

Planomtale

for
Områderegulering Bismo sentrum

i Skjåk kommune
Planid: 34330007



Figur 1. Flyfoto over Bismo sentrum (Kjelde: blogspot.com)

Tiltakshaver:
Skjåk kommune

Konsulent:
Selberg Arkitekter AS

Revisjonshistorikk

Rev.	Dato	Beskriving	Sign.	Kontr.	Godkj.
	27-06-2025	Utkast til planomtale til 1. gangs behandling	GAI	SMA	SMA
Plan-kontor	06-08-2025	Revisjon av utkast til planomtale til 1. gangs behandling	OPE	SSA	TMØ

INNHALDSLISTE

1	Bakgrunn	3
1.1	Føremålet med planen.....	3
1.2	Reguleringsplanområdet si avgrensing	3
1.3	Varsel og kunngjering om igangsett regulering	4
1.4	Risiko- og sårbarheitsanalyse	4
2	Planstatus.....	5
2.1	Statlege planretningslinjer/rammer/føringar	5
2.2	Regionale og lokale føringar	5
2.3	Overordna planar	6
2.4	Gjeldande reguleringsplan	6
2.5	Tilgrensande reguleringsplanar	6
3	Omtale av planområdet	7
3.1	Dagens arealbruk og tilgrensande arealbruk.....	7
3.2	Stadens karakter.....	7
3.3	Topografi og landskap	8
3.4	Arkitektur	8
3.5	Grunnforhold.....	8
3.6	Naturmiljø og -verdi.....	8
3.7	Rekreasjonsverdiar	9
3.8	Kulturminne	9
3.9	Barn og unges bruk av området.....	9
3.10	Trafikkforhold.....	9
3.11	Servicedekning	10
3.12	Miljøforhold	10
3.12.1	Klima og solforhold	
3.12.2	Støy	
3.12.3	Luftforureining	
3.13	Teknisk infrastruktur.....	11
3.14	Naturfare.....	11
3.14.1	Flaum	
3.14.2	Skred	
4	Samråds- og medverknadsprosess.....	14
4.1	Kommunal medverknad	14
4.2	Medverknad frå naboar og andre	14
4.3	Statlege og regionale myndigheiter	14

4.4	Innkomne innspel og merknadar til oppstartsvarselet.....	14
4.5	Møter og kommunikasjon etter oppstartsvarselet.....	14
5	Omtale av planforslaget	15
5.1	Plangrepet	15
5.2	Planlagt arealbruk.....	15
5.3	Bygningar	17
5.4	Uteoppfallsareal og grønstruktur.....	18
5.5	Trafikkforhold	18
5.6	Universell utforming	18
5.7	Miljøforhold, omsynssoner og tekniske infrastruktur.....	18
6	Konsekvensar av planforslaget	19
6.1	Landskapsbilete.....	19
6.2	Stadens karakter og struktur	19
6.3	Kulturminne og kulturmiljø.....	19
6.4	Grønstruktur.....	20
6.5	Naturmangfald	20
6.6	Trafikkforhold	20
6.7	Rekreasjon og folkehelse.....	20
6.8	Konsekvensar for næringsinteresser.....	21
6.9	Konsekvensar for landbruk	21
6.10	Risiko- og sårbarheit (ROS).....	22
7	Vedlegg	23
Vedlegg 1	Innspel og merknadar til oppstartsvarselet med plankontoret sine kommentarar.	
Vedlegg 2	Møter og kommunikasjon etter planoppstart med plankontoret sine kommentarar.	

1 Bakgrunn

Bakgrunnen for områdeplan for Bismo sentrum er tidlegare arbeid knytte opptil ynskje om god stadutvikling av sentrumsområdet Bismo i Skjåk, med mål om å skape et attraktivt sentrum for innbyggjarane, samtidig som ein kunne ta i vare turistar, andre besøkande og forbipasserande som nyttar riksveg 15 som gjennomfartsåre. Formålet med områderuleringsplanen er å regulere arealbruken i sentrumsområdet av Bismo med utgangspunkt i dei skisser for utvikling som er lagt i Molegheitsstudiet frå 2023, "Masterplan Bismo" og "Tiltaksplan Bismo". Gjennom desse utredningane såg ein på moglegheitsrommet for utvikling av Bismo på kort (2025) og lang (2050) sikt. Alle planane er utarbeida av Selberg Arkitekter AS i perioden frå 2023 og fram til juni 2024. I tillegg har ViaNova Oslo utarbeide en trafikkanalyse for å synleggjere utfordringar i trafikkbildet. Ovannemnte dokumentar er grunnlag for områdeplanen i Bismo sentrum.

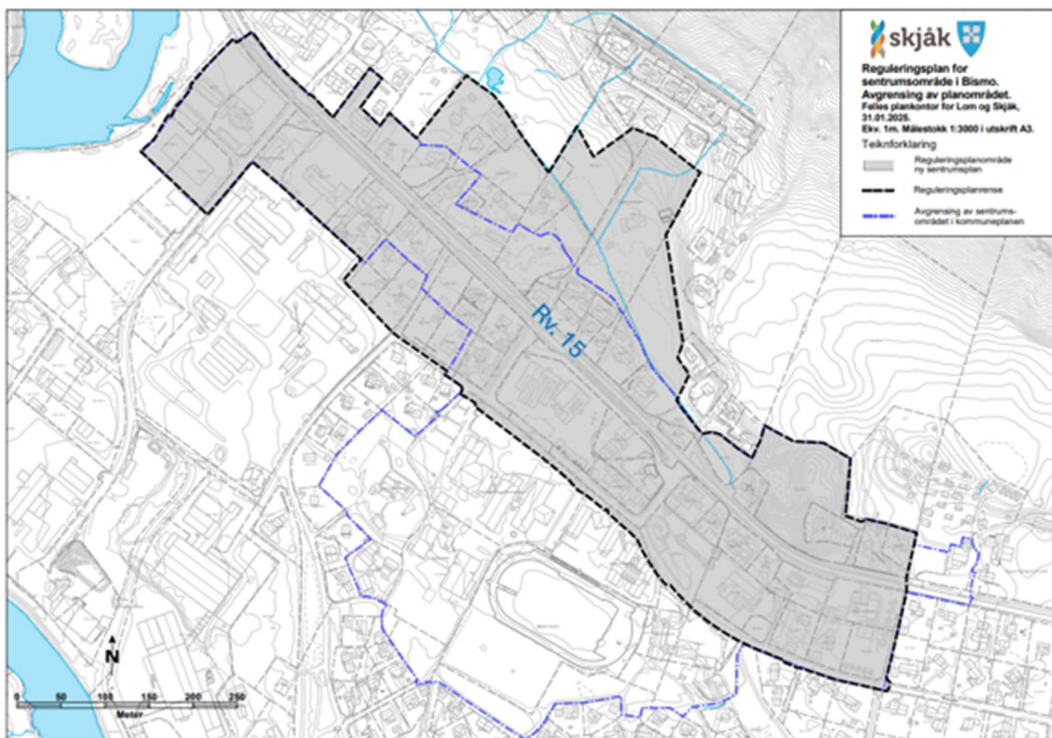
1.1 Føremålet med planen

Føremålet med planen er å legge til rette for ei utvikling av Bismo sentrum. Utviklinga av sentrum vil halde seg innanfor dei rammer som er lagt gjennom politiske prosessar, verkstadar og medverknad. Kommunen har eit ynskje om å rydde opp i trafikksystem og å legge til rette for ei heilskapleg tettstadutvikling. Målet er å gjere Bismo sentrum attraktivt for både innbyggjarar og vitjande. Planen skal også vera fleksibel med klåre føringar, samt lett forståeleg og godt eigna til bruk i forvaltninga.

1.2 Reguleringsplanområdet si avgrensing

Reguleringsplanområdet omfattar sentrumskjernen i Bismo og begge sider av riksveg 15, jamfør fig. 1. Planområdet er på om lag 219,2 daa.

På sørsida av riksvegen går plangrensa langs Moavegen, Ålmenningsvegen og til Mogarden i aust og industrivegen og Signegarden i vest. Planområdet inkluderer også det nedste jorde til Berger langs Fjukenbekken, samt Gamelheimstrædet/stemneplassen på nordsida av riksvegen og mot Skjåkheimen.



Figur 2: Avgrensing av planområdet – varselet.

1.3 Varsel og kunngjering om igangsett regulering

Naboar, myndigheiter, etatar, institusjonar og direkte røyvde har blitt varsla om oppstart av reguleringsplanlegginga ved brev/e-post, datert 18. februar 2025. Merknadsfrist vert sett til 18. mars 2025.

Annonse med kunngjering av oppstart reguleringsplanlegging ble satt inn i Fjuken den 20.02.2025. Kunngjeringa blei også publisert på kommunes internettside www.skjaak.kommune.no.

1.4 Risiko- og sårbarheitsanalyse

Det er gjort ei risiko- og sårbarheitsanalyse som eige vedlegg til planen. Malen er basert på rettleiing frå DBS. Analysen ligg til grunn for planarbeidet og er særleg relevant for *struktur og form, planføresegner og avbøtande tiltak*. Relevante utgreiingstema vurderast å være skred, radon, nedbørsmengder, støv og støy, forureining og trafikk.

2 Planstatus

2.1 Statlege planretningslinjer/rammer/føringar

- Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (2021)
 - Særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsona.
 - Unngå unødvendig bygging langs sjøen, jf. Pbl § 1-8.
 - Strengast der utbyggingspresset og verneverdi er høgast.
 - 3 soner
- Statlege planretningslinjer for klima og energi (2024)
 - Redusere klimagassutslepp
 - Karbonopptak og -lagring
 - Tilpassing til forventta klimaendringar
- Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)
 - Meir effektive planprosessar
 - Redusere klimagassutslepp
 - Berekraftige byar og tettstader
 - Fremje helse, miljø og livskvalitet
 - Redusere tap av dyrka mark
 - Ivareta kulturmiljø og naturmangfald
 - Redusere tap av natur-, villrein- og friluftsområde og karbonrike areal
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)
 - Styrke barn og unge sine interesser i planlegging og byggesak
 - Grunnlag for å vurdere saker der barn og unge sine interesser kjem i konflikt med andre omsyn.
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 (2012)
 - Føremålet med retningslinja er å forebygge helseeffektar av luftforureining gjennom god arealplanlegging.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021
 - Føremålet med retningslinja er å legge til rette for ei langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremjar trivsel og bukvalitet, førebygger helsekonsekvensar av støy samt ivaretek og utviklar gode lydmiljø og stille område.
- Forskrift for konsekvensutredningar
- Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven

2.2 Regionale og lokale føringar

- Regional plan for klima, energi og miljø, vedteke av fylkestinget 13. juni 2023
 - Delmål, klima, energi, miljø og seks satsingsområde (innovasjon og næringsutvikling for grøn omstilling i Innlandet, arealbruk, redusert klimagassutslepp, klimatilpassing, Natur- og kulturmiljø og naturmangfald. Omstilling til bruk av fornybar energi.
- Regional plan for det inkluderende Innlandet
 - Sett retning for samfunnsutviklinga og bidreg til ein felles inkluderingsdugnad.
- Regional plan for samfunnsstryggleik, vedteke av fylkestinget 13. juni 2023.
 - Sikre Innlandet for ei framtid med skiftande trusselbilete, klimaendringar og stor mobilitet i befolkninga.
- Kommuneplan 2020-2028 i Skjåk kommune
 - Mål for Skjåksamfunnet vil vere å ta vare på det beste i dei gamle tradisjonane, det vere seg byggeskikkar, produksjonsmåtar eller kultur, og kombinere dette med nye idear, nye produksjonsmåtar og nye levevegar.
 - Arealdelen
- Handlingsplanen 2017-2028 i Skjåk kommune
- Klima og miljøplan 2023-2028 i Skjåk kommune
 - Arealbruk følger opp klimamål og ynskja samfunnsutvikling.
- Kulturmiljøplan Skjåk kommune

- Under utarbeiding

2.3 Overordna planar

Overordna plan i området er kommuneplanens arealdel 2020-2030, vedteke 24.06.2021.

2.4 Gjeldande reguleringsplan

Det er fleire gjeldande planar som vil bli påverka og som vil bli endra med grunnlag i det varsla planarbeidet. Dette gjeld:

- Reguleringsplan for Bismo, plan id. 5130001, vedtak 1974: 2,3 dekar – hovudsakeleg samferdselsføremål.
- Reguleringsplan for Bismo industriområde, plan id. 5130002, vedtak 1975: 0,8 dekar i hovudsak samferdselsføremål.
- Reguleringsplan for Bismo III, plan id. 5130003, vedtak 1979: 4,0 dekar i hovudsak samferdselsføremål.
- Reguleringsplan for Bismo sentrum, plan id. 5130009, vedtak 1993: 116,7 dekar – industri, forretning, forretning/kontor, bustadbygnad, forretning, bustad/forretning, friområde, køyreveg, gang-/sykkelveg, fortau og parkering
- Reguleringsplan for Mogard, plan id. 5130032 Vedtak 2014: 3,5 dekar – bustadbygnad og gang-/sykkelveg.
- Reguleringsplan for Skei, Plan id. 5130020, vedtak 2003: 70,0 dekar – bustadbygnad, bustad/forretning, kollektivterminal, sentrumsformål, friområde, landbruk, køyreveg, gang-/sykkelveg og fortau.
- Reguleringsplan for Bismo industriområde II, plan id. 05130022, vedtak 2004: 15,0 dekar - forretning/tenesteyting (del av bussmuseum) og bustad/forretning/kontor.
- Reguleringsplan for flaumsikring av Bismo, plan id. 34340001, vedtak 2022: 6,9 dekar - forretning/tenesteyting (del av bussmuseum) og bustad/forretning/kontor.

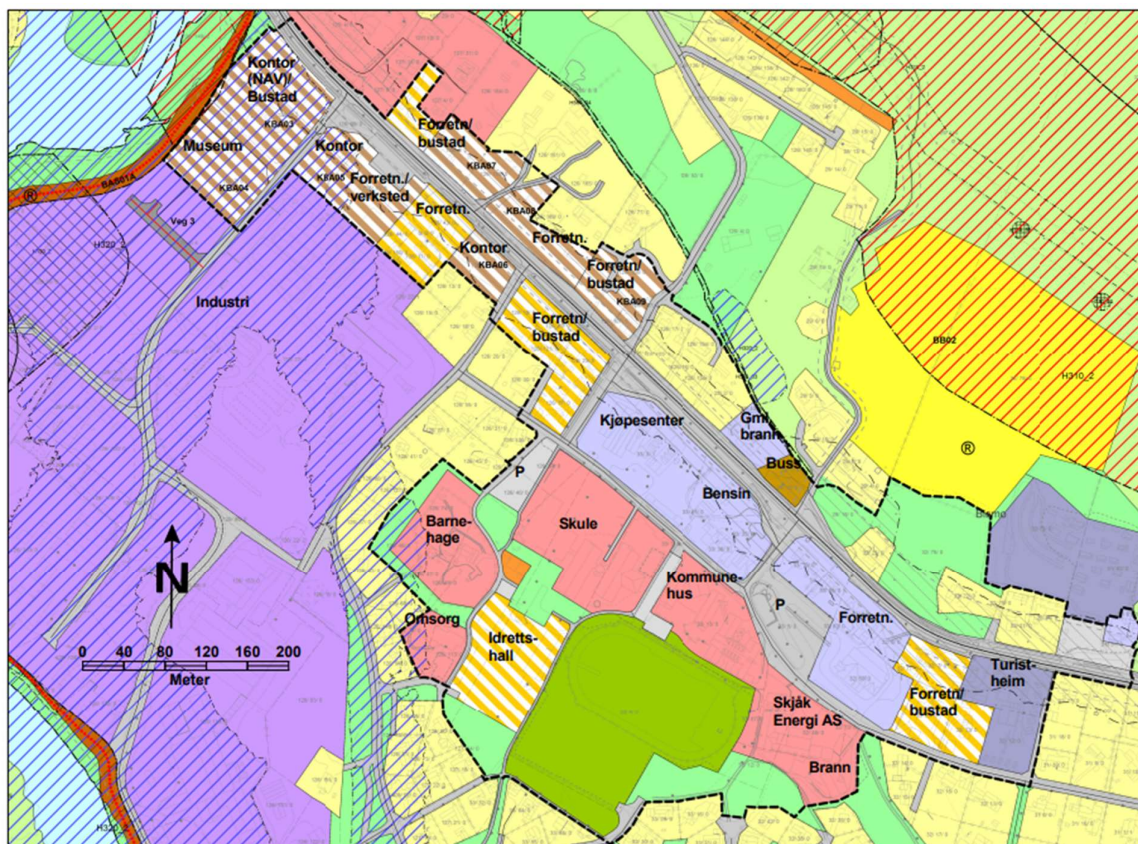
2.5 Tilgrensande reguleringsplanar

Det er ingen planar utover dei som er nemnt i punkt 2.4.

3 Omtale av planområdet

3.1 Dagens arealbruk og tilgrensande arealbruk

Innanfor sentrumsområdet i Bismo finn ein mange forskjellige funksjonar. Planområdet omfattar både forretningar, bustadar, kollektivpunkt, offentlege institusjonar og næring/industri.



Figur 3. Kommuneplanen - arealformål i sentrumssonen.

3.2 Stadens karakter

Det er utarbeidd ei stadanalyse knytt til ei moglegheitsstudie. Denne syner at tettstaden Bismo har sine styrkar i relativt korte innanbygds avstandar og at Ottadalen er eit viktig dalføre som bind saman Austlandet og Vestlandet.

Riksveg 15 går gjennom planområdet. Denne kan opplevast som ei barriere mellom nord og sørsida.

Industriområdet er plassert mot vest i Bismo. Sentrumsområdet med næring og offentlege funksjoner ligg sentralt på sørsida av riksveg 15, med nokre unntak på nordsida. Sentrumsområdet har mange parkeringsplassar som framstår som noko ustrukturerte.

Hovudvekta av bustader ligg sør-aust i Bismo. Nokre bustadområde ligg nord for sentrum, samt enkelte bustader spreidd ut over dei meir rurale delane av Skjåk. Bismo har eit samla sentrumsområde med tilgang til næring, offentlege funksjoner og idrettsfasilitetar.

Parallelt med riksveg 15 ligg Ålmenningssvegen/Moavegen. Areala mellom rv. 15 og Ålmenningssvegen definerer kjernen i sentrumsområde i Bismo. Kjøpesenter og bensinstasjonen ligg innanfor disse vegane.

3.3 Topografi og landskap

Sentrumsområdet Bismo ligg på ei flate 400 meter over havet. Omkring finst høge fjell og djupe daler. Skamsarkampen som ligg nordaust for Bismo ligg på 1351 m.o.h., mens Gjuvkampen sørvest på Bismo ligg på 1739 m.o.h. Bergveggen ved Bispberget i nord, er ein ruvande vegg i det store landskapsrommet, medan landskapsrommet er meir opent mot Ottaelva og dalsidene i sør i retning Gjuvkampen og Tverrfjellet. Ottadalen strekker seg mot aust og vest.



Figur 4 Bismo i Ottadalen, det store landskapsrommet.

3.4 Arkitektur

Ottadalen er kjent for sine særprega gamle bygningar, talrike tradisjonsrike gardar, og for sin rike bondekultur. Busetnaden i Bismo består i hovudtrekk av toetasjes bygg med saltak.

3.5 Grunnforhold

Berggrunnen i området består av granittisk gneis. Over berggrunnen finn ein elve- og bekkeavsetning. Djupn til fjell er mellom 20 og 30 meter dei stadane det er gjennomført boring.

Ved Skjåk Trelast AS er det registrert forureina grunn. Dette grunna impregnering av trevirke. Forureininga i grunn blei registrert av Jordforsk i 1997. Dei vurderte forureininga til å ikkje skape konflikt med tilgrensande resipient eller grunnvatn.

