

# PLANOMTALE

FOR

DETALJREGULERINGSPLAN FOR

**Gang- og sykkelveg Dønfoss nord**

**Planid. 34330006**



Foto frå "Vegbilder" frå Statens Vegvesen, 2022

Utarbeidd av Felles plankontor for Lom og Skjåk kommunar.

Forslag til planvedtak, datert 03.07.2023

## Innhald

1.	Bakgrunn for planforslaget. ....	4
2.	Lokalisering av planområdet og anna planlegging i området. ....	4
3.	Eigedomar i planområdet. ....	5
4.	Planstatus. ....	6
4.1	Kommuneplanens arealdel. ....	6
4.2	Reguleringsplanar i området. ....	7
5.	Varsel om oppstart av planarbeid. ....	8
6.	Innspel og merknadar ved varsel om oppstart av planarbeid. ....	9
6.1.	NVE, brev datert 29.08.2022. ....	9
6.2.	Statens vegvesen, brev datert 29.08.2022. ....	10
6.3.	Dønfoss drift AS og Dønfoss Eigedom AS, e-post datert 28.09.2022. ....	12
6.4.	Innlandet fylkeskommune, brev datert 28.09.2022. ....	13
6.5.	Statsforvaltaren i Innlandet, brev datert 04.10.2022. ....	17
7.	Reguleringsplan for Øyberget næringsområde - verknadar for planarbeidet. ....	18
8.	Planforslaget ved offentleg ettersyn og høyring. ....	19
8.1	Bustadbygnad – frittliggande småhusbygnad. ....	21
8.2	Køyreveg. ....	21
8.3	Gang- og sykkelveg. ....	22
8.4	Annan veggrunn – teknisk anlegg. ....	22
8.5	Annan veggrunn – grøntareal. ....	22
8.6	Kollektivhaldeplass. ....	22
8.7	Parkeringsplassar. ....	22
8.8	Grønstruktur. ....	23
8.9	Landbruksformål. ....	23
8.10	Faresone flaum. ....	23
8.11	Støysone. ....	23
8.12	Frisikt. ....	23
8.13	Midlertidig bygge- og anleggsbelte. ....	24
9.	Innspel og merknadar ved offentleg ettersyn og høyring av planforslaget. ....	24
9.1	Statens vegvesen, brev dat. 26.05.2023. ....	24
9.2	Innlandet fylkeskommune, brev dat. 26.05.2023. ....	25
9.3	Dønfoss drift A/S & Dønfoss eiendom A/S, e-post dat. 31.05.2023. ....	27
9.4	NVE, brev 31.05.2023. ....	29
9.5	Statsforvaltaren i Innlandet, brev dat. 01.06.2023. ....	31
10.	Verknadar av planforslaget. ....	32
10.1.	Utløyser reguleringsplanlegginga krav om konsekvensutgreiing? ....	32

10.2.	Verknadar for trafikktryggleik og trafikkavvikling. ....	32
10.3.	Verknadar for naturmiljø og naturmangfald. ....	35
10.4.	Verknadar for landskap. ....	36
10.5.	Verknadar for jord- og skogbruk. ....	36
10.6.	Verknadar for geologiske og hydrologiske ressursar. ....	36
10.7.	Verknadar for kulturminne og kulturmiljø. ....	36
10.8.	Verknadar for forureining, energi og klima. ....	36
10.9.	Verknadar for barn og unge. ....	37
10.10.	Verknadar for teknisk infrastruktur. ....	37
10.11.	Verknadar for samfunnstryggleik. ....	37
11.	Planforslaget ved sluttbehandling. ....	39
11.1	Bustadbyggnad – frittliggande småhusbyggnad. ....	40
11.2	Køyreveg. ....	40
11.3	Gang- og sykkelveg. ....	41
11.4	Annan veggrunn – teknisk anlegg. ....	41
11.5	Annan veggrunn – grøntareal. ....	41
11.6	Parkeringsplassar. ....	42
11.7	Grønstruktur. ....	42
11.8	Landbruksformål. ....	42
11.9	Faresone flaum. ....	43
11.10	Støysone. ....	43
11.11	Byggegrenser. ....	43
11.12	Frisikt. ....	43
11.13	Midlertidig bygge- og anleggsbelte. ....	44

# 1. Bakgrunn for planforslaget.

Planarbeidet har bakgrunn i behov for å betre trafikktryggleiken i området ved Dønfoss camping. I samsvar med kommuneplanens arealdel for Skjåk og innspel frå vegstyresmaktene på regionalt og statleg nivå som har kome i samband med oppstart av planarbeidet, gjer Skjåk kommune framlegg om å regulere inn gang- og sykkelveg langs fylkesveg FV2650 – Nordberg solside – gjennom heile planområdet. I samsvar med innspel frå vegstyresmaktene har ein også utvida reguleringsplanområdet til å omfatta krysset mellom fylkesveg (FV2650) og riksvegen (RV15).