3.6 Naturmiljø og -verdi

I naturbase er det er ikkje viktige naturtypar som ligg i planområdet eller nær planområdet. Det er registrert fugleartar av nasjonal forvaltningsinteresse innanfor planområdet, 5 av dei med status "nær truga". Ein viser til kapittel 6.5 når det gjeld verknadar for naturmiljø og naturverdi.

Det kjem eit bekkedrag frå Bispberget ved Skeisvegen, herifrå går det i sør-austleg retning mot Bergervegen.

Skjåk er ein typisk landbrukskommune. Det fyrste sikre sporet etter menneskjer i Skjåk er knytt til ein jordbrukskultur i bygda ca. 2500 f.kr. Kommunen er kjend for landbruk, industri, skogbruk og trelast.

Store delar av området rundt Bismo er dekkja av areal til dyrka mark. Landbruk har vore ei av dei viktigaste livnæringane i Skjåk i lang tid, i tillegg til industrien. Gardbrukarane i området har blitt internasjonalt kjende for griseavl. Foredling av landbruksvarer og lokalmat har blitt eit viktig element i kommunen.

Skjåk har spesielt god tilgang på seintveksande furu, som er malmrik, tett og massiv. Denne eignar seg ypparleg til produksjon av breie golvbord og veggpanel (Skjåkpanel) samt annan trelast.

Store delar av landbruksområda ligg i utkanten av sentrum og vidare spreidd ut i kommunen. Det er nokon få område med dyrka mark innanfor planområdet. Desse framstår som fragmenterte restareal.

3.7 Rekreasjonsverdiar

Kommuneplanens arealdel har regulert fleire grøne drag og grøne områder som gir tilgang til rekreasjonsområda utanfor sentrumsområdet. Gjennom vegar og nettverk av stiar har planområdet tilgang til Ottaelva.

Skjåk grensar til to nasjonalparker, Reinheimen nasjonalpark og Breheimen nasjonalpark. Videre ligg Ottadalen landskapsvernområde i høgfjellsområdet på nordsida av hovddalen. Bismo si nære plassering til nasjonalparkane er eit godt utgangspunkt for ei rekke turaktivitetar. Avstanden til Jotunheimen og Galdhøpiggen er relativt kort. Like ved Bismo ligg Bispberget og Skamsarkampen, som gir flott utsikt over Ottadalen og elva.

Innanfor sentrumsområdet finst det fleire små opphaldsareal med benkar og bord, men avgrensinga er fleire stader lite definert. I gangavstand til sentrum, nord for rv.15, ligg Gamleheimstrædet, eit mykje brukt som rekreasjonsområde. Det er etablert treningsapparat, liknande ein Tuftepark på området.

I forbindelse med flaumsikring av Ottaelva er det etablert ein flaumvoll langs elva. På flaumvollen er det anlagt turveg., som mellom anna fører fram til ei dagsturhytte lokalisert sør for eksisterande bustadområde.

3.8 Kulturminne

I Riksantikvarens si database *Kulturminnesøk* finst det tre Sefrak-registrerte bygningar innanfor planavgrensinga. Desse er: gammelstugu og nedrestugu på Bolstad (1800-tallet) samt gammelstugu på Belling (1700-tallet). I tillegg finnast det bygg som er kommunalt listeført, men ikkje verna (brannstasjon i Bellingsdalsvegen og driftsbygningen på Belling).

Den SEFRAK-registrerte gammelstugu på Belling, er rive/fjerna for oppsetting på ein annan eigedom i kommunen. Kommunen gav rivingsløyve med grunnlag i dette i 2019. Løyve var gjeve etter at Kulturarvenheten i fylkeskommunen hadde gjeve uttale, der det m.a. står: " Kulturarvenheten har vurdert søknaden og har ingen innvendinger mot det omsøkte tiltaket. Dette med bakgrunn i at bygningen flere ganger tidligere har blitt flyttet og dermed tatt ut fra sin opprinnelige kontekst."

3.9 Barn og unges bruk av området

Planområdet er ein del av Bismo sentrum og grensar til både barne- og ungdomsskule og idrettsplass. Dette gjer at planområdet blir nytta av barn og unge, både gjennom opphald og rørsle.

3.10 Trafikkforhold

Den mest trafikkerte vegen er først og fremst rv. 15. Denne har ein årleg døgntrafikk (ÅDT) på 3100, med ein tungbilandel på 19 %. Rv. 15 har skilta hastigheit 50 km/t gjennom Bismo, med fartsdumpar tilknytt gangfelt. Vegen er ein forkøyrsvveg med seks vikepliktsregulerte kryss innanfor planområdet.

Vegane som ligg parallelt med rv. 15 sør for denne er Moavegen og Ålmenningsvegen. Desse er hovudsakeleg belasta av lokal trafikk. Moavegen har en ÅDT på 300 (i 2022), mens Ålmenningsvegen hadde i 2022 en ÅDT på 400. Det finst fleire avkøyringar på begge sider av rv. 15, både private og offentlege. Riksvegen og vegane nord for denne har fartsgrense 50 km/t, mens dei sør for riksvegen i stort har ei fartsgrense på 30 km/t.

Det er eit godt tilbod for gåande og syklande langs riksvegen. Det same gjeld langs Ålmenningsvegen og Moavegen fram til skulen. Sentrumsområdet er elles prega av store asfaltflater utan tydelege avgrensingar, og med 250 parkeringsplassar fordelt på 5 område. Dette gjer det noko uoversiktleg å ferdast som gåande eller syklande.

Det er registrert fleire ulukker på rv. 15. Desse er spreidd over ein 40-års periode og gjeld både utforkøyringar, påkøyrslar av fotgjengarar og påkøyrslar i forbindelse med avkøyring.

Langs riksveg 15 er det etablert kollektivterminal («Bismo») med leskur og universelt utforma plattform. Terminalen har lett åtkomst for gåande og syklende. I tillegg finnst det ein haldeplass ved Skjåk barne- og ungdomsskule.

Sjå vedlagde trafikkanalyse for ytterlegare informasjon om trafikkforhold.

3.11 Servicedekning

Planområdet ligg i direkte nærleik til både barnehage, skule, legesenter, butikkar og andre servicetilbod.

Skjåk barne- og ungdomsskule stod ferdig til skulestart 20.august 2018 og har plass til rundt 200 barn og ungdommar.

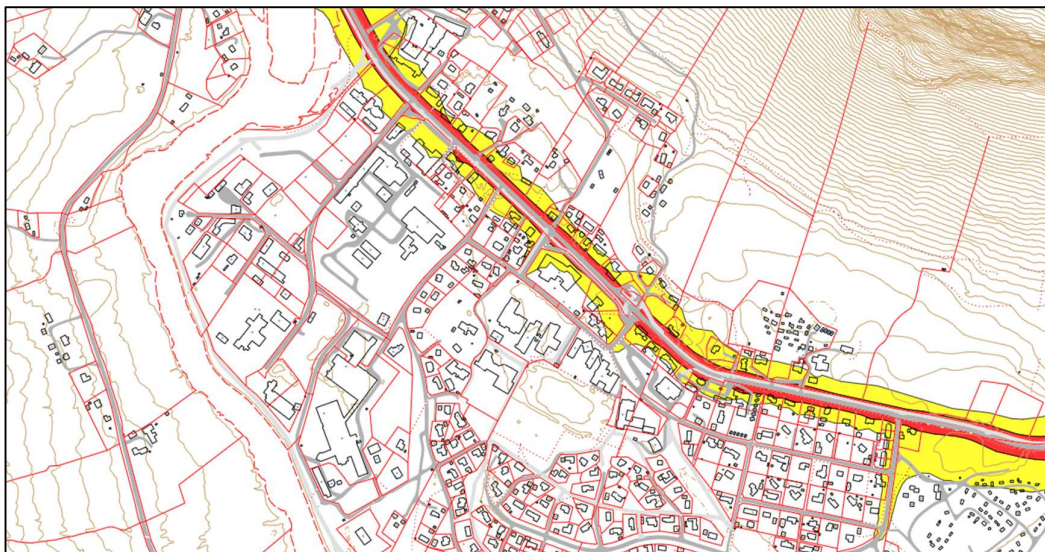
3.12 Miljøforhold

3.12.1 Klima og solforhold

Skjåk har innlandsklima med svært lite nedbør, kalde vintre, varme somrar og betydelege forskjellar mellom dag- og nattetemperaturen i sommarhalvåret. Bismo ligg i ein dal med fjell på alle kantar, noko som påverkar sol- og vindforholda. I februar og oktober er det i gjennomsnitt 4 timar med sol kvar dag, mens i juni er det i snitt 11 timar. Sjølv Bismo ligg flatt og har gode solforhold når sola står høgt på himmelen. Herskande vindretning i området er vest-nordvestleg. Terrengforholda i området, med dal og høge fjell, påverkar vind i området.

3.12.2 Støy

Planområdet er råka av trafikkstøy frå riksveg 15. Støyvarselkart frå Statens vegvesen viser gul og raud støysone i planområdet. Gul sone er ei vurderingssone der det kan vere aktuelt å bygge støyfølsam bygnad, som bustadar, dersom det er mogeleg å gjennomføre tilstrekkelege støytiltak for å redusere støybelastninga til et akseptabelt nivå. Raud støysone er sona nærast vegen, der etablering av ny støyfølsam bygnad generelt bli frårådd.



Figur 5. Kart som viser støysoner i Bismo sentrum frå støyvarselkart som er utarbeidd av Statens vegvesen.

3.12.3 Luftforureining

Miljødirektoratets kart for luftforureining visar at planområdet har moderat til lite berekna luftforureining.

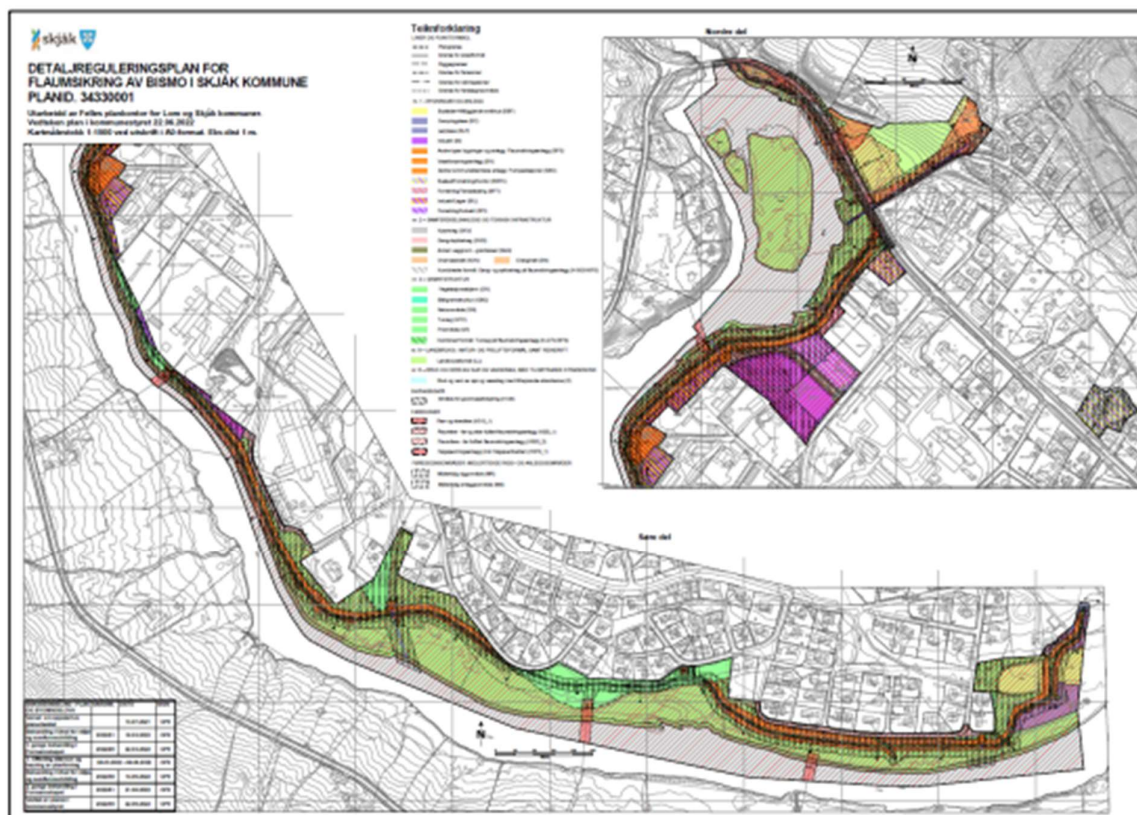
3.13 Teknisk infrastruktur

Områdeplanen legg ikkje opp til oppføring av konkret bygg, men legg rammer for utvikling av busetnad i Bismo. Det er i planarbeidet ikkje gått nærare inn på tekniske forhold knytt til vatn og avlaup, El-forsyningar (nettstasjon) mm. Detaljar rundt dette vil verte vurdert ved det einskilde byggetiltak.

3.14 Naturfare

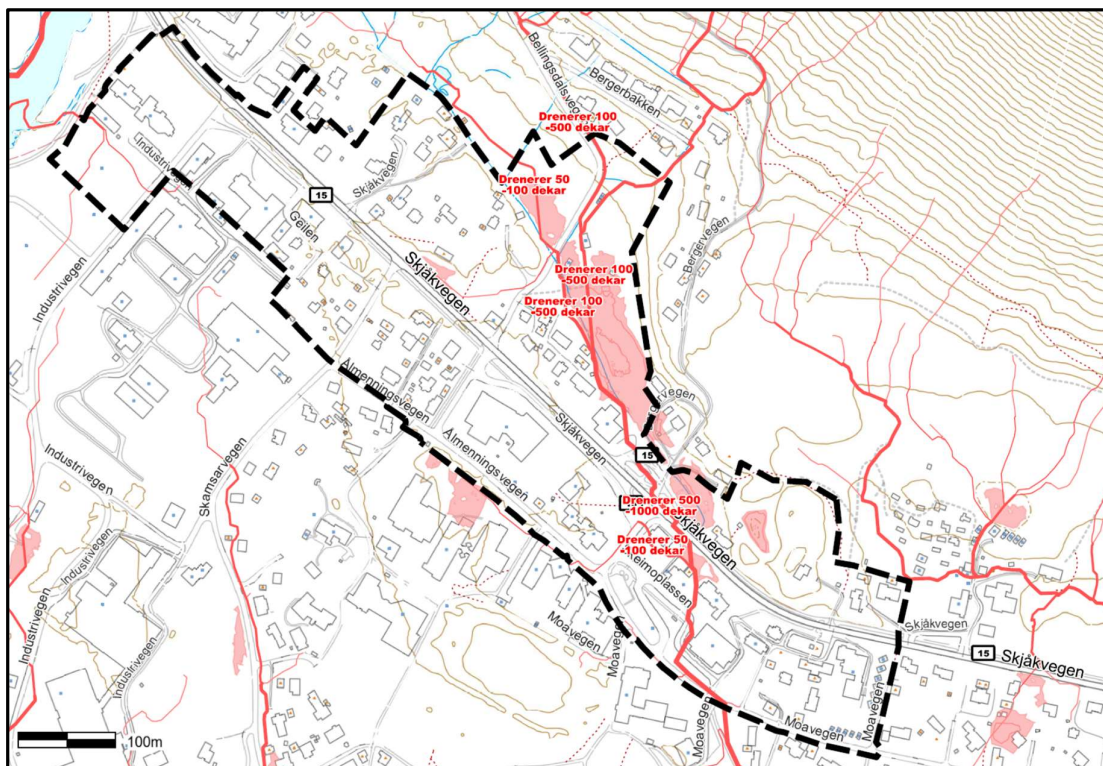
3.14.1 Flaum

Store delar av Bismo har vore utsett for flaum i jamfør NVE sitt aktsemdskart for flaum. Det er bygd flaumsikringsanlegg som skal beskytte sentrumsområdet mot klimaendringar og auka nedbørsmengd, sjå reguleringsplan i fig. 7. Flaumsikringa vart gjennomført i regi av NVE og sto ferdig hausten 2024.



Figur 6 Vedteken reguleringsplan – Flaumsikring Bismo, Planid. 34330001.

Sjølv om Bismo er sikra mot flaum frå Ottaelva og hovudlaupet av Fjukenbekken, vil det vere att område som kan bli råka av flaum/overvassflaum ved stor nedbør og flaumstore bekkar som kjem ned frå Bispperget. Dette er best illustrert ved kart over dreneringslinjer for vatn og låge områder med oppsamling av overflatevatn - som er utarbeidd av InnlandsGis, jf. figur 8 under. I desse områda må det gjerast vurderingar av fare for flaum/overvassflaum. Areal som er vist som låge område med oppsamling av overflatevatn er innlagt som faresone flaum på plankartet.



Figur 7. Dreneringslinjer (tette stikkrenner) frå InnlandsGIS. Raude liner er dreneringslinjer for vatn – der det er oppgeve overflateareal som blir drenert til desse. Rosa flatar er låge områder i terrenget der det vil samle seg opp vatn ved ein flaumsituasjon. Avgrensing av reguleringsplanområdet er vist med svart stipla strek.

3.14.2 Skred

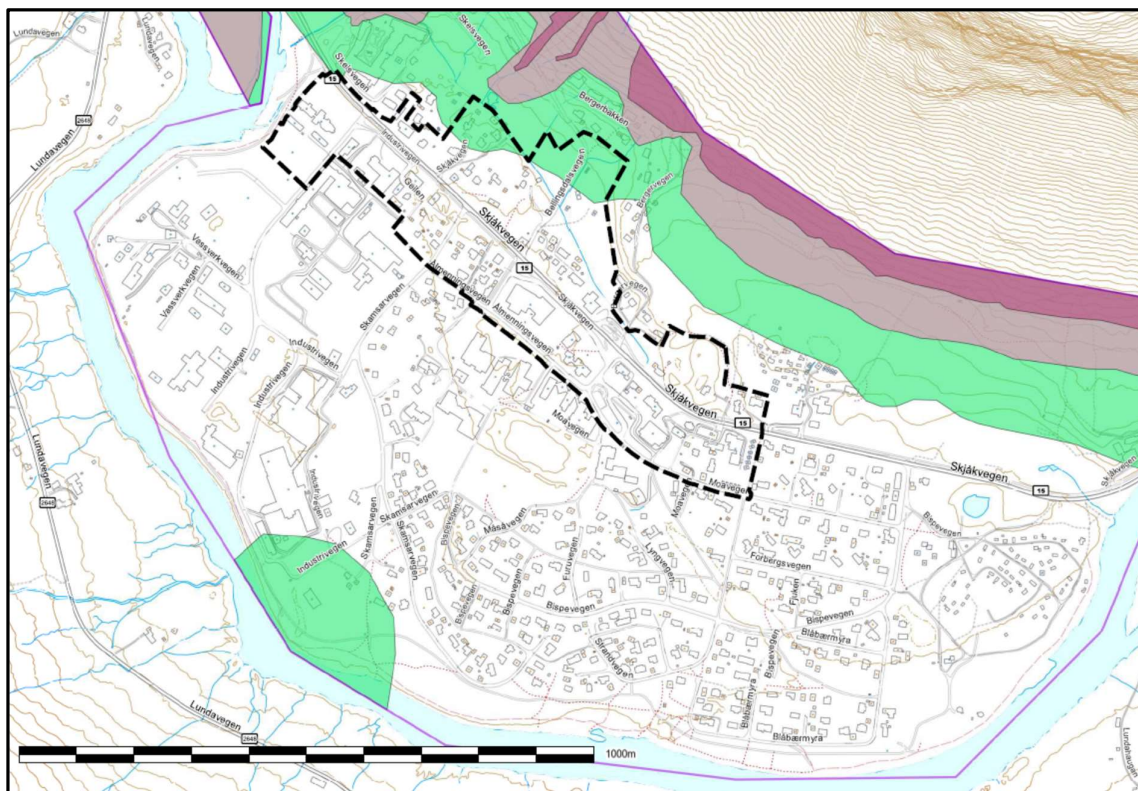
Store deler av Skjåk er utsett for skredfare frå begge sider av dalen. For Bismo var det gjennomført skredfarekartlegging i 2022 (Skred AS) på oppdrag frå Skjåk kommune. Faresonekartlegginga omfattar alle skredtypar (steinsprang, jord- og flaumskred, sørpeskred og snøskred) og skredfaresonene går fram av kartet under. Det er bygd skredvollar ovafor bustadbygningen i Skei.

Av faresonekartet (fig.9) går det fram at det berre er faresone med nominell årlege sannsyn for skred 1/5000 som kjem innfor reguleringsplanområdet. Det tilseier at byggetiltak som ligg innfor i sikringsklasse S1 og S2 slik dei er definerte i byggeteknisk forskrift § 7.3, er tillate i heile reguleringsplanområdet. Den strengaste av desse to sikringsklassene - S2 - omfattar tiltak der et skred vil føre til middels konsekvensar. Dette kan eksempelvis være byggverk der det normalt oppheld seg maksimum 25 personar og/eller der det er middels økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvensar. Eksempel på byggverk som kan inngå i denne sikringsklassa er ein bustad, tomannsbustad og ein bustadar i kjede/rekkehus/bustadblokk med maksimum 10 bueiningar, overnattingsstad der det normalt oppheld seg maksimum 25 personar og driftsbygningar i landbruket.

Oppføring av bygg i sikringsklasse S3 vil ikkje vere tillate innfor dei grøne områda i på faresonekartet - figur 9. Eksempel på bygg i sikringsklasse S3 er sjukeheim, skule og barnehage.

Det er ikkje teikna inn faresoner for skred på plankartet.

Bismo ligg høgt over marin grense, og det er ingen registrerte aktsemdsområde for kvikkleire.



Figur 9. Skredfaresone 1/100 (mørk raud), 1/1000 (raud) og 1/5000 (grøn) - Skred AS 2022/NVE Atlas. Avgrensning av reguleringsplanområdet er vist med svart stipla strek.

4 Samråds- og medverknadsprosess

4.1 Kommunal medverknad

Det blei helde oppstartsmøte med Skjåk kommune den 03.02.2023.

Desse har medverka i planutviklinga med møte, synfaring, samt skriftleg og munnleg kontakt:

- Ivar Bø, kommunedirektør, Skjåk kommune
- Roger Johansen, kommunalsjef miljø- og samfunnsutvikling, Skjåk kommune
- Tea Karoline Mork, næringskonsulent, Skjåk kommune
- Øyvind Pedersen, arealplanlegger felleskontor for plan, byggesak og miljø Lom og Skjåk
- Sander Sæltun, plan- og miljøvernrådsgjevar på felleskontoret plan, byggesak og miljø Lom og Skjåk
- Therese Moe Øye, arealplanleggar på felleskontoret plan, byggesak og miljø Lom og Skjåk

4.2 Medverknad frå naboar og andre

Det ble i forkant av mogleighetsstudiet gjennomført ein fysisk medverknadsprosess på tre dagar. Medverknad blei gjennomført både som intervju med barne- og ungdomsskulen, næringslivet og friviljugsentralen. Det ble og gjennomført kafé-dialog med befolkninga.

Alle grunneigarar og naboar er varsla om oppstart av områderegulering ved brev datert 18.02.2025. I brevet blei dei oppmoda om å kome med innspel til planarbeidet.

Skjåk kommune har under planprosessen hatt orienterings-/drøftingsmøte der næringslivet i Bismo var inviterte.

4.3 Statlege og regionale myndigheiter

Det er sendt varsel om oppstart til statlege og regionale myndigheiter: Statsforvaltaren i Innlandet, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen og NVE.

4.4 Innkomne innspel og merknadar til oppstartsvarselet

Ved høyringa av varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet, har det kome inn 8 skriftlege uttalar.

Innhaldet i dei skriftlege innspela er omtala og kommentert av Plankontoret for Lom og Skjåk i vedlegg 1 til denne planomtalen.

4.5 Møter og kommunikasjon etter oppstartsvarselet

I perioden etter at høyringsprosessen i samband med oppstartsvarselet var gjennomført, har kommunen hatt møte der næringsaktørane i Bismo var inviterte. Ein har også hatt med Statens vegvesen om mogelege løysingar for kryssing av riksvegen for mjuke trafikantar, utforming av vegkryss m.m.

Møtet med næringslivet og møte/kommunikasjon med Statens vegvesen er omtala og kommentert av Plankontoret for Lom og Skjåk i vedlegg 2 til denne planomtalen. Her finn ein også skriftleg attendemelding frå Statens vegvesen på spørsmål stilt av kommunen knytt til trafikk-løysingar, utforming av vegkryss og byggegrense mot veg.

5 Omtale av planforslaget

5.1 Plangrepet

God by- og stadforming handlar om å skape den «gode staden» utforma etter dei fysiske forutsetningane på ein heilskapleg måte, der rammer for bygg og struktur vert gjeve. Det handlar om å forstå utviklinga, handlingsrommet, føreseielegheit og sikre kva som må styres for å oppnå ønska bilete av staden. Forholdet mellom arealplanlegging, arkitektur (høgder, form, skala) og eigendomsstruktur gjer grunnlag for føreseielegheit og prosessar som kan ha betydning for den sosiokulturelle utviklinga. I ein fortettingsstrategi må ein vere bevisst på kva endring fortettinga bidreg til. Fortettinga i et område kan bidra til at eksisterande områder i, og ved, fortettingsområdet transformerast til noko anna.

Suksesskriterier for god stadutvikling er:

- heilskaplege grep for å bli funksjonell og berekraftig (sosialt, økonomisk og miljømessig).
- 10-minutter byen/staden
- robust og godt leseleg konsept, som kan utviklast i takt med stadens behov.
- kartlegge korleis bygg og materialar kan og bør gjenbrukas. Den smarte, kompakte staden – reduserer klimautslepp og lokal forureining.
- ein kompakt stad med korte avstandar - idealet er nærleiksbyen/staden. Plassering av bustader, verksemder, service, offentlege og private tenester, fritidstilbod, byrom m.m. smeltar saman til et unikt miljø.
- tilgjenge og nærleik – reduserer bruk av bil. Gode moglegheiter for å gå til fots, sykle og nytte kollektivtrafikk. God kopling til nabolaget. Bidreg til sosial berekraft og trivsel/liv i sentrum.
- god fortetting i sentrumsområdet – ein markant struktur i sentrum som ein enkelt kan kjenne att – levande byrom med opplevingar.
- økonomisk gevinst – kompakt sentrum, nye bustader o.l.

Bismo skal utviklast som ein levande og attraktiv stad der det er godt å bu og arbeide, og ein stad det er attraktivt å kome til, stoppe ved og bruke tid i. For å få til dette må ein finne eit robust og fleksibelt grep. Det må planleggast for varierte tilbod, bustader, byrom og uterom. Bygg og anlegg må ha ein menneskeleg skala, med god mobilitet og framkomst. Det skal være lett å både kome seg til, og bevege seg i, Bismo.

Løysingane må være berekraftige, klimatilpassa og utformast på ein måte som tek vare på biologisk mangfald. På den måten skal Bismo utviklast som en attraktiv plass å bu, arbeide og leve i.

For å få ein aktiv sentrumskerne er det viktig å utvikle aktivitets- og næringstilbod nært, og inntil, det indre sentrum. Det er ønskeleg å samle funksjonar som vidareutviklar miljøet og kulturen i Bismo. Det er derfor naturleg å utvikle nye bustader og bu-tilbod i sentrumssona. Ei utvikling av sentrumssona vil gje korte avstandar til tilboda og arealeffektiv arealutnytting. Planen legg opp til eit nettverk av ferdslinsjer ved å nytte gamle og etablere nye.

5.2 Planlagt arealbruk

Planen legg opp til at det skal finnast fleire områder med kombinerte formål. *Bustad/forretning/kontor* er nytta på mange areal. Dette gjev ei viss smidigheit for vidareutviklinga av Bismo sentrum. Føremåla *Forretning/kontor*, *Forretning/kontor/tenesteyting* og *Forretning/tenesteyting* er òg nytta. Dei kombinerte føremåla er nytta langs rv. 15. Andre føremål er mellom anna veg, parkering, anna vegg grunn, torg, grønstruktur, bustad samt gang- og sykkelveg. Det er lagt inn omsynssoner for støy, flaum og friskt. Ein viser til reguleringsplankartet.

Under er det ein kort omtale av dei ulike reguleringsføremåla og plangrepa som ligg i reguleringsplanforslaget (Kjelde: Felles plankontor for Lom og Skjåk).

Reg.formål	Feltnamn	Kort omtale	Areal m ²
BYGNAD OG ANLEGG			
Bustadbyggnad-frittliggende småhus-byggnad	BF1-BF7	Areal regulert for formålet er i samsvar med gjeldande reguleringsplanar. BYA er sett til 50 % for dei mest sentrale områda BF1 - BF3, medan BYA er sett til 40 % for BF4-BF7.	37 585
Forretningar	FOR1-FOR2	Areal for forretning omfattar Skeid kro og Coop og ei tomt som i dag er nytta som bustadtomt. Reguleringsformålet er i samsvar med gjeldande reguleringsplanar. BYA er sett til 80 %	9 380
Offentleg eller privat tenesteyting	T1-T2	Arealet omfattar friviljugsentralen og areal ved kommunehuset. Areal regulert for formålet er i samsvar med gjeldande reguleringsplanar. BYA er sett til 80 %	2 639
Undervisning	UN1-UN3	Arealet omfattar mindre areal ved skulen ut mot busshaldeplassar.	1 025
Helse-/omsorgsinstitusjon	HOM1	Eit lite areal nær Skjåkheimen. Teke med for å få frisisiktsone innafor plangrensa.	55
Fritids- og turistformål	FTU1	Arealet omfattar Skjåk turistheim. BYA er sett til 60 %.	6 538
Bustad/forretning/kontor	B/F/K1-B/F/K8	Arealet omfattar tomter som dels også tidlegare er nytta for føremålet langs RV15, Signegarden, langs vegen vest for kjøpesenteret og tomter mellom Skeid kro/Coop og Skjåk turistheim. BYA er sett til 60 %.	44 704
Forretning/kontor	F/K1-F/K3	Arealet omfattar kjøpesenteret, banken og bensinstasjonen. BYA er sett til 80 %.	10 291
Forretning/kontor/tenesteyting	F/K/T1	Arealet omfattar Bussmo med bilverkstad, kontorar og bussparkering. BYA er sett til 80 %.	8 165
Forretning/tenesteyting	F/T1-F/T2	Arealet omfattar bussmuseet (OKB) ved Signegarden og noverande tomt for Røde Kors-bygget nord for RV15. BYA er sett til 80 %.	7 661
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR			
Køyreveg	KV1-KV20	Arealet omfattar riksvegar, kommunale vegar og private vegar. Det er forslag om flytting av krysset/nedre del av Bellingsdalsvegen vestover for å betre trafikktryggleiken ved å skape betre siktforhold. Det er planlagt å stramme opp køyremønsteret ved kjøpesenteret ved å anlegga ein veg frå parallellvegen til Ålmeningsvegen som tilførsel til parkeringsplassane, medan det blir stengd for køyring mot den sørvestre avkjørsla frå kjøpesenteret mot Ålmeningsvegen. Eksisterande vegar er elles for det meste oppdaterte der dei er bygd med breiddeutviding ved behov.	23 205
Torg	TO1	Arealet omfattar planane om eit nytt torg der garasjane ved kjøpesenteret er no. Garasjane må da flyttast/rivast og erstattast ved nytt bygg/anlegg vest for kjøpesenteret.	901

Reg.formål	Feltnamn	Kort omtale	Areal m ²
Gatetun	GT1 og GT2	Areala omfattar park og gangareal framfor kommunehuset og passasjen inn mot den austre inngangen mot kjøpesenteret.	1 012
Gang-/sykkelveg	GS1-GS22	Areala omfattar eksisterande gang- og sykkelveg langs riksvegar og kommunale vegar, ein ny som går opp langs Fjuken til Gamleheimstrædet, ein ny langs den planlagde omlagde nedre del av Bellingsdalsvegen og ei ny forbinding mellom det planlagde torget og "bankparken".	7 074
Reg.formål	Feltnamn	Kort omtale	Areal m ²
Gangveg/ gangareal/ gågate	GG1-GG5	Areala omfattar gangareal ved Skeid kro, øya ved Tesla-ladeplassen og framføre Friviljugsentralen. Ved Frivilligsentralen stengast innkøyrsla ut mot Moavegen. Det er planlagt gangareal inntil austre del av kjøpesenteret på strekninga mellom parallellvegen og torget.	976
Annan veggrunn - grøntareal	AVG1-AVG74	Areala omfattar sideareal til køyreveg og gang- og sykkelveg.	14 527
Kollektivhaldeplass	KH1-KH3	Areala omfattar den busshaldeplassen og haldeplassar for buss ved skulen slik dei er bygde.	1 657
Parkeringsplassar	PP1-PP5	Areala omfattar parkeringsareal på Skeimoplassen, Tesla ladeplassane, parkeringa ved banken og parkeringsplassane mellom kjøpesenteret og bensinstasjonen.	3 894
Parkeringshus/-anlegg	PH1	Arealet skal tene som byggeområde for å erstatte garasjeplassane som ligg der det skal anleggjast torg.	445
GRØNSTRUKTUR			
Friområde	FRI1-FRI3	Areala omfattar Gamleheimstrædet og arealet mellom Bergervegen og Mogard.	23 673
Park	PA1-PA2	Areala omfattar parkane framfor kommunehuset og banken.	1 683
LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT			
Landbruksformål	L1-L3	Areala omfattar dyrka mark på begge sider av Gamleheimstrædet, og eit areal ved Mogard som dels også tener som tilkomst til dyrka mark.	12 856
SUM			219 946

5.3 Bygningar

For å følgje med på utviklinga og kunne møte ulike og endra behov leggst det inn blanda formål fleire plassar. Det er behov for nye og varierte bustadar og ein fleksibel plan som kan virke over tid.

Planen legg opp til at det skal etablerast ein grov kvartalsstruktur med potensiale for nybygging med ein stor del bustader. Kvartala kan innehalde ulike butilbod, med både leilegheiter i ulike størrelsar, samt kollektiv med fokus på sambruk og deling. Dette vil være med på å gje ei variert alderssamansetting og bidra til eit godt bumiljø.

Kvartala er tenkt delt opp med næringsareal langs riksvegen. Det er viktig at det vert etablert verksemdar som vender ut mot rv. 15 slik at ein synleggjer kjernane i sentrum, avgrensar riksvegen

som ein barriere, og dempar farta gjennom sentrum. Kvartala er tenkt utarbeidde slik at dei dannar offentlege uterom, og intime gardsrom for bebuarar. Bygningane er meint som eit bidrag til å forsterke gateløp, kvartal og gardsrom. Deler av sentrumskjernen vil ha større høgde for å gje auke i utbyggingsareal, betre fleksibilitet og utnytting for næring.

Mot riksvegen er byggegrensa sett til 20 meter frå vegmidt. Mot kommunale vegar er grensa sett til tre meter, elles er grensa sett til fire meter. Grad av utnytting varierer i dei einskilde felt. Det er høgast utnyttingsgrad i sentrumskjernen.

5.4 Uteopphaldsareal og grønstruktur

Undervegs i planprosessen har det kome fram at møteplassar og ferdselslinjer er lite tilfredsstillande i sentrum. Det er difor lagt opp til forbindelsar i to hovudretningar, frå Gamleheimstrædet i nord og til Ottaelva i sør, samt vest for kjøpesenteret og aust til Skjåk turistheim. Forbindelsane er planlagt knytt opp mot eit nytt torg, og vil danne eit større nettverk saman med ferdselslinjer elles og uteromma ved mellom anna idrettsplassen og skulen. Dei ulike byromma vil ha ulik størrelse, form, tilrettelegging og intimitet. Det har undervegs i prosessen vore fokus på bruk, nærleik, samankopling, kvalitet og natur med mål om å skape ein plan der uterom har ulike kvalitetar, frå offentlege uterom til private uterom.

Det grønne vert innlemma som ein naturleg del av gatestrukturen, med vegetasjonsøyer, regnbed (overvasshandtering) og tre. I tillegg etablerast samanhengande grønne drag gjennom sentrum.

Tverrgata mellom parallellvegen og Ålmenningsvegen skal utformast med omsyn til mjuke trafikantar. Ein kan utforme gata med belegg som dempar hastigheita.

Det vert planlagt eit torg i den nye kvartalsstrukturen, der torget vender seg til skule- og idrettsanlegg, samt bibliotek. Torget har ferdselslinjer for mjuke trafikantar til kjøpesenteret i vest, parken ved bankplassen og Skeimoplassen i aust, samt til ferdselslinje for mjuke trafikantar langs rv.15.

Parkane er område som i dag er delvis opparbeidde. Tanken er å stramme desse opp slik at dei blir eit tydelegare grøntareal som kan nyttast til opphald, samt at ferdselslinjer blir tydelege og markerte. Gatetun omfattar park og gangareal framfor kommunehuset og passasjen inn mot den austre inngangen mot kjøpesenteret.

5.5 Trafikkforhold

Planforslaget og mogleighetsstudien viser eit konsept som legg opp til ei utvikling mot ei grov kvartalsstruktur som kan vidareutviklast i ein seinare fase. Planen strammar opp gater og parkeringsareal og gir betre trafikksikkerheit.

Eksisterande garasjar som høyrer til kjøpesenter og bustader i kjøpesenteret er tenkt flytta vest for senteret på areal som er føreslege regulert for parkeringsanlegg/parkeringshus PH1. Området der garasjane står i dag (mot Ålmenningsvegen i sør) er føreslege til torg som vender seg mot skule og idrettsanlegg. Areal aust for kjøpesenteret er sett av til parkering. Parallellvegen som ligg langs rv. 15 vert oppretthalde og ført fram med ei tverrforbinding til Ålmenningsvegen.

Planen opprettheld hovudtrekka for kollektivløysing i dag.

5.6 Universell utforming

Føringane frå plan- og bygningslova knytt til prinsippet om universell utforming og føresegnar i Byggteknisk forskrift, er lagt til grunn og ivarettatt i planforslaget.

5.7 Miljøforhold, omsynssoner og tekniske infrastruktur

Forhold knytt til støy, støv, flaum, handtering av overvatn og forureining, er omtala i ROS-analysen og det er gjeve planføresegnar. Det er lagt inn faresoner for flaum kring Fjukenveita og låge områder kring denne, og elles lagt inn faresone knytt til forureina grunn på areal som ligg i Miljødirektoratets base for grunnforureining på eigedomen til Skjåk Almenning. Det er lagt inn omsynssone for naturmangfald kring Fjukenveita for å ivareta vegetasjonssone og livsmiljø knytt til vasstrengen.

Når det gjeld teknisk infrastruktur, skal det gjerast greie for slik tilknytning i byggesak. Det same gjeld . avfallshandtering.

6 Konsekvensar av planforslaget

6.1 Landskapsbilete

Landskapsbilete vil ikkje endre seg som ein følge av planforslaget. Bygningane og samansettinga av dei vil kunne endre seg noko over tid, men planområdet vil framleis stå fram som eit sentrumsområde med bygningar for næring, bustader, servicefunksjonar med meir. Bygningane i delar av sentrum vil kunne bli noko høgare enn eksisterande bygg, men dette påverkar landskapsbilete i liten grad.

6.2 Stadens karakter og struktur

Planens intensjon er å rydde opp i trafikksystem og legge til rette for ei heilskapleg tettstadutvikling slik at Bismo sentrum kan stå fram som meir attraktivt for både innbyggjarar og besøkande.

Kvartalsstruktur, gatehierarki og fleksibiliteten i arealformål vil være med på å bidra til et mangfald, både med tanke på næring og type bustader. Forslag til utforming av trafikkareal bidreg til å «rydde opp» den uoversiktlege situasjonen med dagens overflateparkering og utflytande arealformål. Dette førar til at sentrumsområdet vil bli meir attraktiv og samlande.