Dønfoss camping har meldt inn ønskje til kommunen om at det blir regulert inn eit nytt areal for parkering på nordsida av fylkesvegen (FV.2650). Campingplassen har behov for fleire parkeringsplassar først og fremst for gjestar til restaurant/kafeen. Kommunen finner at det da vil vere hensiktsmessig å innlemme planane om bygging av parkeringsplass i reguleringsplanlegginga.

Ein viser til kartfigur under som viser lokaliseringa og utstrekninga av planområdet.



Kartfigur 1: Lokalisering av planområdet nord for Dønfoss camping. Planavgrensinga er vist med svart stipla strek

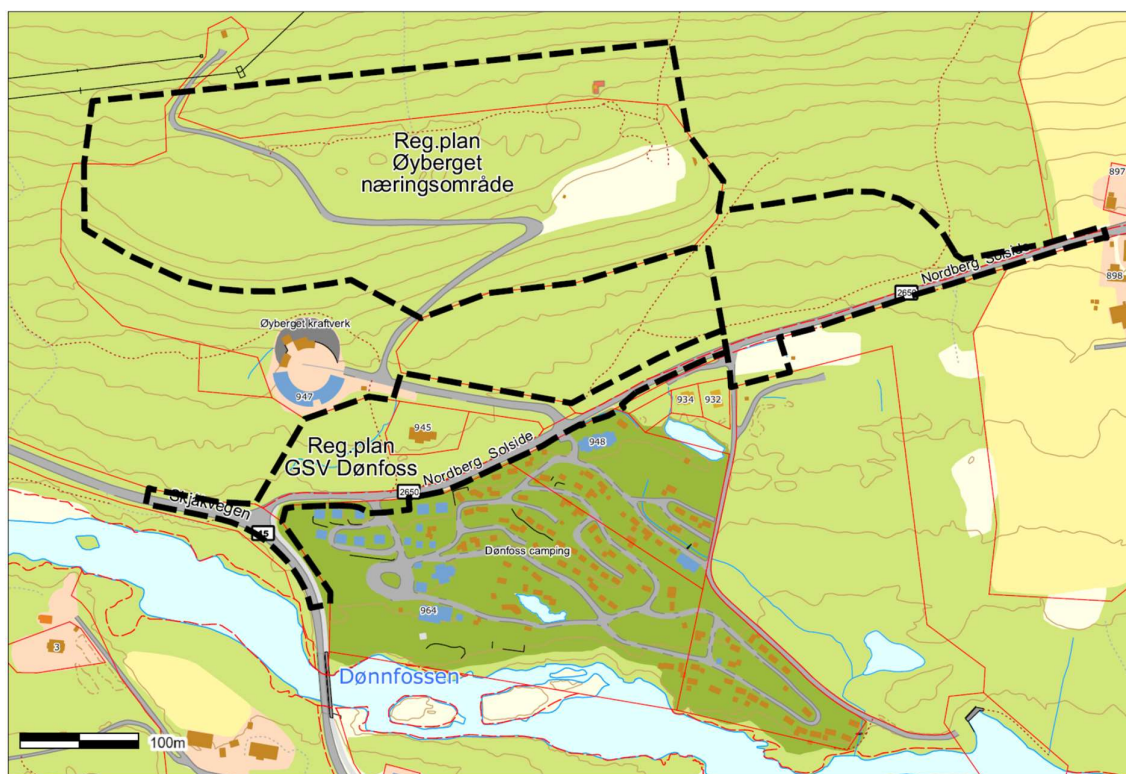
## 2. Lokalisering av planområdet og anna planlegging i området.