Ei meir bevisst plassering av næring, bustader og uteopphaldsareal vil gje høgare arkitektonisk kvalitet for området.

6.3 Kulturminne og kulturmiljø

Det finst i dag to SEFRAK-registrerte bygningar innanfor planavgrensinga. Desse er: Nedrestugu på Bolstad - Bøstugu - med treskjerarverkstad i ein eigen bygning, Gammelstugu, begge frå 1800-tallet. I tillegg finnast det to bygg som er kommunalt listeført men ikkje verna (brannstasjon ved Bellingsdalsvegen og driftsbygningen på Belling).

Fylkeskommunen tilrår i si uttale til oppstartsvarselet datert 19.03.2025, at kommunen bør vurdere å regulere omsynssoner kring desse bygningane og uteareal som naturleg høyrer til. Dei skriv at det bør fastsettast føresegnar som gir moglegheit til framtidig bruk av bygningane, utan at dei kulturhistoriske verdiane blir reduserte.

Dei to bygningane på Bolstad (GID 126/169) som ligg i SEFRAK-registeret, er bygg frå før 1850 som har meldeplikt etter § 25 i kulturminnelova. Det inneberer at før søknad om endring eller riving av bygningar kan bli godkjent, må det gjerast ei vurdering av verneverdi. Kommunen har då ei plikt til å melde frå til kulturminnemyndigheit ved søknadar om riving og endring av slike bygningar. Ingen av desse bygga ligg i omsynssone i gjeldande reguleringsplan for Skei (vedtak 2003, med revisjonar i 2011 og 2015), eller i kommuneplanens arealdel vedteken i 2021. Kommunen vurderer at SEFRAK - registreringa som inneberer meldeplikta etter kulturminnelova, vil vere tilstrekkeleg for å ivareta verneverdiar knytt til desse to bygningane.

Den gamle brannstasjonen ved Bellingsdalsvegen er bygd på 1950-talet. Denne er meir i form av eit garasjebygg, og det er parkert gamle brannbilar i denne. Garasjen ligg tett inntil RV15 og Bellingsdalsvegen med store portar og direkte utkøyring på riksvegen. Ein vurderer at det først og fremst er brannbilane og anna utstyr som er lagra i bygget, som har verneverdi og ikkje sjølv bygninga. Arealet her er i planforslaget regulert for kombinert byggeformål *Bustad/forretning/kontor* (B/F/K8), og ligg nær inntil areal omfatta av flyttinga som er føreslege for Bellingsdalskrysset. Små verneverdiar knytt til sjølv bygget og lokaliseringa tett på vegane, gjer at ein ikkje vil føreslå plangrep for å sikre bygningen. Ein vurderer at brannbilar og anna utstyr, kan bli like godt eller betre ivareteke ved plassering i anna lokale.

Når det gjeld den nemnte driftsbygninga på Belling (GID 126/77) som er listeført av kommunen, ligg denne på ein eigedom som er brukt og regulert for bustadformål. Verken i gjeldande reguleringsplan for Skei eller i kommuneplanens arealdel, ligg bygget med omsynssone. Kommunen finn ikkje at verneverdien for denne er så stor at ein vil legge inn nokon slik sone.

6.4 Grønstruktur

Planforslaget har fokus på å skape grønne drag og koplingar mot offentlege uterom. Planen sikrar areal til torg og parkar. Det er god tilgang til desse gjennom gang- og sykkelveggar.

6.5 Naturmangfald

For all utøving av offentlig mynde som røyver ved naturmangfald følger det av naturmangfaldlova § 7 at prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12 skal bli lagt til grunn.

I samsvar med naturmangfaldlova § 8 skal kunnskapsgrunnlaget om naturmangfald og naturverdiar baserast på vitenskapleg kunnskap om artane sin bestandssituasjon, naturtypen si utbreiing og økologisk tilstand. Planområdet omfattar det sentrale sentrumsområdet i Bismo. I naturbase er det ikkje viktige naturtypar som ligg i planområdet eller nær planområdet. Det er registrert 5 fugleartar (gråspurv, taksvale, tårnseilar, tyrkardue og konglebit) med stor forvaltningsinteresse innanfor planområdet eller i nær planområdet. Desse har status som nær truga. Det er også registrert 5 fugleartar med status som ansvarsartar der bestanden er livskraftig (gråtrost, grønfinke, granmeis, gulspurv og gråspett). Reguleringsplanen legg ikkje opp til større utbyggingstiltak som vil endre sentrumsområdet på ein slik måte at det vil utgjere nokon stor trussel mot leveområdet for desse artane. Planen kan medføre noko nedbygging av areal som generelt sett går ut over naturmangfaldet, men på ei anna side vil ivaretaking og utvikling av meir grønstruktur, gjere at nokre av artane kan få betre vilkår. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkeleg for reguleringsplanarbeidet.

Føre-var prinsippet etter § 9 i naturmangfaldslova skal bli nytta i dei tilfella der ei avgjerd kan bli fatta utan tilstrekkeleg kunnskap om kva for verknad denne vil ha på naturmiljøet. I slike tilfelle skal ein unngå mogeleg vesentleg skade på naturmangfaldet. Ettersom planforslaget ikkje er vurdert å påverke viktige naturtypar eller ha skadeverknadar for artar, og kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt nok, vurderer ein ikkje føre-var prinsippet relevant i forhold til behandlinga av planforslaget.

Etter § 10 skal den planlagde bruken av området vurderast ut frå den samla belastning som økosystemet er eller vil bli utsett for. Planforslaget blir vurdert å ha liten påverknad for den samla belastninga for økosystemet. Ein kjenner ikkje til anna vesentleg belastning som må ses i samband med tiltaka i planforslaget. Økosystemet blir vurdert til ikkje å ta varig skade av tiltaka som er føreslege i planen.

Ein reknar at dei tiltaka som er omfatta av planforslaget, ikkje vil føre til vesentleg skade på naturmangfaldet i dag eller i framtida. Tiltaket vil ikkje føre med seg slik skade på naturmangfaldet at vurdering av dekking av kostnader ved miljøforringing blir relevant (jf. § 11 i naturmangfaldlova).

Formålet med § 12 er å unngå eller avgrense skadar på naturmangfaldet. Dette skal ein gjere gjennom å nytte teknikkar og lokalisere tiltak slik at ein tek omsyn både til naturen slik den er vurdert etter dei andre prinsippa i §§ 8-11, og til samfunnsøkonomiske prinsipp. Ein vurderer at anleggsarbeid som må utførast for gjennomføring av tiltak i samsvar med planforslaget, vil bygge på kjend teknikk, vil vere forholdsvis lite omfattande og føreseieleg, og vil ivareta dei omsyn som § 12 er meint å ivareta.

6.6 Trafikkforhold

Det er ei rekke tiltak som vil føre til at trafikktryggleiken i sentrum vil bli betre. Dette gjeld mellom anna flytting av kryss, tilrettelegging for fleire areal for mjuke trafikantar, opprydding i avkjøringar med meir.

Justering av krysset mellom rv.15 og Bellingdalsvegen gjev større tryggleik og betre trafikkbilde.

6.7 Rekreasjon og folkehelse

Med oppstramming av gatestrukturen, etablering av torg, parker og ferdsselslinjer, samt koplingar til turveg ved Ottaelva, vil situasjonen for mjuke trafikantar betre seg vesentleg. Barn og unge sine

oppvekstvilkår vil bli betre ved tydeleggjering av ferdselslinjer, avgrensing av parkeringsareal og etablering av torg og parkar i sentrum.

6.8 Konsekvensar for næringsinteresser

Planforslaget legg opp til endringar i reguleringsformål og køyremønster i den sentrale delen av sentrumsområdet ved kjøpesenteret og bensinstasjonen.

For bensinstasjonen er det ikkje føreslege særlege endringar av køyremønster, og reguleringsformålet er byggeområde for *Forretning/kontor* som i gjeldande reguleringsplan.

For festearealet som kjøpesenteret disponerer, er det føreslege ei meir detaljert regulering enn i gjeldande reguleringsplan. Arealet der sjølv kjøpesenteret er oppført og areal framfor senteret på nordsida og arealet på baksida med varelevering m.m., har reguleringsformål *Forretning/kontor* som i gjeldande reguleringsplan. På austsida av senteret er det føreslege regulert for parkeringsplassar på nordre del (PP3 og PP4 på plankartet). Det skil seg ikkje særleg frå arealbruken i dag, men reguleringa legg til rette for eit klarare skilje mellom biltrafikken og mjuke trafikantar og meir fastlagt køyremønster. Det er såleis føreslege regulert inn veg til desse parkeringsplassane frå parallellvegen og frå Ålmeningsvegen, medan ein i planforslaget legg opp til at det stengast for biltrafikk inn mot dette parkeringsområdet frå områda sør for kjøpesenteret i vest. Plangjennomføringa føreset at parkeringsplassane vert merkte på asfalten, og inndeling er vist som juridiske liner på plankartet. Planforslaget viser 44 parkeringsplassar innafor PP3 og PP4 – der 4 plassar er reservert/utforma som parkeringsplassar for forflyttingshemma.

Søre del av arealet aust for senteret der garasjebygga i dag står, er føreslege regulert som torg (TO1). Det inneberer at garasjebygga må takast ned/flyttast, og planforslaget inneberer at dette kan erstattast med etablering av garasjeanlegg/parkeringshus inntil vestsida av kjøpesenterbygget (PH1).

Gangarealet inn mot austre inngang til kjøpesenteret er føreslege regulert som gatetun (GT2). Langs den føreslegne tverrforbindinga med køyreveg mellom parallellvegen og Ålmeningsvegen er det lagt inn forslag om anlegg gang- og sykkelveg.

Nord for kjøpesenteret er det føreslege å etablere eit fysisk skilje mellom parallellvegen og kjøpesenteret med ein rabatt og 12 langsgåande parkeringsplassar (PP5) ut mot vegen. Det vil også innebære at det blir definert ei meir avgrensa innkøyrse mot kjøpesenteret her. Plassen framfor inngangen til senteret og baksida av senteret, kan framleis nyttast for parkering så langt plassen tillate det, men det er ikkje føreslege regulering for parkeringsplassar her. Reguleringsformålet for desse areala er *Forretning/kontor* som i gjeldande reguleringsplan, noko som opnar for evt. utviding av bygningsmassen på kjøpesenteret.

Planforslaget legg opp til at det kan drivast næringsverksemd på areal som vendar ut mot rv. 15. For fleire av desse areala legg planforslaget opp til at dei kan bli nytta for kombinasjonsbygg for næring og bustadformål. For desse er det nytta reguleringsformål *Bustad/forretning/kontor*, som er i samsvar med arealbruken som er fastsett i kommuneplanens arealdel frå 2021 og dagens arealbruk.

Ein viser elles til omtale av dei ulike reguleringsføremåla for forretningar og næringsformål og kombinasjonar av desse i tabellen i kapittel 5.2.

6.9 Konsekvensar for landbruk

Det ligg dyrka mark i planområdet på begge sider av Gamelheimstrædet, men ikkje gardstun for gardar som er i aktiv drift. Dyrkamarka består av to parsellar som blir drive som leigejord, og omfattar til saman 9,3 dekar. Areala med dyrka mark er regulerte som *Landbruksformål* i planforslaget.

Det er ikkje drivverdig skog i planområdet. Skogen i området er i AR5 registrert med låg bonitet eller som uproduktiv, men har funksjon som landskapselement. Noko av skogsarealet som er registrert i AR5 er hogd ut og planert for utbyggingsformål (GID 126/108 ved Bellingsdalsvegen).

6.10 Risiko- og sårbarheit (ROS)

I ROS-analysen er følgjande uønskte hendingar eller problemområde som potensielt kan utgjere fare med tanke på risiko og sårbarheit i planområdet nærare behandla: flaum, radongass, store nedbørsmengder, støv og støy frå trafikk, forureina grunn, fare for akutt forureining og ulike forhold kring trafikktryggleik.

To av dei vurderte uønskte hendingane/forhald, er vurderte å ligge i gul sone når det gjelder konsekvensar for liv og helse. Desse er knytt til risiko for trafikkulykker, og har årsaker i risikofaktorar det er vanskeleg å eliminere heilt når RV15 går tvers gjennom planområdet – dette til tross for at de risikoreduserande tiltak som er foreslått. Det er vurdert at det både er middels sannsyns for at slike trafikkulykker vil skje og at konsekvensane har potensiale for å bli middels alvorlege.

Ei av de uønskte hendingane/forhald registrert i gul sone når det gjelder konsekvensar for materielle verdier. Det er knytt til risiko i samband med at det er registrert forureina grunn i planområdet, og noko sannsyns for at det kan finnast meir forureina grunn i områder der det er/har vore drive bensinstasjon og bilverkstad. Det er vurdert at det både er middels sannsyns for at slik forureina grunn vil førekome og at konsekvensane vil være middels alvorlege når det gjeld verknadar for materielle verdier – i form at det vil krevje kostnader med grunnundersøkingar og fjerning/sanering av masser. I planforslaget er arealet som er registrert med forureina grunn i Miljødirektoratets base, lagt inn med faresone, og det er gitt reguleringsføresegner som er knytt til denne faresona.

Dei andre uønskte hendingane/forhald er vurderte å ligge i grøn sone – det vil si at sannsyn er vurdert som lavt og at konsekvensane er vurdert å ligge på akseptabelt nivå med de grepa som blir gjort gjennom forslaget til reguleringsplan eller gjennom andre risikoførebyggande tiltak som skjer gjennom forvaltninga.

Ein viser til ROS-analysen som er vedlegg til planforslaget.

7 Vedlegg

Planomtalen har følgende vedlegg som er teke inn under:

- Vedlegg 1 Innspel og merknadar til oppstartsvarselet med plankontoret sine kommentarar.
- Vedlegg 2 Møter og kommunikasjon etter planoppstart med plankontoret sine kommentarar.

VEDLEGG1

INNSPEL OG MERKNADAR TIL OPPSTARTSVARSELET OG PLANKONTORET SINE KOMMENTARAR.

A1 SpareBank 1 Lom og Skjåk, brev datert 04.03.2025.....	24
A2 Lena Kolstad og Leif Eggen, Skeimoplassen 6, brev datert 16.03.2025.	24
A3 Ann Kathrin Flækøy, Bellingsdalsvegen 16, brev datert 14.03.2025.	26
A4 Mathilde Skamsar og Ane Skamsar, Skjåkvegen 1247, brev datert 14.03.2025.	27
A5 Statens Vegvesen, brev datert 18.03.2025.	27
A6 YX ved Nina Kveum, epost datert 17.03.2025.	28
A7 Innlandet fylkeskommune, brev datert 19.03.2025.....	29
A8 Statsforvaltaren i Innlandet, brev datert 22.04.2025.....	31

A1 SpareBank 1 Lom og Skjåk, brev datert 04.03.2025.

SpareBank 1 Lom og Skjåk skriv at dei som næringsdrivande i Bismo ynskjer eit godt fungerande og tiltalande sentrum både for dei som bur i kommunen, tilreisande og næringsliv. At kommunen ønskjer å gjera noko med sentrum, kan vi såleis ha forståing for.

Banken skriv at dei har renovert bankbygget sitt i Bismo svært mykje innvendig for å gjera det meir tidsrett og for å kunne få plass til fleire tilsette i lokala i Bismo. Også utvendig er det gjort mykje, m.a. ved å renovere parkeringsplassen for tilsette mot YX/kjøpesenteret ut mot Ålmeningsvegen og oppussing/vedlikehald av fasade.

SpareBank 1 Lom og Skjåk skriv på at dei som næringsdrivande i kommunen, er avhengig av nokså føreseielege rammevilkår. Dei viser til at det i trinn 1 i masterplan for Bismo, er tenkt oppretta eit torg ut mot Ålmeningsvegen på den nyrenoverte parkeringsplassen for tilsette i banken. Dersom denne plassen er noko kommunen sterkt ønskjer for å etablere eit slikt torg, skal ikkje banken ha sterke motsegner mot det. Men sidan banken har tilsette ved kontoret i Skjåk som kjem både frå Skjåk, Lom og Vågå og også har tilsette som er innom for kundemøte, fellesmøte, hospitering ol., er det viktig at banken i umedelbar nærleik får tilgang til minst same tal på parkeringsplassar som nå og med motvarmarar og ladepunkt.

SpareBank 1 Lom og Skjåk viser til at det er avtale om at kommunen skal overta areal mellom bankbygget og Rv15 (bankparken). Banken skriv at det er håp om at kommunen kan gjera dette arealet enda meir attraktivt for fastbuande og tilreisande.

Banken skriv at når det gjeld trinn 2 i masterplanen, som har lang tidshorisont (2050 ->), ser dei ikkje nokon grunn til å koma med detaljerte kommentarar til den. Dei peikar på at det vil vere dramatisk for banken om dei skulle misse kontorlokala, i alle fall om dei ikkje blir erstatta med nye lokale i området.

Kommentarar frå plankontoret:

Plankontoret merker seg det Sparebank 1 Lom og Skjåk skriv. Når kommunen overtek areal mellom bankbygget og Rv15 (bankparken), vil ein sjå på løysingar med å oppretthalde ein park her.

Plankontoret finn det lite tenleg å transformere parkeringsplassar som banken har opparbeidde og tilrettelagte på baksida av bankbygget, når kommunen skal kjøpe arealet på framsida.

A2 Lena Kolstad og Leif Eggen, Skeimoplassen 6, brev datert 16.03.2025.

Kolstad og Eggen viser til at dei var på møtet der WOW Bismo vart presentert. Dei skriv at dei vart presentert for ein del gode idear, men også mange vidløftige som ikkje let seg gjennomføre. Kolstad og Eggen skriv at dei tykkjer det er tulle bruke så mykje skilling på luftslott som ikkje let seg

gjennomføre - det blir for dyrt, til eksempel flytting av bensinstasjon. Dei saknar planer som tek utgangspunkt i eksisterande byggeskikk og dei bygga som er her i dag.

Kolstad og Eggen meiner det ikkje vil stoppe fleire i Bismo av di vi får meire bypreg. Dei peikar på at det er eit par bygg i sentrum som dei meiner er styggare enn andre, og føreslår at ein startar med å renovere desse.

Kolstad og Eggen viser til at det er planlagt torg/grøn lunge. Dei stiller spørsmål om Skjåk kommune nokon god plan for stell av meir grøntareal enn i dag. Dei meiner at kommunen mykje å gå på når det gjeld stell av kommunalt grøntareal, både når det gjeld rydding, søppel, utplanting, lusing av ugras, stell av hekkar og busker. Kolstad og Eggen meiner mykje kan gjerast utan at det treng koste like mykje som WOW Bismo kostar, og føreslår samarbeid med frivillige/andre for å betre stellet at grøntareala.