Planområdet ligg på Dønfoss, langs fylkesveg FV2650 – Nordberg solside, mellom Dønfoss camping og Øyberget kraftverk. Reguleringsplanområdet som strekk inn frå krysset mot

RV15 til austre avkøyrsla til Dønfoss camping, ligg på begge sider av fylkesveg FV2650, er på om lag 25 dekar.

Parallelt med dette planarbeidet har det skjedd reguleringsplanarbeid for Øyberget næringsområde (planid. 34330002) like nordvest for planområdet. Det var gjort vedtak av denne planen i kommunestyret 23.02.2026. Planen er ei detaljregulering for utbygging av areal på massetippen ved Øyberget kraftverk for næringsformål, samt regulering av ny tilkomstveg opp til dette området frå fylkesvegen i samsvar med arealbruk fastsett i kommuneplanens arealdel. Det nye næringsområdet vil utløyse auka trafikk, som vil forsterke behovet for å bygge gang- og sykkelveg langs fylkesvegen ved Dønfoss camping.

Dei to planområda heng saman, slik at det opnar for å bygge gang- og sykkelveg samanhengande fram til den nye tilkomstvegen som er planlagt til Øyberget næringsområde. Kartfiguren under viser lokalisering av dei to planområda.



Kartfigur 2: Lokalisering av dei to tilgrensande områda som er omfatta av reguleringsplanlegging. Planavgrensinga er vist med svart stipla strek

### 3. Eigedomar i planområdet.

Følgjande eigedomar ligg innafør planavgrensinga:

- GID 246/1 – Skjåk allmenning: skog /utmark
- GID 246/1/177 og GID 246/1/576 – Dønfoss camping
- GID 246/1/710 – Bustadtomt
- GID 246/67 – Vegareal opp mot Øyberget kraftverk
- GID 252/13 – Fylkesveg FV2650 (Nordberg solside).
- GID 247/29 – Riksveg 15 (Skjåkvegen)

Kart under side viser lokaliseringa av eigedomane saman med planavgrensinga..



Kartfigur 3: Eigedomar i planområdet. Eigedomsgrensar med raud strek. Planavgrensinga med svart stipla strek. Bakgrunn er flyfoto frå 2020.

## 4. Planstatus.

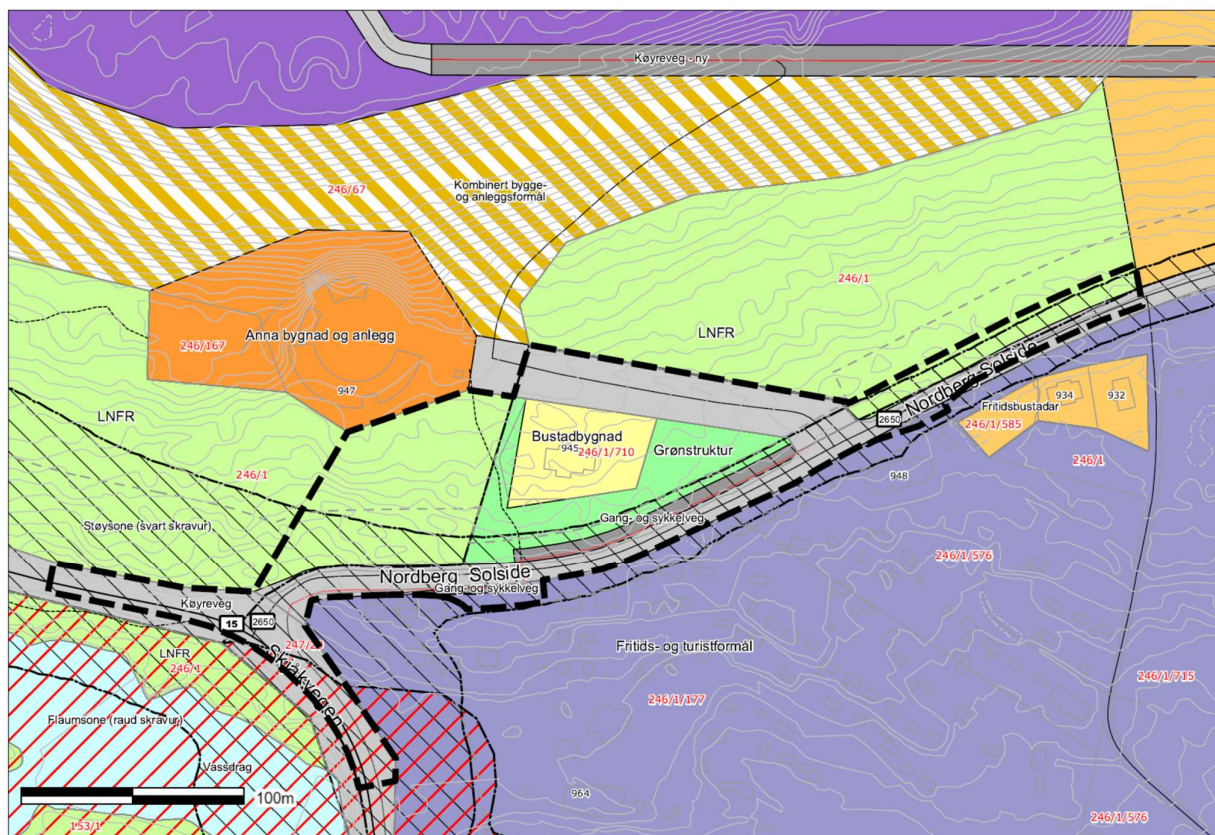
### 4.1 Kommuneplanens arealdel.