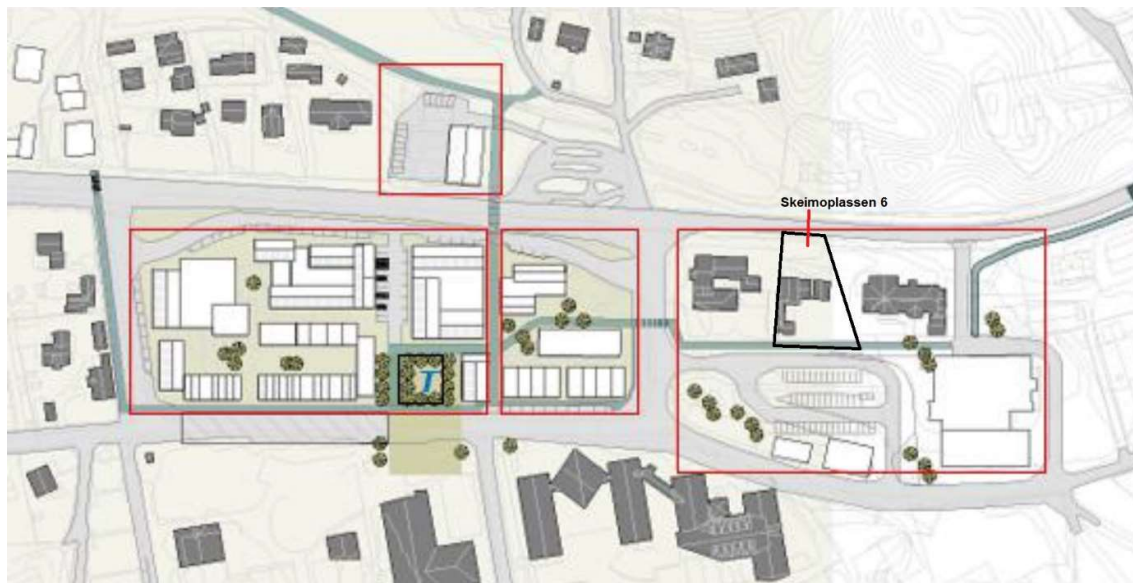
Kolstad og Eggen skriv at masterplanen (s10) viser at det er lagt opp til kvartalsstruktur, og at vår eiendom, Skeimoplassen 6, inngår i kvartal 3. Dei skriv at det da, etter det dei forstår, er tenkt næringsbygg og bustader i stort bygg mot RV15 og mot Skeimoplassen (hestesko). Kolstad og Eggen skriv at bustadhuset dei har i dag, rett og slett er borte.

Kolstad og Eggen skriv at dei svar på korleis dei skal stelle seg til desse planane i forhold til å koste på for å drive vedlikehald og for forbetre eigedomen. Dei stiller spørsmål om reguleringsplan vera til hinder for å selje eigdommen. Kolstad og Eggen skriv at dei er klar over at det står at dei som kjem med innspel, ikkje får svar – men dei meiner kommunen bør kunne svare dei som blir direkte råka og hus «blir borte».

Kommentarar frå plankontoret:

Ein tek til orientering dei kommentarane Kolstad og Eggen har innleingsvis, knytt til moglegheitsstudiet/masterplanen og stell av grøntareal i sentrum.

Når det gjeld eigedomen Skeimoplassen 6 (GID 33/6) tolkar plankontoret at den reviderte masterplanen ikkje viser ein kvartalsstruktur med slik omforming av bygningar som Kolstad og Eggen viser til på side 10 som er den gjeldande, men at det er den reviderte illustrasjonen figur 9 på side 11 som er i masterplanen er føreslege å skulle ligge til grunn for framtidig utvikling her, jf. illustrasjonen under:



Illustrasjonen viser figur 9 i den reviderte masterplanen der ein har markert eigedomen Skeimoplassen 6. Den reviderte masterplanen viser ikkje særskilte planar for omforming av bygg her.

Når det er sagt, viser gjeldande reguleringsplan for Bismo frå 1993 (planid. 05130009) at eigedomen Skeimoplassen 6 er regulert for Forretningar. I kommuneplanen for Skjåk som vart vedteken i 24.06.2021 er Skeimoplassen 6 avsett som byggeområde for forretningar. Kommuneplanen er

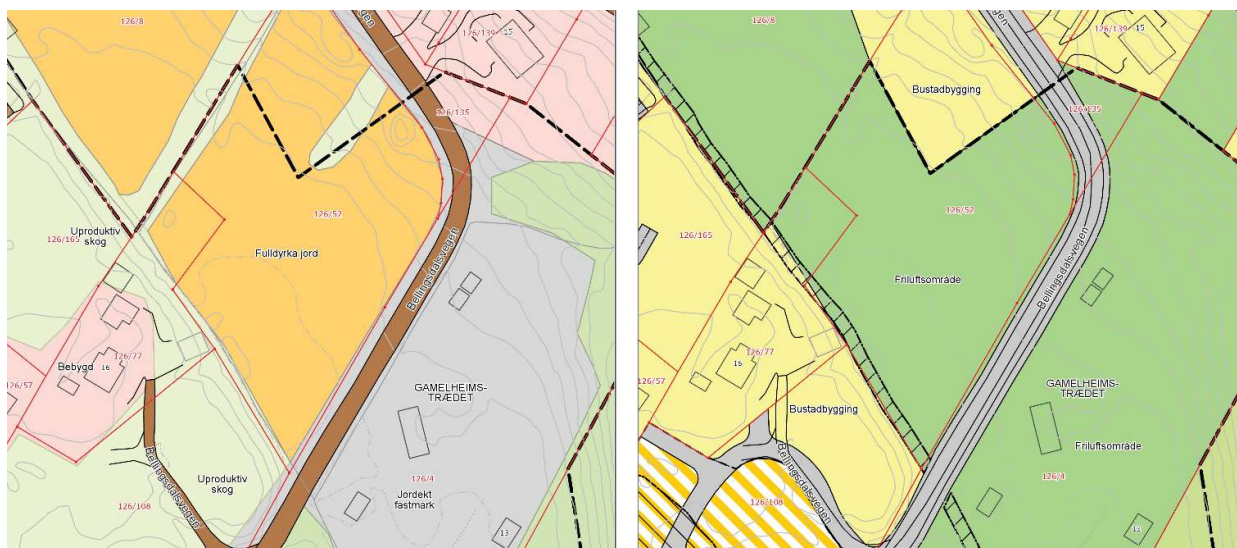
styrande for reguleringsplanlegging. Tiltak for utvikling av eigedomen for bustadformål, er slik sett avhengig at det blir gjeve dispensasjon frå gjeldande planverk.

A3 Ann Kathrin Flækøy, Bellingsdalsvegen 16, brev datert 14.03.2025.

Flækøy skriv at ho som eigar av 126/77, har innspel til det som omhandlar gangveg langs Fjuken. Ho viser til at ho eig deler av området som Fjuken renn gjennom, og skriv at ho ikkje ynskjer å ha ein gangveg over tomta si.

Kommentarar frå plankontoret:

Den delen av tomta til Flækøy som er nord for Fjuken, omfattar i underkant av 0,5 dekar der 0,4 dekar er vist som fulldyrka i markslagsregisteret (AR5). Reguleringsplanen for Skei frå 2011 viser arealet som del av friområde GF_8, og det ligg også ei omsynssone H560_1 for bevaring av naturmiljø langs bekken. Dette er vidareført i kommuneplanens arealdel som vart vedteken i 2021. I kommuneplanen er arealbruksformålet Friluftsområde, og det ligg dessutan ei tilsvarande omsynssone som i reguleringsplanen for bevaring av naturmiljø langs Fjukenveita.



Figuren viser utsnitt av markslagskart AR5 til venstre og utsnitt av kommuneplanens arealdel til høgre ved eigedomen GID 126/108.

I moglegheitsstudiet og masterplanen for Bismo er det skisser av gangveggar turløyper på kart i liten målestokk. Av dei grove karta og teksten går det fram at det i alle fall er forslag om å etablere ein god forbindelse for gåande og evt. syklande langs Fjuken frå sentrum og opp til Gamelheimstrædet. Frå Gamelheimstrædet er det vist ei turløype som går vidare opp mot fjellet og "dagsturhytta" vest for Bispeberget. Det er vanskeleg ut frå dei grove kartskissene å tolke kor denne turløypa her er tenkt å gå ved Flækøy sin eigedom. Ved reguleringsplanlegging må ein fastsett dette nærare. Det primære vil være å få ei god forbindelse for gåande og evt. syklande opp frå sentrum til Gamelheimstrædet. Ein trase vidare langs Fjuken vidare vestover som kryssar Bellingsdalsvegen, har utfordringar ved at areala her er blaute, og at ein også må ta omsyn til verdiar knytt til bekken sitt laup. I gjeldande reguleringsplan er som nemnt areala kring Fjuken-veita omfatta av ei omsynssone for bevaring av naturmiljø. Det er også fulldyrka mark her. Ut frå desse omsyna vil det vil det truleg ikkje vere ønskjeleg med etablering av ein turveg vest langs Fjuken vest for Bellingsdalsvegen. Ved reguleringa må ein også ta stilling til om det er rett å oppretthalde reguleringa som friområde på areal som er fulldyrka jord.

A4 Mathilde Skamsar og Ane Skamsar, Skjåkvegen 1247, brev datert 14.03.2025.

Skamsar skriv at dyrka mark i Bellingsdalen ikkje kan leggest brakk til friareal. Dei skriv at desse areala har "sjølråme" og at det vestover til Skjåkheimen var dyrka mat før i tida. Dei peikar på at "Myra" som det heiter, har grodd att, og at det til og med danna seg ein kunstig dam. Skamsar har fleire idear for mogeleg arealbruk for området her:

- Parsellhagar
- Seniorkollektiv i det som før var revefarm
- Mikrohus (Revefarmen Mikrohuslandsby er ikkje det eit historisk namn? Jamfør Eplehagen i Skjolden).

Skamsar meiner at forslag om gangveg lang Fjukveita ikkje er nokon god ide. Dei viser til at Fjukveita alltid har vore avtakar av overflatevatn, og at den har sin misjon. Skamsar skriv at miljøverdiar vil bli sterkt råka av reguleringsplanen.

Kommentarar frå plankontoret:

I reguleringsplanen for Skei frå 2011 er dyrka mark innafor planområdet nord for Fjuken regulert som friområde GF_8. Ein slik arealbruk som "friluftsområde" vart vidareført i kommuneplanens arealdel som vart vedteken i 2021. Som plankontoret også har kommentert til uttala frå Flækøy framføre, må en ved denne reguleringa ta stilling til om det er rett å oppretthalde dagens reguleringa som friområde på dette arealet på GID 126/52 som er i drift som fulldyrka jord. Mathilde og Ane Skamsar er medeigarar i denne eigedomen, og det er om lag 5,5 dekar som ligg som fulldyrka jord i markslagsregisteret (AR5) på denne eigedomen, som er regulert som friområde i gjeldande plan. Elles er Ideane som Skamsar legg fram for arealbruk for dette arealet interessante.

Skamsar viser også til at det er areal som ligg vest for deira eigedom og fram mot "Myra" som dels også er registrert og i drift som dyrka jord. Desse areala ligg på naboeigedomen GID 126/8, og også desse areala er regulerte som friområde GF14 i gjeldande reguleringsplan. Dette friområdet kom inn ved ei endring av reguleringsplanen for Skei i 2015, som omfatta arealet som tidlegare var Skamsar camping. Desse areala ligg utanfor det arealet som er definert som planområdet for områdereguleringa ved varsel om oppstart. Ein kjenner ikkje til at det føreligg planar for å utvikle arealet her som friområde, og noverande regulering er ikkje til hinder for at landbruksdrifta kan halde fram som i dag. Plankontoret meiner det er rett å halde fokus på arealbruket i området som allereie er definert som planområde i oppstartsvarselet, og finn det ikkje tenleg å utvide planområdet vestover til å omfatte denne eigedomen.

Når det gjeld framlegget om gangveg langs Fjuken-veita er dette også omtala i plankontorets kommentarar til uttala frå Flækøy framføre. I gjeldande reguleringsplan er som nemnt areala kring Fjuken-veita omfatta av ei omsynssone for bevaring av naturmiljø (H560-1 og H560-2). I reguleringsføresegnene knytt til denne omsynssona, står det at bekken skal bevarast som eit element i landskapet og som kulturminne, og at kantvegetasjon skal bevarast. Då det også er fulldyrka mark på nordsida av veita, vil det truleg ikkje vere ønskjeleg med ei etablering av ein turveg her - i alle fall vest for Bellingsdalsvegen.

A5 Statens Vegvesen, brev datert 18.03.2025.

Statens Vegvesen viser til dei nyleg vedteke statlege planretningslinjene for arealbruk og mobilitet (24.01.2025), og til Statens vegvesen sine vegnormalar når det gjeld krav til utforming av offentlege vegar og gater.

Statens vegvesen skriv at dei ser det er gjort eit godt forarbeid gjennom moglegheitsstudien frå 2023 og Masterplan og tiltaksplan for Bismo frå 2024.

Statens vegvesen skriv at det er positivt at ein ynskjer å skilje gåande og syklande frå køyrande trafikk i planområdet, og at ei opprydding i parkering vil òg vere med å auke trafikktryggleiken. Dei viser til at fartsgrenser og skilting som gjeld riksveg 15, blir vurdert etter eigne regelverk, og er ikkje del av områdereguleringa, men Statens vegvesen møter kommunen om ynskjeleg for nærare dialog om trafikktryggleiken.

Når det gjeld gang- og sykkelbru over riksvegen i Bismo, skriv Statens Vegvesen at dei forstår ynskje om denne. Dei skriv at ein frå vegvesenet si side må ein vurdere behov for gang- og sykkelbru opp mot kriteria i våre handbøker, mellom anna kor mange som kryssar vegen på staden. Statens vegvesen peikar på at kryssingspunkt bør leggjast der folk naturleg går, da gåande vel den kortaste vegen dit ein skal.

Statens vegvesens peikar på at deira uttale til varsel om oppstart er ikkje uttømmende. Dei skriv at dei vil kunne komma med ytterlegare innspel og merknader når eit planforslag blir lagt ut til offentleg ettersyn.

Kommentarar frå plankontoret:

Plankontoret merker seg det Statens vegvesen skriv i si uttale, og tek det med seg vidare i planarbeidet. Når det gjeld trafikktryggleik og utforming av samferdselsanlegga vil det vere aktuelt å ha nærare dialog med vegvesenet undervegs i planarbeidet.

A6 YX ved Nina Kveum, e-post datert 17.03.2025.

Nina Kveum for YX stiller innleiingsvis spørsmål ved realismen i "Bismo WOW" utarbeidd av Selberg Arkitekter AS. Ho stiller spørsmål om kva for utviklingstrekk i samfunnet generelt og i utkantbygder spesielt, som skulle tilseie eit behov for så radikal ending av Bismo sentrum. Ho viser til at demografiutviklinga i utkantkommunane og at sentrale myndigheiter sentraliserer felles funksjonar, slik at det ikkje er sannsynleg med ei befolkningsauke som genererer behov for byutvikling.

Kveum stiller også spørsmål om kven som evt. skal finansiere den bygningsmassen som skisserast i "Bismo WOW", om det er lokalt næringsliv eller om det skal skje over kommunale budsjetter. Ho skriv at det er ei kjensgjerning at byggekostnader er større enn marknadsverdi på eigedom i utkantane, noko som i seg sjølve gjer dette prosjektet utfordrande.

Kveum viser til at nabobygdene Lom, Stryn og Geiranger er meir tettbygde og har mindre tilgjengeleg parkering en Bismo. Ho skriv at dersom ein ønsker å gjere Bismo meir attraktivt for forbipasserande, meiner ho det er ufornuftig å fjerne gode parkeringsareal og bensinstasjonen, noko som i dag er et konkurransefortrinn både for forbipasserande og lokalbefolkning. Kveum meiner at forslaget som føreligg nærast vil utradere sentrum for besøkande. Ho meiner det vil føre til at færre stopper og handlar og brukar næringslivet i Bismo. Kveum meiner at næringslivet og arbeidsplassar er bærebjelken i alle lokalsamfunn og bør prioriterast der etter.

Kveum skriv at det ikkje vil vere berekraftig slik visjonen "Bismo WOW" legg opp til, med riving og fjerning av eksisterande bygningsmasse, infrastruktur og næringsliv, for å flytte dette til nye areal og opparbeide ny bygningsmasse berre for å innføre en "kvartalsstruktur". Kveum er også skeptisk til at det blir lagt opp til bustadbygging midt i sentrum som er næraste nabo til Rv 15 som sannsynlegvis vil få ei betydeleg trafikkvekst når nye tunellar er på plass.

Kveum skriv at det for deira bedrifts del er svært betenkeleg at ein (les: bensinstasjonen) er så tydeleg er vedtatt fjerna i alle saksdokument sjølv om det blir omtala at det skal vere en inkluderande prosess med innbyggjarar, næringsliv og parter saka vedkjem. Det blir skapt usikkerheit, og ingen vil eller kan investere og utvikle seg med så "luftige" planer som bakteppe. Ho skriv at det heller ikkje er konkretisert tiltak for å fremme næringslivet, berre fokus på kvartal og struktur utan å sjå konsekvensane. Ho skriv at YX heller ikkje er førelagt konkrete forslag for arealmessig og økonomisk kompensasjon.

Kveum skriv at dei ikkje skal flytte bensinstasjonen, og forventar ein fornuftig, praktisk og realistisk tilnærming til sentrumsutvikling der man vidareutviklar det eksisterande.

Kommentarar frå plankontoret:

Plankontoret merkar seg det Kveum skriv i si uttale. Det Kveum skriv om "Bismo WOW" har meir form av ei meningsytring, og vert ikkje kommentert på alle punkt.

Plankontoret merker seg Kveum sitt syn knytt til at parkeringsplassar kan vere eit konkurransefortrinn for Bismo av stor betyding for lokalt næringsliv på Bismo. Likeins merker ein seg synspunkta på ei

eventuell etablering av ein "kvartalsstruktur" og at det planleggast for bustadbygging midt i sentrum som næraste nabo til Rv15 med forventet stor trafikkvekst.

Ein har forståing for at tankane som er sett fram om eventuell flytting av bensinstasjonen skapar trygghet for Kveum som eigar og drivar – både med tanke på framtidige investeringar på eigedomen og også i forhold til økonomisk kompensasjon og eventuelt alternativ tomt for Kveum å etablere seg på.

Ein forstår at dei ikkje har ønske om å flytte bensinstasjonen. Tankane om flytting av stasjonen som er skissert i masterplanen, har bakgrunn i dei trafikkale utfordringar ei slik verksemd skapar med si lokalisering midt i sentrumskjernen. Ein bensinstasjon hadde kanskje ikkje vore plassert der den er, om ein skulle starta frå "scratch" i dag, men som Kveum skriv vil det vere viktig med ei praktisk og realistisk tilnærming. Ei slik tilnærming tilseier at det vil vere vanskeleg å skaffe kapital til etablering av ein ny bensinstasjon på ei alternativ tomt – og å få ei slik investering til å løne seg. Regelverket tilseier at det offentlege (dvs. kommunen) vil måtte yte full erstatning dersom ei slik flytting eventuelt skulle bli tvinga gjennom, men ei flytting vil uansett vere eit kostbart og kanskje usikkert tiltak.

No er det slik at eksisterande verksemd vil kunne halde fram om sjølv om reguleringsplanen legg opp til annan arealbruk. Men, ein reguleringsplan med reguleringsformål som er klart i strid med drift av bensinstasjon, vil kunne hindre eventuelle framtidige utbyggingsplanar og fornying av bygningsmassen.

Ut frå rettleiarar til utarbeiding av arealplanar, vurderer plankontoret at ein bensinstasjon vil kome inn under formålet "forretning" som i gjeldande planverk for området. I følgje rettleiar både til kommuneplan og til reguleringsplan, nyttast "Forretning" for å definere areal for forretningar, det vil si verksemdar som i hovudsak driv med kjøp og sal av varer. Vidare går det fram av rettleiaren at ein gjennom føresegnar kan angi at det skal vere forretningar for plasskrevjande varehandel, annan detaljvarehandel eller daglegvarer. Bransjeregulering, eller konkretisering av bestemte varegrupper utover dette er ikkje lovleg. Plankontoret vurderer at reguleringsformålet "Forretning" som i gjeldande plan, vil vere dekkande for YX-stasjonen med den lokaliseringa stasjonen har midt i Bismo og der sal av kioskar og gatekjøkenmat er vel så sentral som fylling av drivstoff – og der den lokale kundegruppa er vel så sentral som dei vegfarande. Ser ein framover vil truleg drivstoff-segmentet få ytterlegare redusert betydning, då at det vil vere vanskeleg å få til ei monaleg utbygging av ladestasjonar på tomta pga. plassmangel, samstundes med at andre selskap alt har bygd ut god kapasitet for el-lading i sentrumsområdet.