Gang- og sykkelvegen som skal regulerast på strekninga ligg i kommuneplanens arealdel for Skjåk 2020-2030 som vart vedteken av kommunestyret 24.06.2022. Forlenginga av gang- og sykkelvegen vidare austover i retning mot den nye tilkomstvegen til det nye næringsområdet, ligg ikkje inne i kommuneplanens arealdel. Areal som krevst for utbetring av krysset mellom RV15 og FV2650, ligg innafor areal som har arealbruksformål samferdselsanlegg i kommuneplanen. Eventuell bygging av ny parkeringsplass ligg ikkje inne i kommuneplanen, slik at dette tiltaket ikkje er samsvar med overordna plan.

Kommuneplanen er den nyaste/sist vedtekte arealplanen som omfattar planområdet for detaljreguleringsplanen for gang- og sykkelveg Dønfoss nord.

I føresegnene til kommuneplanens arealdel 2020-2030 kapittel 1 er det teke inn følgjande tekst: "I samsvar med § 1-5 andre ledd i plan- og bygningsloven gjeld kommuneplanens arealdel ved eventuell motstrid før eldre plan eller planføresegn. Eldre reguleringsplanar sluttar ikkje å gjelde, men der kommuneplanens arealdel viser anna arealbruk, skal kommuneplanen vere førande ved revisjon av reguleringsplanen eller ved ny regulering."

Utsnitt av kommuneplanen for Skjåk i det aktuelle området, er vist på kartfigur 4 under.



Kartfigur 4: Utsnitt av kommuneplanens arealdel med planavgrensninga for den nye reguleringsplanen vist med stipla svart strek. Arealbruksformål er påført på kartet.

## 4.2 Reguleringsplanar i området.

Det er tre eksisterande reguleringsplanar som er omfatta av planområdet for den nye detaljreguleringsplanen:

- Reguleringsplan for Dønfoss camping (planid. 5130035), godkjend 17.06.2017.
- Reguleringsplan for Øyberget/Dønfoss (planid. 5130019), godkjend 25.04.2012.
- Reguleringsplan for Øyberget næringsområde (planid. 34330002), godkjend 23.02.2023.