I reguleringsplan kan ein meir spesifikt alternativt nytte formålet "Bensinstasjon/vegsserviceanlegg". Ein vurderer at dette reguleringsformålet er meir aktuelt å nytte der ein har større plass, og der ein kan gi eit tilbod retta meir spesifikt mot dei vegfarande, der det er mogelegheiter for betre tilrettelegging for større køyretoy - og der ein kan ha eit breiare tilbod av servicefunksjonar som t.d. sanitæranlegg, kvileplassar o.a.

Kva for reguleringsformål ein vil føreslå for området, vil det bli teke stilling til seinare i planarbeidet.

A7 Innlandet fylkeskommune, brev datert 19.03.2025.

Fylkeskommunen viser til at deira fråsegn er grunngeve ut frå deira rettleiingsansvar (pbl. § 3-2) og rolle som samfunnsutviklar med ansvar for å bidra til ei heilskapleg og ønskt utvikling gjennom planlegging i Innlandet fylke, samtidig som me også skal vareta vårt faglege ansvar som styresmakt på utvalde område. Dette omfattar både nasjonale og regionale mål og omsyn på område som; kulturarv, samferdsel, trafikktryggleik, kollektiv, gåing og sykling, samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (SBATP), stadutvikling, friluftsliv, interessene til barn og unge, vilt, villrein, vassmiljø, ferskvassfisk og universell utforming.

Plan- og samferdselsfaglege forhold.

Fylkeskommunen peikar på at planprosessen skal gjennomførast med grunnlag i overordna lov- og planverk. Dette inneber mellom anna at regionale planar og strategiar leggast til grunn for arbeidet og blir innarbeidd i planforslaget, og at føresegnar i kommuneplanens arealdel blir førte vidare der det er relevant. Dei viser til gjeldande planar for Innlandet fylke.

Fylkeskommunen skriv vidare at dei har eit særleg ansvar for å vareta omsynet til barn og unge i planlegginga, jf. nasjonale føringar og regional plan for det inkluderande Innlandet. I samband med dette ønskjer me å påpeika nokre moment som er viktig, som t.d. å leggja til rette for trygge og tilgjengelege opphaldsareal som fremjar fysisk aktivitet og sosialt samvær for barn og unge. Dei skriv

at der det er mogeleg, tilrår dei å leggja vekt på grøne naturbaserte areal med varierte aktivitetssmoglegheiter. I samsvar med kravet lova har til medverknad tilrår fylkeskommunen at det blir lagt til rette for reell medverknad frå barn og unge gjennom tilpassa metodar for medverknad. Fylkeskommunen føreset elles at omsynet til universell utforming, folkehelse og støy vert ivareteitt i planarbeidet. Dei viser til *Rundskriv T-2/08 og Rikspolitiske retningslinjer for å styrke interessene til barn og unge i planlegginga*.

Fylkeskommunen skriv at det gjennom planarbeidet må det gjerast tilstrekkelege fagkunnige veg-, trafikk- og trafikktryggingssmessige vurderingar, og at nødvendige tiltak må takast inn som rekkefølgekrav i føresegnene i planen. Dei viser til at Bismo er ein kompakt tettstad med korte avstandar, og skriv at dette er eit godt utgangspunkt for redusert bilbruk og at større del av bebuarar i området nyttar sykkel eller går på dei korte turane. Fylkeskommunen ser det som positivt at eit mål med planen er å legge betre til rette for mjuke trafikantar for slik å stimulere til at fleire vil gå og sykle i sentrum.

Fylkeskommunen viser til at det blir foreslått å etablere miljøgate/gatetun i Ålmenningssvegen (kommunal veg) utanfor skuleområdet. Ålmenningssvegen blir nytta til av- og påstiging for skulebussar. Dei skriv at det må greiast ut ei god løysing som vil fungere for skulebussane og dei ser fram til dialog om dette i den vidare planprosessen.

Kulturarv

Fylkeskommunen skriv at i følgje deira arkivopplysningar, er det ikkje kjente automatisk freda kulturminne innanfor det aktuelle området. Dei skriv at det med grunnlag i at området allereie er utbygd, regnast det som lite sannsynleg at det finnes bevarte automatisk freda kulturspor som vil kunne komme i konflikt med tiltak. Fylkeskommunen skriv at det finst og laserskanningsdata over området, men dei har ikkje oppdaga spor i bakken som kan vera freda kulturminne. Dei meiner derfor at det ikkje er behov for å utføra arkeologisk registrering i saka. Fylkeskommunen må likevel ta atterhald om at det kan finnast freda kulturminne i området, t.d. kulturminne under bakken som ikkje er synlege. Dei skriv at det derfor må vises til varslingsplikta etter kulturminnelova § 8, andre ledd i planens felles føresegnar. Dei tilrår følgjande tekst: «Dersom det i forbindelse med tiltak i marka oppdagast automatisk freda kulturminne som tidlegare ikkje er kjend, skal arbeidet stansast i den utstrekning det rører kulturminna eller deira sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også dei som utfører arbeidet i marka gjerast kjent med denne bestemmelsen. Melding om funn skal straks sendast Innlandet fylkeskommunes kulturarvseksjon, jf. lov om kulturminne § 8, andre ledd.».

Bygg og landskap

Fylkeskommunen viser til at det ved gjennomgang av plantema og utgreiingskrav knytt til arbeidet med "Områderregulering for Bismo sentrum", tema kulturminne/kulturmiljø, er det den gamle brannstasjonen (Bellingsdalsvegen 2) nemnd, i tillegg til ein bygning i Bellingsdalsvegen 19. Dei viser til at den gamle brannstasjonen, truleg bygd på 1950-talet, er kommunalt listeført. Bellingsdalsvegen 19 (Gammelstugu på Belling, med hjulmakarverkstad) og Skjåkvegen 1249 (Nedrestugu på Bolstad, Bøstugu) med treskjerarverkstad i ein eigen bygning, Gammelstugu, er alle bygningar i kategorien raud SEFRAK, bygd før 1850. Fylkeskommunen tilrår at kommunen vurderer å regulere omsynssoner kring desse bygningane og uteareal som naturleg høyrer til. Dei skriv at det bør fastsettest føresegnar som gir moglegheit til framtidig bruk av bygningane, utan at dei kulturhistoriske verdiane blir reduserte.

Klima, miljø og naturmangfald

Fylkeskommunen minner om at det gjennom regional plan for vassforvaltning er vedtatt miljømål for alle elvar, bekker og sjøar. Ifølgje Vannforskriften skal det ikkje gjerast tiltak som ringast miljøtilstanden i vassdraget, og jamfør Vannressurslova § 11 skal det behaldast eit naturleg vegetasjonsbelte langs vassdrag med årssikker vassføring som motverkar avrenning og gir levestad for planter og dyr. Vassressurslova seier ikkje noko om breidda på kantsona, anna enn at ho skal vareta dei økologiske funksjonane ei kantsona har. Fylkeskommunen skriv at dersom det skal gjennomførast fysiske tiltak i vassdrag (til dømes flaumsikring, masseuttak, kryssing/kabellegging, utskifting av bru eller kulvert, biotiltak, etc.) må fylkeskommunen søkast om løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Kommentarar frå plankontoret:

Plankontoret merker seg det fylkeskommunen skriv om regionale planar og strategiar og at desse bør leggjast til grunn for arbeidet og blir innarbeidd i planforslaget. Dette vil først og fremst omfatte:

- *Regional plan for klima, energi og miljø, vedteke av fylkestinget 13.06. 2023*

- *Regionalplan for samfunnstryggleik, vedteke av fylkestinget 13.06.2023*
- *Regional plan for det inkluderande Innlandet, vedteke av fylkestinget 22.02.2023*

Kommunen vil legge til grunn at kommuneplanens arealdel for Skjåk 2020-2030 og føreseigner i til denne blir førte vidare der det er relevant for reguleringsplanarbeidet.

Planarbeidet har som siktemål å sikre og legge til rette for vidareutvikling av grøne areal for uteopphald i planområdet - det vere seg parkmessige anlegg i sentrumskjernen og t.d. "stemneplassen" i Gamelheimstrædet. Ein tek også sikte på å følgje opp forslaga i moglegheitsstudiet om etablering av ein sentral torgplass i sentrum. I planen vil ein også legge til rette for sikring og etablering av trygg tilkomst for gåande og syklande mellom uteopphaldsareala, og ein vil til dømes følgje opp forslaget i moglegheitsstudiet om etablering av ein gang- sykkelveg opp langs Fjukenveita til Gamelheimstrædet.

Det var gjort ei trafikkanalyse i samband med mogelegheitsstudiet, og denne vil ligge til grunn for reguleringsplanarbeidet. Elles vil ein søke samarbeid med Statens vegvesen om kryssløysingar og anlegg/kryssingspunkt for gåande og syklande langs rv.15.

Når det gjeld Ålmenningssvegen, vil det i planarbeidet bli vektlagt vegen sin funksjon for av- og påstiging for skulebussar. Kommunen har tidlegare lagt til rette med busslommer og venteareal her, og gata er i dag skilta som einvegskøyrt forbi skulen. Ein vil i planarbeidet vurdere korleis dei etablerte løysingane for skulebusstrafikken eventuelt vil la seg samordne med anlegg av ei miljøgate/gatetun som er skissert i moglegheitsstudiet.

Kommunen tek til etterretning det som fylkeskommunen skriv i tilknytning til automatisk freda kulturminne, og vil ta inn tekst som blir føreslege i planføresegnene. Når det gjeld nyare tids kulturminne, vil ein i planarbeidet gjere ei vurdering av dei bygningane som fylkeskommunen nemner og om det er tenleg å sikre nokre av desse med omsynssoner.

Kommunen merkar seg det fylkeskommunen skriv knytt til vassressurslova og vassforskrifta. Dei vassførekomstane som er i planområdet i dag, er bekkar og veiter som er anlagt for jordvatning eller for å kanalisere bekkevatnet. Det er berre nokre av desse som har årsikker vassføring. Ein legg ikkje opp til større inngrep i vassførekomstane i planarbeidet. Ein vil ha fokus på å ta vare på desse og areal for kantsone ved å nytte eigna reguleringsføre mål og også omsynssone der det er tenleg.

A8 Statsforvaltaren i Innlandet, brev datert 22.04.2025.

Statsforvaltaren viser til at deira rolle i plansaker er å ta i vare nasjonale og vesentlege regionale interesser innanfor deira fagområde, og at dei kommenterer forslaget ut frå dette.

Statsforvaltaren viser til Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027, og føreset at relevante føringar her blir lagt til grunn for planarbeidet. Statsforvaltaren skriv at kommentarane i skjema for planoppstart og Masterplanen og tiltaksplanen, har mange gode intensjonar og føringar.

Konsekvensutgreiing

Når det gjeld konsekvensutgreiing, viser Statsforvaltaren til at det er konkludert med at det ikkje er krav til utgreiing og i skjema for planoppstart er det i pkt. 15 gjort ein vurdering av utløysingskrav til konsekvensutgreiing.

Statsforvaltaren skriv at det er vanskeleg å vurdere om planarbeidet vert omfatta av krav til konsekvensutgreiing ut frå det som er skrive. Dei viser til at det i Masterplan for Bismo er det i figur 5 teikna inn bustader på areal som både i arealdel til kommuneplanen og i gjeldande reguleringsplanar er vist som forretningsformål. Statsforvaltaren viser til at konsekvensutgreiingsforskrifta § 6 a) seier blant anna følgjande: "*Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:*

- kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1 og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II*

Statsforvaltaren skriv at dersom planen skal opne for bustadformål på areal som er sett av til forretningsformål i arealdelen til kommuneplanen, vil planen fastsette rammer for bustadområde som ikkje er i tråd med arealdelen. Statsforvaltaren skriv at dei er litt usikre på om planen vil fastlegge rammer for tiltak som er på vedlegg I eller vedlegg II lista, men ser ikkje burt frå at det kan være tilfelle at f.eks. vedlegg I pkt. 25 eller vedlegg II pkt. 10 b), eller pkt. 11 j) vert omfatta av planforslaget. Dei ber om at dette blir vurdert og kommentert i den vidare prosessen.

Støy

Det er omtalt at området er utsett for støy frå vegtrafikk og at dette vert eit tema i ROS-analysen. Dersom planen legg opp til å tillate støyømfintleg utbygning må det i tillegg gjerast detaljerte støyutgreiningar og eventuelle avbøtande tiltak må takast inn i både planføresegner og plankart jf. T-1442/2021 pkt.3.2 og kap. 4.

Tettstadutvikling – arealutnytting

Statsforvaltaren skriv at det verker som kommunen har gode mål om utvikling av Bismo, og dei viser til nye statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, og forventar at desse også vert lagt til grunn i planarbeidet.

Klima og energi

Statsforvaltaren viser til at det kom nye statlege planretningslinjer for klima og energi i desember 2024, og vi forventar at også desse vert lagt til grunn i planarbeidet.

Samfunnstryggleik

Statsforvaltaren viser til at samfunnstryggleiks- og beredskapsmessige forhold skal varetakast i områdereguleringsplanen på grunnlag av analyse av risiko- og sårbarheit, jf. plan- og bygningslova §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Dei føreset at rundskrivet til kommunal- og distriktsdepartementet H-5/18- *Samfunnstryggleik i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn.

Statsforvaltaren peikar på at analysen av risiko- og sårbarheit skal utarbeidast i tråd med rettleiaren *Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap gav ut i 2018, jf. også pkt. 12 i dokumentet om plantema m.m.

Statsforvaltaren skriv at kommunen må sikra at planområdet er tilstrekkeleg sikra mot fare eller vesentleg ulempe, og at tiltak ikkje fører til fare eller vesentleg ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningslova § 28-1. Dei føreset at føringar gitt i lovverk og forskrifter blir overhaldne.

Statsforvaltaren viser til at det i alle planar etter plan- og bygningslova skal gjerast greie for kva kunnskapsgrunnlag som blir lagt til grunn for planlegginga. Når konsekvensane av klimaendringane blir vurderte, skal høge alternativ frå nasjonale klimaframskrivingar leggjast til grunn. Statsforvaltaren viser til at dette er nærare forklart i rettleiarar og i dei fylkesvise klimaprofilane som er utarbeidde, jf. pkt. 5.3 i Statlege planretningslinjer for klima- og energi, og viser til eigen rettleiar om klimatilpassing i planarbeidet: "Hvordan ta hensyn til klimaendringer i plan? - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)".

Kommentarar frå plankontoret:

Plankontoret kan forstå at det kan reisast tvil om arbeidet med områdereguleringsplanen vil utløyse krav om konsekvensutgreiningar. Masterplanen frå 2024 legg som det blir påpeikt, opp til anna arealbruk enn det som er fastsett i kommuneplanens arealdel som vart vedteken i 2021 for enkelte areal innan planområdet. På figur 5 i Masterplanen er det skissert omforming av bygningsmassen i området med nye forretningar i kombinasjon med konsentrert på areal til Skjåkvegen 1208 , 1210, 1212, 1230 og 1232, og likeins på areal til Skeimoplassen 2, 6, 8 og 10. I kommuneplanens arealdel ligg desse areala med arealbruksformål "Forretningar- noverande".

I gjeldande reguleringsplan frå 1993 er Skjåkvegen 1208 , 1210, 1212, 1230 og 1232 (Sparebank 1, YX-stasjonen og Skjåk kjøpesenter) regulert som "Forretning – Kontor". Ein har det forhold at innafor dette arealet er gjeve dispensasjon frå reguleringsplanen for ombygging av areal til leilegheiter i 2. etasje i Skjåk kjøpesenter i 2014 og 2018. Det er nå 5 leilegheiter her.

I gjeldande reguleringsplan frå 1993 er Skeimoplassen 2, 6, 8 og 10 (Friviljusentralen, L.K.Kolstad, Skeid kro og COOP Skeimo) regulert som "Forretning". Skeimovegen 2 er brukt som friviljugsentral, og det vart godkjend og oppført tilbygg for formålet i 2024. Skeimovegen 6 blir i dag brukt for bustadformål (einebustad godkjend og oppført i 2000), medan det på reguleringsplankartet er vist ein mindre bygningsmasse for turistinformasjon. På tross av at arealbruken på Skeimoplassen 2 og 6 avviker frå gjeldande reguleringsplan, inneberer altså vedtaket av kommuneplanen i 2021, at

kommunen ønsker om å behalde desse sentrale areala byggeområde for forretningsbygnad som i den gjeldande reguleringsplanen frå 1993.

Dersom ein skal regulere bygnaden innafor desse areala slik Masterplanen viser, ser plankontoret at avviket i forhold til kommuneplanvedtaket frå 2021 gjer at kravet om konsekvensutgreiingar (KU) slår inn. Kravet om KU vil slå inn som følge av vedlegg I til forskrifta pkt. 25: "Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan". Det vil da vere eit tiltak som etter KU-forskrifta alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutgreiing. Alternativt vil KU-kravet kunne slå inn som i medhald av eit av følgende punkt i vedlegg II til KU-forskrifta som også er påpeikt av Statsforvaltaren:

- pkt. 10 b): " Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg".*
- pkt. 11 j): " Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål".*

Plankontoret merker seg det Statsforvaltaren skriv knytt til støy, tettstadsutvikling/arealutnytting, klima- og energi, samfunnstryggleik og forhold knytt til klimaendringar. Dette er forhold som vil bli vurderte og ivareteke i planarbeidet.

Vedlegg 2

MØTE OG KOMMUNIKASJON ETTER PLANOPPSTART MED PLANKONTORET SINE KOMMENTARAR

B1 Møte med næringslivet 08.04.2025.....	34
B1.1 Generelle innspel før gruppearbeid	35
B1.2 Spørsmål 1: Kva tenkjer du om Bismo sentrum slik det er i dag?	35
B1.3 Spørsmål 2: Korleis ser du føre deg utviklinga av sentrum dei neste 20 åra?	36
B1.4 Spørsmål 3: Kva er viktig for di bedrift sett i ljøs av utviklinga du ser føre deg?	37
B1.5 Kartfesta forslag:	38
B2 Kommunikasjon med Statens Vegvesen knytt til trafikkkløysingar	39
B2.1 Notat frå Felles plankontor for Lom og Skjåk, datert 30.05.2025	39
B2.2 Tilleggsspørsmål stilt i E-post til Statens vegvesen frå Felles plankontor for Lom og Skjåk 11.06.2025	41
B2.3 Attendemelding frå Statens vegvesen, brev 20.06.2025 – med plankontorets kommentarar	43

B1 Møte med næringslivet 08.04.2025

Kommunen inviterte næringslivet på Bismo til møte 08.04.2025 orienterings og drøftingsmøte knytt til oppstart av arbeidet med områderuleringsplanen for Bismo sentrum. Møtet var helde i kommunestyresalen.

Berre 4 næringsaktørar møtte: Nina Kveum og Stein Are Bergheim (YX Skjåk). Mathilde Skamsar (Bøstugu og Galleri Mathilde) og Øyvind Tengesdal (Coop Skeimo). I tillegg deltok prosjektleiar The Karoline Mork og tilsette ved plankontoret: Sander Sælthun, Therese Øye Moe og Øyvind Pedersen.

Det vart skrive eit punktvis notat etter møtet, som ein også sende ut til møtedeltakarane for kommentarar.

Ein har valt å setje opp punkta i notatet frå møtet i tabellform.

På kvart punkt har ein teke inn plankontorets kommentarar. Desse kommentarane er teke inn i etterkant av utarbeidinga av det planforslaget som no ligg føre.

B1.1 Generelle innspel før gruppearbeid

Innspel/problemstilling	Plankontoret sin kommentar i etterkant:
Ein bør kunne bygge i fleire etasjar for å nytte arealet i sentrum betre.	<i>Planforslaget opnar for at det kan oppførast bygnad på inntil 3 etasjar med saltak og største mønehøgde på 12 m innafor arealet som er regulert for forretningar/kontor i det sentrale sentrumsområdet (område med kjøpesenter, bensinstasjon og bank).</i>
Parkeringa framfor banken er mykje nytta av både friviljugsentralen og folk som stoggar og nyttar parken om sommaren, så den bør bestå.	<i>Parkeringsarealet her er føreslege vidareført med noko endra utforming (7 parkeringsplassar).</i>
Garasjebygga nordvest for banken burde fjernast, og ein burde prøve å opne opp og få utsikt frå Rv. 15 og området ved kjøpesenteret, mot områda sør for Ålmenningsvegen, som til dømes leikeplassen osv.	<i>I planforslaget er arealet der garasjebygga står føreslege regulert som torg (T01). Planforslaget legg opp til at det kan etablerast garasjeanlegg/parkeringshus til erstatning inntil kjøpesenteret i vest (PH1).</i>
Ein burde inkludere området Skjåk energi/brannstasjonen i reguleringsplan, der kunne ein til dømes bygd bustadar. Brannstasjon og Røde Kors burde samlokalisert i industriområdet.	<i>Ein har ikkje ønska å utvide planområdet ut over det som er varsla, for å få med dette området. Dersom det blir aktuelt å flytte brannstasjonen og samlokalisere denne med nye lokale for Røde Kors, får ein evt. gjennomføre eiga regulering.</i>
Ein skal ikkje utelukke å plassere enkelte funksjonar knytt til drivstoff/energi til andre sida av Rv. for der YX ligg i dag.	<i>Ein har ikkje kome med forslag om dette. Aktuelt areal er der Røde Kors er i dag, men arealet har høg grunnvasstand, og kan vere problematisk med omsyn til grunnforureining.</i>
Dersom bensinstasjon skulle bli flytta lenger vest, vil den legge beslag på store areal, så den vil trenge i alle fall 4 daa for å få plass til alt som følgjer med ein nybygd stasjon.	<i>Ein har ikkje kome med forslag om flytting av bensinstasjonen lengre vest. Etablering av ny bensinstasjon er krevjande både når det gjeld omsyn til tryggleik, støy og nærleik til busetnad i nabobygg. Det er ikkje areal i kommuneplanen som opnar for ny etablering av bensinstasjon, slik at eventuell slik etablering vil krevje konsekvensutgreiing.</i>
Skjåk bil burde flytte bussparkering til deira nye tomt i industriområde, slik at det ser noko betre ut når ein kjem køyrande frå vest.	<i>Uavhengig av dette planarbeidet har ein forstått av eigar av Skjåk bil vurderer å flytte bussparkeringa ned i industriområdet.</i>
Ynskje om å utgreie rundkøyring i Rv. 15 krysset Bergervegen.	<i>Dette er teke opp med Statens vegvesen og behandla i kap. B2 under. Ein viser til det.</i>
Kan banken greie seg med parkering på sida, og gi avkall på parkering bak?	<i>Parkeringa banken har på baksida, nyttast først og fremst for tilsette. Arealet her ligg innafor areal som er regulert for Forretning/kontor. Endring er ikkje føreslege.</i>
Opphøgde fotgjengarfelt i av/påkøyrse både vest og aust om "kjernen".	<i>Opphøgde gangfelt kan vere gode trafikksikringstiltak. Takast evt. opp som eit aktuelt trafikksikringstiltak uavhengig av reguleringsplanen.</i>

B1.2 Spørsmål 1: Kva tenkjer du om Bismo sentrum slik det er i dag?

Det vert uttrykt eit generelt ynskje om eit penare sentrum.

Styrkar	<i>Plankontoret sin kommentar i etterkant:</i>
Ein styrke med lett tilgjengeleg parkeringsareal.	<i>Planforslaget legg opp til at areal mellom kjøpesenteret regulerast særskilt for 44 parkeringsplassar (PP3 og PP4) med tillegg av 12 plassar langs parallellvegen (PP5). Elles er arealet ved kjøpesenteret regulert for Forretning/kontor, og areal her kan evt. også disponerast for parkeringsplassar som i dag.</i> <i>På Skeimoplassen er det likeins som i dag regulert særskilt for parkering (PP1 og PP2). I tillegg kjem parkeringsplassar innafor areala som dei ulike bedriftene disponerer innafor areal som til dømes er regulert for Forretning, Fritids- og turistformål m.m. Alt i alt vil dette borge for at talet på parkeringsplassar i Bismo sentrum blir oppretthalde på dagens nivå.</i>
Ein har område/bygg med potensiale for betre utnytting, som til dømes tomte bak brannstasjon og bygget til Skjåk energi.	<i>Tomte for brannstasjonen og bygget til Skjåk energi ligg utafor planområdet. Ein legg ikkje opp til utvide planområdet ut over det som er varsla, for å få med dette området. Jf. det som er kommentert i kap. B1.2.</i> <i>Når det gjeld tomteutnytting i planområdet er det føreslege ei auke i arealutnytting oppgjewe i bebygd areal (BYA) for dei fleste reguleringsføremla for bygnad og anlegg.</i>

Ulemper	<i>Plankontoret sin kommentar i etterkant:</i>
Ser ikkje pent ut når ei kjem køyrande inn i sentrum verken frå aust eller vest (Her stikk særleg Røde Kors og Skjåk bil seg ut).	<i>Ein legg opp til at planføresegner til områdeplanen, vil gjere at estetiske omsyn blir vektlagt sterkare i framtidige byggeprosjekt.</i>
Garasjebygget mellom Ålmeningsvegen og kjøpesenter/bensinstasjon.	<i>I planforslaget er arealet der garasjebygga står føreslege regulert som torg (T01). Planforslaget legg opp til at det kan etablerast garasjeanlegg/parkeringshus til erstatning inntil kjøpesenteret i vest (PH1).</i>
Plasseringa til brannstasjon er ugunstig i høve utrykking.	<i>Brannstasjonen ligg utafor planområdet, men har utrykking i retning riksvegen via Moavegen. Moavegen har mange utkøyrslar og til tider mykje trafikk. Ei lokalisering av brannstasjonen t.d. i industriområdet, ville kanskje vore meir gunstig med tanke på utrykking, avhengig av plasseringa der.</i>

B1.3 Spørsmål 2: Korleis ser du føre deg utviklinga av sentrum dei neste 20 åra?

Innspel/problemstilling	<i>Plankontoret sin kommentar i etterkant:</i>
Trafikken kjem til å auke.	<i>Trafikkauken blir spesielt stor på riksvegen når det blir nye tunellar på Strynefjellet. Det er venta at trafikken med trailer/tungbil vil auke vesentleg når tunellane og vegen blir betre utforma, med påfølgjande betre kapasitet.</i>

På- og avkøyring Rv.15 ved Bellingsdalsvegen allereie utfordrande, må gjerast noko med.	<i>Planen legg opp til flytting av Bellingsdals-krysset for å betre trafikktryggleik og -flyt.</i>
Ein ser føre seg at ein ikkje skal "isolere" vekk Rv. 15 frå sentrumskjernen, men heller invitere inn frå Rv.15	<i>Ein har forståing for dette synspunktet når det gjeld næringslivets mogelegheiter for å tiltrekke seg kundar og besøkande langs riksvegen. Planforslaget er eit kompromiss mellom dette og å sikre gode opphaldsareal for lokalbefolkning og besøkande med trygge trafikkforhold i sentrumskjernen.</i>
Kan ein vurdere å flytte busstoppen frå der den er i dag?	<i>Planforslaget legg ikkje opp til flytting av kollektivhaldeplassen. Plassen er eigd av Statens vegvesen og har sentral plassering og gode avkøyringsforhold. Evt. flytting av plassen vil truleg møte motstand frå regionale samferdselsaktørar og dei busselskapa som trafikkerer langruter/regional trafikk.</i>
Ein bør arbeide for å få sett fartsgrensa på Rv.15 ned til 40 km/t gjennom sentrumskjernen.	<i>Dette er noko kommunen bør arbeide for som eit sentralt trafikksikringstiltak. Statens vegvesen har uttalt at spørsmålet om nedsett fartsgrense evt. må takast opp utanfor reguleringsplanarbeidet.</i>

B1.4 Spørsmål 3: Kva er viktig for di bedrift sett i ljøs av utviklinga du ser føre deg?

Innspel/problemstilling	<i>Plankontoret sin kommentar i etterkant:</i>
Tilstrekkeleg med parkeringsplassar i sentrum.	<i>Ein viser til det som er kommentert knytt til parkeringsplassar i kap. B1.3</i>
At ein kan sjå leikeområdet framfor skulen frå området ved kjøpesenteret.	<i>Etablering av ein torgplass som inneberer fjerning av garasjebygga, vil gjere at innsynet mot leikeområdet framfor skulen vil bli betre.</i>
Kan ein flytte garasjebygga vest for banken lenger mot nordvest, mot det største av dei to grøntområda på baksida/sørsida av kjøpesenteret, og evt. lage park eller grøntområde der dei står i dag? Kan ein utarbeide området som ei naturleg forlenging/inviterande lomme av grønt som også fører vidare mot leikeplassen?	<i>I planforslaget er arealet der garasjebygga står, føreslege regulert som torg (T01). Planforslaget legg opp til at det kan etablerast garasjeanlegg/parkeringshus til erstatning for garasjebygga inntil kjøpesenteret i vest (PH1). Det er planlagt gang- og sykkelveg langs den nye tverrvegen aust for kjøpe-senteret og frå parken ved banken (PA2), og desse endar opp mot den nye torgplassen. Likeins er det føreslege gangveg inntil senteret frå austre inngang mot torgplassen. Den nye torgplassen ligg rett ovafor leikeområdet ved skulen. Det blir såleis ein open "korridor" utan bygningar aust for senteret.</i>
Ein må søkje å lage ein reguleringsplan som er realistisk og tek utgangspunkt i bygnaden som er i dag. Det står ikkje ei lang kø av kapitalsterke investorar klare i Skjåk.	<i>I reguleringsplanarbeidet har ein forsøkt å ha ei realistisk tilnærming til mogelegheiter for omforming av sentrumsområdet, der også tilgang til risikovillig kapital og investeringsvilje i området er ein faktor av betydning.</i>

B1.5 Kartfesta forslag:

På møtet var det lagt fram kart over det sentrale sentrumsområdet, der møtedeltakarane kunne teikne inn forslag til planløyisingar, og skrive inn merknader. Under har ei teke inn det som vart nedteikna og skrive inn på desse arbeidskarta.

Innspel/problemstilling	Plankontoret sin kommentar i etterkant:
Kan ein samle parkeringsplassane for dei tilsette ved senteret og dei som bur der? Gjere noko med alle småparkeringane?	<i>I planforslaget legg ein opp til at parkeringsplassar for tilsette og bebuarar på senteret fortrinnsvis vil bli lokalisert innafor areal som er føreslege for forretning /kontor (F/K1) i planforslaget og/eller på areal som er føreslege regulert for parkeringsanlegg/ parkeringshus inntil senteret i vest (PH1). Areal for regulerte parkeringsplassar og parkering ved senteret, er elles kommentert i kapitel B1.3 over.</i>
Ein må få på plass att fotgjengarfelt ved Bispen.	<i>Den tidlegare fotgjengarovergangen ved Bispen var lokalisert utafor planområdet for områdereguleringa. Da overgangen vart teke bort, skjedde det etter ein prosess i 2019 der vegvesenet og kommunen samarbeidet. Kommunen bør evt. arbeide for dette som eit trafikksikringstiltak utanfor dette reguleringsplanarbeidet.</i>
Stenge innkøyring mot vest til friviljugsentralen, lage innkøyring frå sørvest (i enden på p-plass).	<i>Planforslaget er i tråd med det som er skissert her.</i>
Opphøgd fotgjengarfelt ved Rv. 15 ved Bergervegen og ved Bellingsdalsvegen.	<i>Kan vere gode forslag. Kommunen bør evt. arbeide for dette som eit trafikksikringstiltak utanfor dette reguleringsplanarbeidet.</i>
Parkering for tilsette ved skulen bør skje på parkeringsplass aust for ballbingen.	<i>Det nemnte arealet for parkering ligg utafor planområdet. Det er vanskeleg å regulere åtfærd for dei som skal parkere gjennom plangrep. Elles er ein samd i at parkering for tilsette ved skulen, bør skje ved skuleområdet og ikkje oppta plassar i det sentrale forretningsområdet.</i>
Stenge parkering bak bank, ha parkering berre på vestsida.	<i>Parkeringa banken har på baksida, nyttast først og fremst for tilsette. Arealet her ligg innafor areal som er regulert for Forretning/kontor. Endring er ikkje føreslege.</i>
Redusere grøntområdet med ladepunkt bak kjøpesenteret for å lage fleire p-plassar for tilsette og bebuarar i husvære i andre etasje på kjøpesenter. Flytte eller fjerne ladestasjonen som er der.	<i>Parkeringa med ladepunkt bak senteret inngår i areal som i planforslaget er regulert til torg (T01), parkeringsplassar (PP3) og gangveg (GG4). Der grøntområdet vest for dette arealet er lokalisert, er regulerings-formålet vidareført frå dagens plan som Forretning/kontor, og kan disponerast som senteret ønskjer for sine behov. Parkerings- plassar for tilsette og bebuarar på senteret, er elles omtalt i kap. B1.6 ovafor.</i>
Slå saman dei to vestlegaste inn/utkøyringane bak kjøpesenteret (varelevering) og sentrere dei i høve dagens plassering. Kanskje gjere den til rein utkøyring for varelevering. Dette føreset at ein beheld innkøyring mot nordvest som er mogleg å få til for lastebilar. Varelevering kan då køyre inn i nordvest, lever vare på bak/sørsida og køyre ut mot sør.	<i>Plankontoret har ved synfaring sett på dei nemnte inn-/utkøyringane og manøvreringsareal for varelevering bak kjøpesenteret. Konklusjonen er at med grunnlag i slik lasterampar og varelevering er organisert i dag, finn ein å ville oppretthalde mogelegheiter for inn-/utkøyring som i dag. Det går fram av piler for inn- og utkøyring på plankartet.</i>

I nordvest kan ein vurdere å stenge eksisterande innkøyring frå "Ålmenningsvegen nord" til p-plass langs "husveggen" på nordvestsida av kjøpesenter. Ein kan likevel ha innkøyring til p-plass og varelevering frå den kanten, gjennom å fjerne flaggstenger mellom parallellveg og eksisterande innkøyring.	<i>I planforslaget legg ein opp til ei regulering for parkeringsanlegg/parkeringshus inntil senteret i vest (PH1). Slike løysingar blir da ikkje mogeleg.</i>
Ved utbetring/utviding av parkeringsplass på baksida av kjøpesenteret (ved/på det største av dei to grøntområda), kan ein vurdere å forbehalde p-plass på framsida av husværa i kjøpesenterets andre etasje til butikkane. Dette i sær dersom ein ser behovet for å gjere noko med dei to radene med parkering lenger vest (framfor Bunnpris).	<i>I planforslaget legg ein opp til ei regulering for parkeringsanlegg/parkeringshus inntil senteret i vest (PH1) som fortrinnsvis er tenkt for bebuarar/tilsette ved senteret. Arealet framfor inngangen nord for senteret er føreslege stramma opp ved at det vert etablert eit fysisk skilje mellom parallellvegen og kjøpesenteret med ein rabatt og 12 langsgåande parkeringsplassar (PP5) ut mot vegen. Det vil også innebere at det blir definert ei meir avgrensa innkøyrsløp mot kjøpesenteret her. Plassen framfor inngangen til senteret, kan framleis nyttast for parkering så langt plassen tillèt det, men det er ikkje føreslege regulering for parkeringsplassar her. Reguleringsformålet for desse areala er Forretning/kontor som i gjeldande reguleringsplan.</i>

B2 Kommunikasjon med Statens Vegvesen knytt til trafikkkløysingar

Plankontoret og prosjektleiar frå kommunen, hadde nettmøte med Statens vegvesen 20.05.2025 om trafikkkløysingar knytt til areala langs E6. Ein har under teke inn utdrag av kommunikasjonen plankontoret hadde med vegvesenet etter dette møtet.

B2.1 Notat frå Felles plankontor for Lom og Skjåk, datert 30.05.2025

Heile notatet som er sendt SVV er teke inn under (sitat):

"Vi viser til teams-møtet vi på plankontoret hadde med Statens Vegvesen ved Astrid Kristiansen om områdereguleringsplanlegging i Bismo sentrum 20.05.2025. Planoppstart var varsla 18.02.2025, og Statens vegvesen har uttala seg til oppstartsvarselet (planid. 34330007).

Punkt som var teke opp på teams-møtet var:

1. Ny kryssing av riksveg m/rampe eller nedgang
2. Bellingsdalskrysset
3. Byggegrense mot Rv.
4. Kollektivhaldeplass

På møtet vart ein samd om at plankontoret sendte over eit notat, der ein omtala dei fire problemstillingane nærare.

Ein har lagt ved utsnitt av forslag til reguleringsplankart som viser området der desse problemstillingane er dekt heilt eller delvis.

Vi vil setje pris på om Statens Vegvesen vil kome med nærare attendemelding på dei problemstillingane som her er teke opp.

1. Ny kryssing av riksveg m/rampe ned mot riksvegen frå sørsida.

Bakgrunnen for førespurnad om eit nytt kryssingspunkt for fotgjengarar over Rv. 15 i Bismo,

er eit ynskje om å kople saman områder i Bismo sentrum som ein planlegg å utvikle meir – dvs. nærare bestemt ei betre tilpassa og trafikksikker forbindelse for fotgjengarar og syklistar mellom det mest sentrale sentrumsområdet og friområdet/stemneplassen ved Gamelheimstrædet.

Gamelheimstrædet er ein gammal festivalplass og friområde som ligg nord for Rv. 15. Den har mellom anna ei ute-scene, amfi, danseplattung og ein type aktivitetspark (Tufte-park). Området vert no nytta som stemneplasse, uteområde for barnehage og kjøkenhage for skuleelevar. Det er ynskje om å legge til rette for ytterlegare og aukande bruk av dette friområdet. Trafikken av gåande og syklande vil derfor venteleg auke, da det ikkje er tilrettelagt med parkering ved Gamelheimstrædet og kommunen heller ikkje ønskjer å planlegge for parkering og auka biltrafikk mot dette området.

I førebels framlegg til trafikkløysing for Bismo er det sør for riksvegen lagt inn gangveg frå skuleområde og leikeplass ved Ålmenningsvegen, via nytt torg og kjerneområde i sentrum (mellom kjøpesenter og bensinstasjon) fram Rv. 15. Nord for Rv. er det planlagt gang- og sykkelveg langs Fjukenbekken vestover mot Gamleheimstrædet.

For å få trygge kryssingar der det ved planframlegget sine løysingar vert kortast veg, er det ynskjeleg å få på plass ei ny kryssing for mjuke trafikantar av Rv. 15, som bind ny gangveg på sørsida av Rv. saman med den planlagde turstien/gang- og sykkelvegen langs Fjukenbekken mot Gamelheimstrædet. Ei slik tilrettelagt kryssing med opphøgd gangfelt og god ljossetting, vil bidra til god trafikksikkerheit og hindre villkryssingar for kortaste veg. I tillegg til vidareutvikling av Gamelheimstrædet, er det ønskje/planar om å utvikle tomte der Skjåk Røde Kors Hjelpekorps har lokalar i dag (GID 29/3). I masterplan/moglegheitsstudie som er gjort i forkant av reguleringsplanarbeidet har det vore skissert informasjons- og servicesenter på denne tomte – kanskje også tilrettelagte serviceanlegg/tenester for bubiuristar. Dette vil i fall utløyse auka behov for kryssing av riksvegen. Røde Kors har ønskje om nye lokale, og kommunen er inne i ein prosess med på sikt å tilby laget nye lokale – om mogeleg i samlokalisering med kommunal brann- og redningsteneste.

2. Bellingsdalskrysset

I førebels framlegg til reguleringsplan er krysset mellom den kommunale Bellingsdalsvegen og RV15, føreslege flytta om lag 35 m vestover. Bakgrunnen for framlegget, er at krysset slik det er i dag, vert opplevd som lite oversiktleg og trafikkarleg. Det er særleg vanskeleg å få oversikt når ein kjem i bil ovanfrå og skal køyre austover på RV15, eller køyre rett inn i krysset mot Skjåk kjøpesenter på motsett side. Folk rapporterer at dei ofte opplever å køyre halvvegs ut i krysset, for så å raskt måtte rygge attende fordi det kjem bil austfrå som ein ikkje ser.

I løysingsforslaget er krysset lagt vest for den gamle brannstasjonen, i staden for at han ligg aust for, som i dag. Denne forskyvinga vil kunne bidra til betre oversikt i krysset.

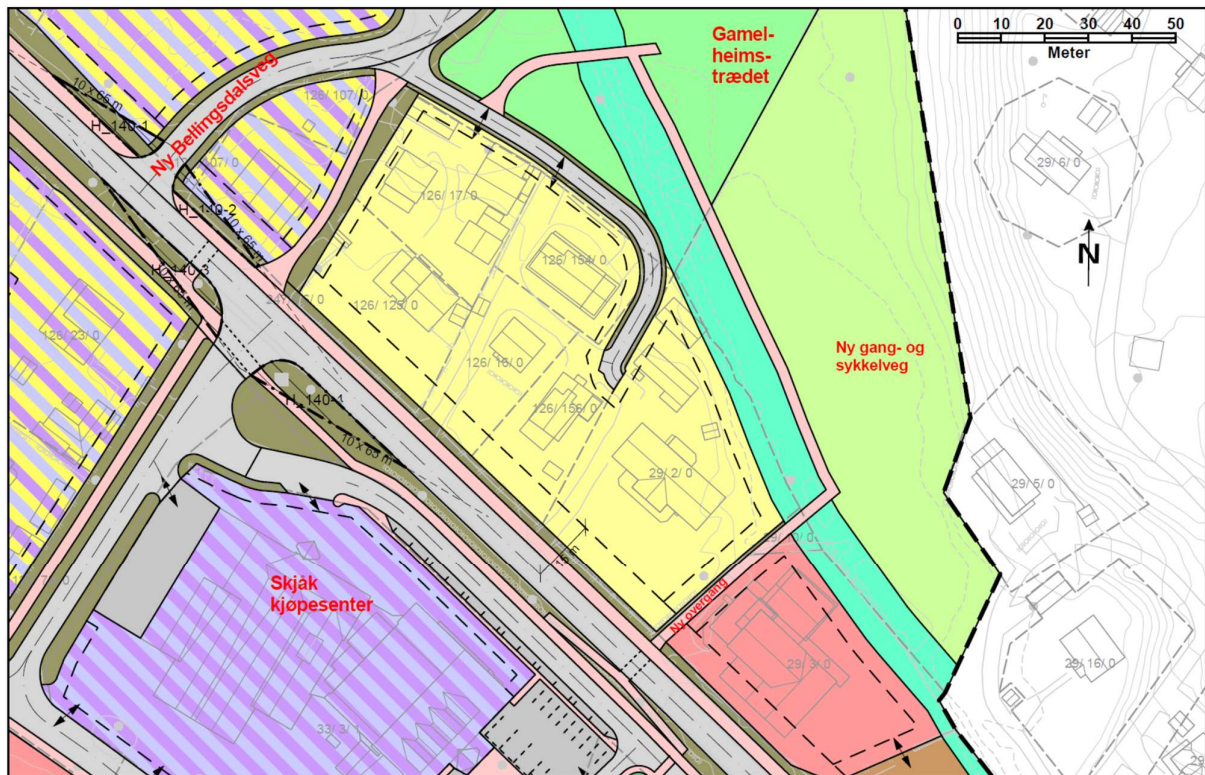
I tillegg skjer det planlagt utvikling i området rundt som gjer at ei slik flytting fornuftig. Mellom anna vert arealet der gamle brannstasjonen ligg, området som ligg vest for det nye krysset i reguleringsplanen føreslege regulert til kombinerte formål med mellom anna forretning. Ei forretningsutvikling på desse areala vil få langt betre trafikksikkerheit og verte meir attraktivt dersom dei kan vende seg med avkøyrsløse mot ein kommunal veg, i staden for direkte mot riksvegen.

3. Byggegrense mot RV15.

I utkast til reguleringsplan er det føreslege byggegrense 15 m frå senterline for Riksveg 15. I gjeldande reguleringsplan er byggegrensa 20 m (dels meir der det er svært gamle reguleringar). Det er anlagt gang- og sykkelveg på begge sider av riksvegen, slik at plankontoret vurderer at ei reduksjon av byggegrensa ikkje vil gå ut over framtidig behov for erverv av areal for riksvegen eller sideanlegg ut over den føreslegne byggegrensa, eller vil medføre noko form for siktproblem på strekninga gjennom sentrumsområdet.

4 Kollektivhaldeplass.

Dette spørsmålet var avklara på Teams-møtet, og den tilrettelagte bussterminalen (som også Vegvesenet eig) er lagt ut som kollektivhaldeplass i planforslaget.



Utsnitt av forslag til reguleringsplan for Bismo.
Felles plankontor for Lom og Skjåk, 28.05.2025.

På skissa er innteikna ny overgang over RV15 og gang- og sykkelveg til
Gamlehelms-trædet og flytting av nedre del av Belingsdalsvegen med nytt kryss.

Kartskisse som følgde notatet til Statens vegvesen 30.05.2025

B2.2 Tilleggsspørsmål stilt i E-post til Statens vegvesen frå Felles plankontor for Lom og Skjåk 11.06.2025

Plankontoret viste innleiingsvis til notatet sendt 30.05.2025, og viste til at det var kome opp ei problemstilling knytt til kryssløysing mot eit framtidig bustadområde i Hulderhaugen som ligg inne i som utbyggingsområde kommuneplanens arealdel (sitat):

"I området Hulderhaugen er det i kommuneplanens arealdel sett av framtidig bustadområde for inntil 136 bueiningar i rekkehus og fleirmannsbustader. Arealet er på ca. 55 dekar, og Statsforvaltaren sette krav om høg arealutnytting sidan dette er for det meste dyrka mark. Hulderhaugen ligg utanfor plangrensa for reguleringsplanarbeidet som vi no er i gang med, og er slik sett ikkje ein del av dette arbeidet.

Men dagens tilkomst mot Hulderhaugen skjer via Bergervegen, som møter Rv 15 i krysset like på austsida av bussterminalen, dette blir dermed innanfor planområdet. Dette var eit av to kryss som vegvesenet peikte på som utfordrande i møtet 20.05.

Som ein del av arbeidet i forkant av reguleringsplanprosessen vart det gjennomført ein trafikkanalyse av ViaNova (utdrag vedlagt). Denne tek også opp tilkomst til dei framtidige bustadene på Hulderhaugen, og konkluderer med at den beste løysinga vil vere at dette fortsatt skjer via Bergervegen:

Krysset mellom Bergerveien og rv. 15 har god kapasitet, og vil kunne tåle en trafikkøkning uten å redusere trafikkavviklingen i vesentlig grad. Krysset er imidlertid utflytende. Det er innkjøring til

bussterminalen rett i tilknytning til krysset nordvest, adkomst til boliger nordøst, adkomst til bensinstasjonen sørvest, og adkomst til frivillighetssentralen sørøst. Med økte trafikkmengder bør man vurdere å stramme opp krysset, og flytte noen av adkomstene for å redusere sannsynligheten for trafikkulykker.

Utsnitt fra forslaget til reguleringsplankart, slik det ligg føre per no:

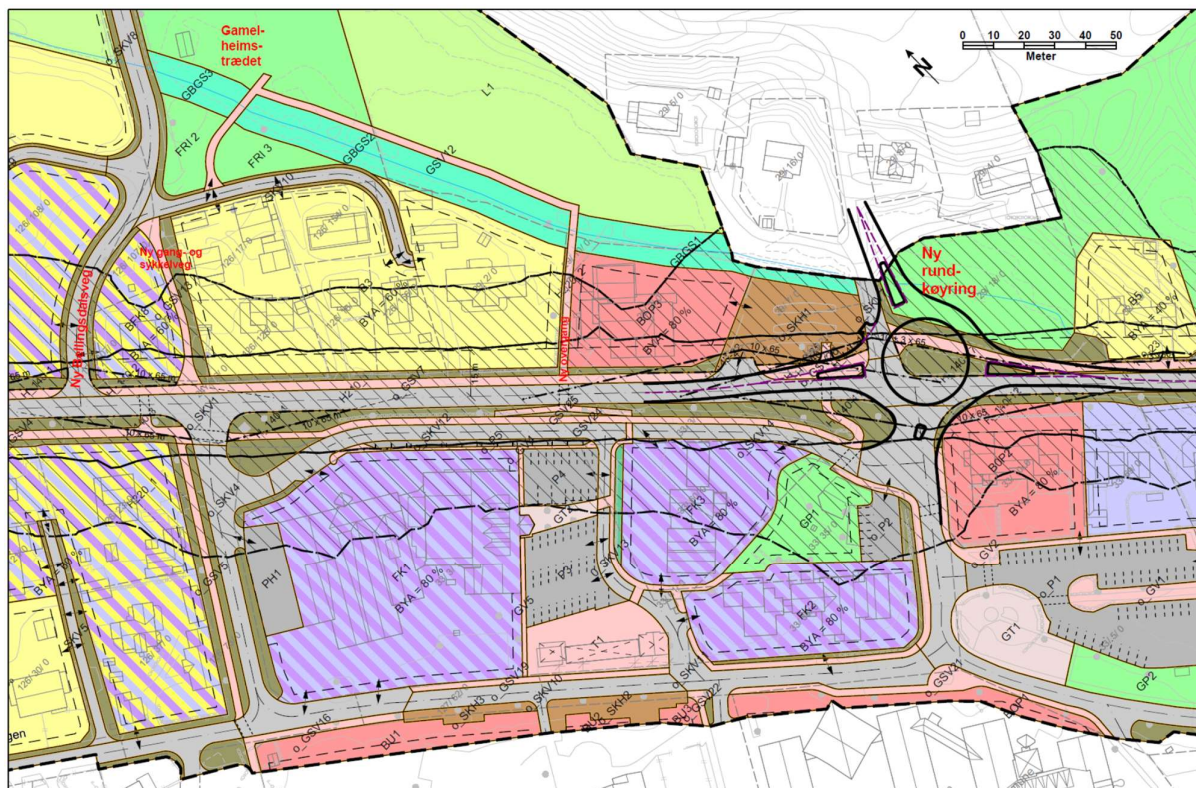


I trafikkanalysen var det også sett på alternativ tilkomst til Hulderhaugen frå Bellingsdalsvegen lenger vest, eller ved ny avkøyring noko lenger aust enn dagens kryss Bergervegen – Rv15. Men konklusjonen var altså at dette ville bli dårlegare løysingar.

Ei løysing som ikkje har vore vurdert er ny tilkomstveg mot Hulderhaugen vesentleg lenger aust, dvs. ved Mogard, eller aust for Mogard. Det vil da oppstå konflikt med annan arealbruk (dyrka mark), og konektivitet mot sentrum vil bli dårlegare. Ei slik løysing vil i så fall ligge utanfor planavgrensinga for det reguleringsplanarbeidet som pågår no.

Det ville ha vore tenleg med ei tilbakemelding frå Statens vegvesen på denne problemstillinga før vi sender ut eit planforslag der vi legg til grunn at tilkomst til framtidig bustadområde Hulderhaugen skal skje via Bergervegen – og om vi i planforslaget bør ta høgde for justeringar/ endringar i arealbruken i tilknytning til krysset mellom Bergervegen og Rv 15.

Kan rundkøyring i så fall vere eit mogeleg alternativ for dette krysset? Vi har skissert inn ei slik løysing i vedlagt kartutsnitt – det ser ut til å vere gjennomførbart, men det kan bli utfordringar knytt til terreng og høgdeskilnader, spesielt mot Bergervegen."



Utsnitt av forslag til reguleringsplan for Bismo med skissert inn mogeleg ny rundkøyring i krysset mellom RV15 og Bergervegen og Moavegen. Felles plankontor for Lom og Skjåk, 10.06.2025.

På skissa er også innteikna ny overgang over RV15 og gang- og sykkelveg til Gamleheimstrædet og flytting av nedre del av Bellingsdalsvegen med nytt kryss.

B2.3 Attendemelding frå Statens vegvesen, brev 20.06.2025 – med plankontorets kommentarar

Statens vegvesen gav kommunen følgjande attendemeldingar på punkt som var teke opp på møtet 20.05.2025, og notatet og e-posten frå plankontoret nemnt framføre:

"Ny kryssing av riksveg m/rampe ned mot riksvegen frå sørsida:

Det er ynskeleg med nytt kryssingspunkt frå området ved kjøpesenteret for å kople saman området i sentrum og nordover til Gamleheimstrædet for å få trygg kryssing for kortaste veg. Her er det både ein gamal festivalplass og friområde med aktivitetspark. Både skule og barnehage brukar området, og det er ynskje om å legge til rette for ytterlegare bruk av friområdet. Det er ikkje tilrettelagt med parkering oppe ved Gamleheimstrædet og dette er heller ikkje ynskjeleg frå kommunen. Dei som kjem med bil må parkere i sentrum og gå opp.

Statens vegvesen viser til at dagens gangfelt i Bismo sentrum vart vurdert og forbetra i ein prosess i 2019. Gangfelta er plassert der det er naturleg for fotgjengarane å gå, og kor det er eit system for gåande. Det vart oppført forsterka belysning på dei eksisterande gangfelta. Eit nytt kryssingspunkt eller gangfelt vil òg kome for nær dei eksisterande.

Føreslege løysing med gangveg langsmed ein parkeringsplass ved kjøpesenteret meiner vi ikkje er ei god løysning med tanke på trafikksikkerheit. Sjølv med eit eige gangareal er det

mykje trafikk i området, og dei gåande må i tillegg krysse køyrevegen framfor kjøpesenteret. Vi meiner gangtraséen langs Ålmenningsvegen og kryssing i dagens gangfelt over til Bellingsdalsvegen er ei betre løysing. Det blir noko lengre gangavstand men med betre trafikktryggleik.

Ei anne innvendig til den føreslegne løysinga er at ein ikkje får ein universelt utforma adkomst til kryssingspunktet.

Bellingsdalskrysset:

Kommunen har i førebels framlegg til reguleringsplan for Bismo føreslege å flytte det kommunale krysset mellom Bellingsdalsvegen og rv. 15 om lag 35 meter vestover. Dette synes vi er eit godt grep da X-kryss generelt ikkje er en god trafikk sikker løysing. Krysset er eit av to X-kryss i Bismo der Statens vegvesen har vurdert at det er behov for tiltak. Vi vil ikkje motsette oss flytting av krysset. Ved flytting av krysset får ein òg gangveg fråskilt frå køyrevegen. Ei slik endring må finansierast og utførast av kommune eller utbyggar da Statens vegvesen pr. i dag ikkje har planar om endring av krysset eller andre planar der det er avsett midlar til tiltak på strekningen.

Byggegrense mot rv. 15:

I utkast til reguleringsplan for Bismo foreslår kommunen ei byggegrense på 15 meter frå senterlinje til rv. 15. I dag er det 20 meter byggegrense som gjeld. I dag er det gang- og sykkelveg på sørsida av riksvegen og fortau på nordsida.

Statens vegvesen ynskjer å behalde 20 meter byggegrense Byggegrensa skal ivareta omsyn til trafikktryggleik, arealbehov ved utbetring av vegen, vedlikehald og drifta av vegen. Dersom det kjem opp spesielle behov for å avvike frå byggegrense må ein handsame dette på vanleg måte som ein dispensasjon frå gjeldande regel.

Bustadområdet Hulderhaugen - Krysset Bergervegen og rv. 15:

Etter møtet kom det opp ei problemstilling ved regulering av bustadområdet Hulderhaugen. I kommuneplanen sin arealdel er det sett av framtidig bustadområde for inntil 136 bueiningar i rekkehus og fleiremannsbustader. Dette vil generere ein del meir trafikk i krysset Bergervegen og rv. 15 enn i dag. Kommunen har fått gjennomført ei trafikkanalyse ved ViaNova, der analysen seier at krysset har god kapasitet og vil kunne tole ei trafikkauke utan å redusere trafikkavvikling i vesentleg grad. Dei peiker derimot på at krysset er utflytande. Det er innkøyring til busshaldeplass i tilknytning til krysset, adkomst til bustader mot nord og til bensinstasjon og frivillighetssentral på motsett side av riksvegen mot sørvest og søraust.

Bussane som bruker haldeplassen treng areal til å manøvrer seg inn på plassen. Kor mykje ein kan stramme inn krysset på nordsida av riksvegen må eventuelt undersøkast med tanke på svingbevegelser. Krysset er eit av to X-kryss i Bismo sentrum der ein ser er behov for tiltak, men Statens vegvesen har ikkje planar om endring av krysset eller andre planar der det er avsett midlar til tiltak på strekningen pr. no."

Kommentarar frå plankontoret:

Statens vegvesen er fagmynde innan vegtransport, har ansvar for riks -og europavegane, og har rett til å fremme motsegn til kommunale planar.

Plankontoret tek til etterretning det negative svaret frå Statens vegvesen på spørsmålet om etablering av ny kryssing av riksvegen for mjuke trafikantar. Ein vil såleis utforme planløyisingar ut frå eksisterande kryssingar over RV15.

Plankontoret konstaterer at Statens vegvesen er positive til å flytte Bellingsdalskrysset vestover som skissert i kommunen sitt forslag. Ein registrerer at Statens vegvesen viser til at krysset er eit av to X-kryss i Bismo, og at dei har vurdert at det er behov for tiltak. Med omsyn til at det er eit tenleg tiltak for å betre trafikktryggleiken og trafikkflyten, legg ein inn forslag om ei slik løysing i planforslaget. Dette til tross for at vegvesenet skriv at dei pr. i dag ikkje har planar om eller finansiering til eit slik tiltak. Ein reknar med at spørsmål om gjennomføring og finansiering må bli avklart på eit seinare tidspunkt. Med utsikter til forventa auka trafikk gjennom Bismo , især ved bygging av nye tunnelar i Breiddalen/på Strynefjellet, ser ein det som tenleg å regulere for ei slik kryssomlegging no.

Plankontoret tek til etterretning at Statens vegvesen vil halde fast på ei byggegrense på 20 meter, og legg dette til grunn for planforslaget.

Plankontoret registrerer at Statens vegvesen er noko vage når det gjeld svaret på spørsmålet om vegtilkomst for eit nytt bustadfelt i Hulderhaugen, og om det eventuelt kunne vore sett på ei kryssløysing for Bergervegen. Ein registrerer at vegvesenet er oppteke av at kollektivhaldeplassen har gode avkøyringar og areal for manøvrering av bussane, men at dei ikkje heilt avviser ideen om bygging av rundkøyring.

Kommuneplanen set høge krav til utnyttingsgrad ved ei evt. utbygging av dette bustadfeltet då det ligg på dyrka mark. I kommuneplanen er det også nedfelt at tomtene i Skei skal vere utbygd først, og det er krav om detaljregulering før utbygging. Ved planoppstart av områdereguleringa, vart det vedteke og ikkje ta med Hulderhaugen i planområdet. Utbygging av bustadar på Hulderhaugen ligg fram i tid. Plankontoret vurderer at det ikkje vil vere aktuelt å etablere ei ny og kostbar kryssløysing for Bergerkrysset no (evt. i form av ei rundkøyring). Ein ser det difor som meir tenleg å behandle utforminga av krysset i samband med utarbeiding av detaljreguleringsplan for det nye bustadfeltet i Hulderhaugen. Plankontoret legg til grunn at utforminga av Bergerkrysset i planforslaget til områdereguleringsplan vil vere om lag som i dag – som også vil vere i samsvar med kommuneplanens arealdel.