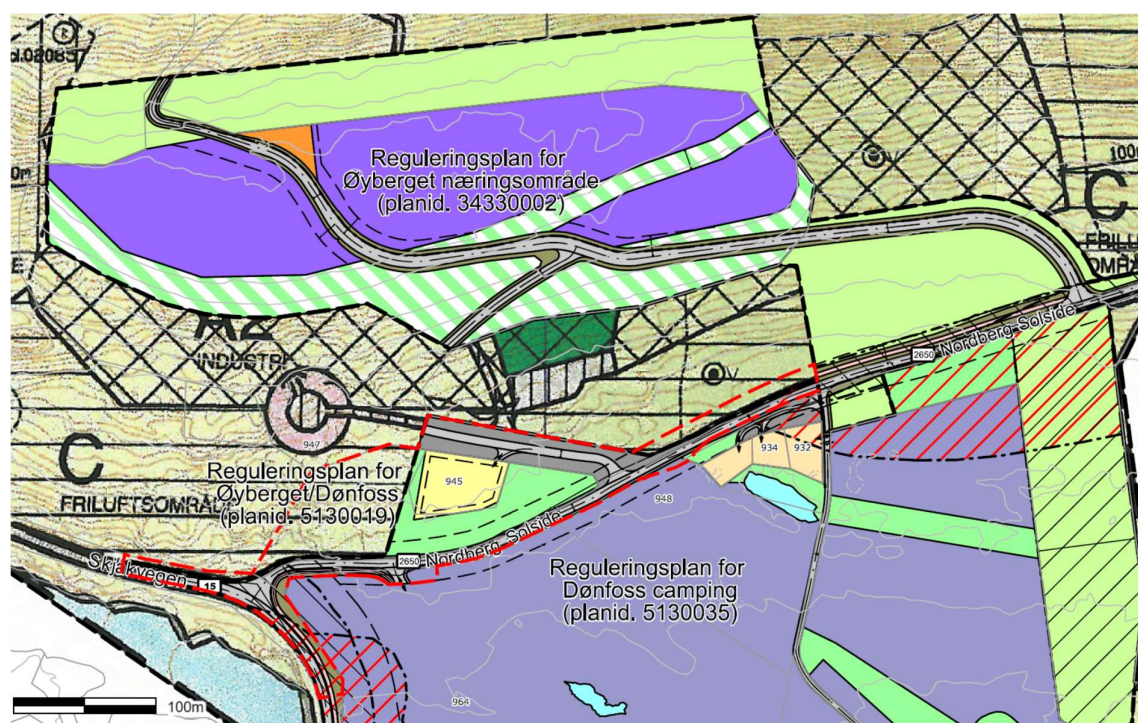
I reguleringsplan for Dønfoss camping er reguleringsformåla i hovudsak i samsvar med arealbruksformåla i kommuneplanen sin arealdel. Når det gjeld traseen for gang og sykkelvegen i kommuneplanen, er det i reguleringsplanen teikna inn gang- og sykkelveg på sørsida av fylkesvegen frå riksvegen og inn til avkøyrsla for Dønfoss camping. Denne strekinga er ikkje bygd, og vil også bli omfatta av reguleringsplanlegginga no. Det er i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping, ikkje teikna inn at gang- og sykkelvegen skal krysse fylkesvegen og fortsette på nordsida av denne fram til krysset mot vegen til Øyberget kraftverk som i kommuneplanen.

Reguleringsplan for Øyberget/Dønfoss som er av noko eldre dato, er ikkje fulldigital og ligg berre som raster i reguleringsplanbasen for Skjåk. I det området som er omfatta av planområdet for den nye detaljreguleringsplanen, er også reguleringsformål i denne planen i samsvar med kommuneplanen, dvs. at det er regulert "Friluftsområde" i reguleringsplanen er

der den meir grovmaske kommuneplanen har arealbruksformål "Landbruks- natur og friluftsområde".

Reguleringsplanen for Øyberget næringsområde vart godkjend med vedtak i kommunestyret 23.02.2023. Reguleringsplanområdet er totalt på ca. 115 dekar, og grenser inntil reguleringsplanområdet i denne saka. Hovudformålet med reguleringsplanen for Øyberget næringsområde, er å legge til rette næringsareal på massetippen ved Øyberget kraftverk for etablering av lettare industri, verkstad og lagerverksemd. Det regulert inn ny tilkomstveg til det nye næringsområdet som tek av frå fylkesvegen om lag 200 m aust for reguleringsplanområdet i denne saka. Det er regulert areal for bygging av gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesvegen på den strekninga som omfattast av denne planen.

Utsnitt av reguleringsplanbasen for Skjåk i det aktuelle området, er vist på kartfigur 5 under.



Kartfigur 5: Utsnitt av reguleringsplanbasen med planavgrensinga for den nye reguleringsplanen vist med stiple raud strek. Det nye planområdet omfattar delar av reguleringsplanen for Dønness camping frå 2017 i sør og delar av reguleringsplanen for Øyberget-Dønness frå 2002 i nord. Planområdet grenser inntil den nyleg vedtekne planen for Øyberget næringsområde i aust.

## 5. Varsel om oppstart av planarbeid.

Varsel om oppstart av planarbeid vart sendt 25.08.2022, og vart kunngjort på Skjåk kommune si heimeside og med annonse i avisa Fjuken same dato.

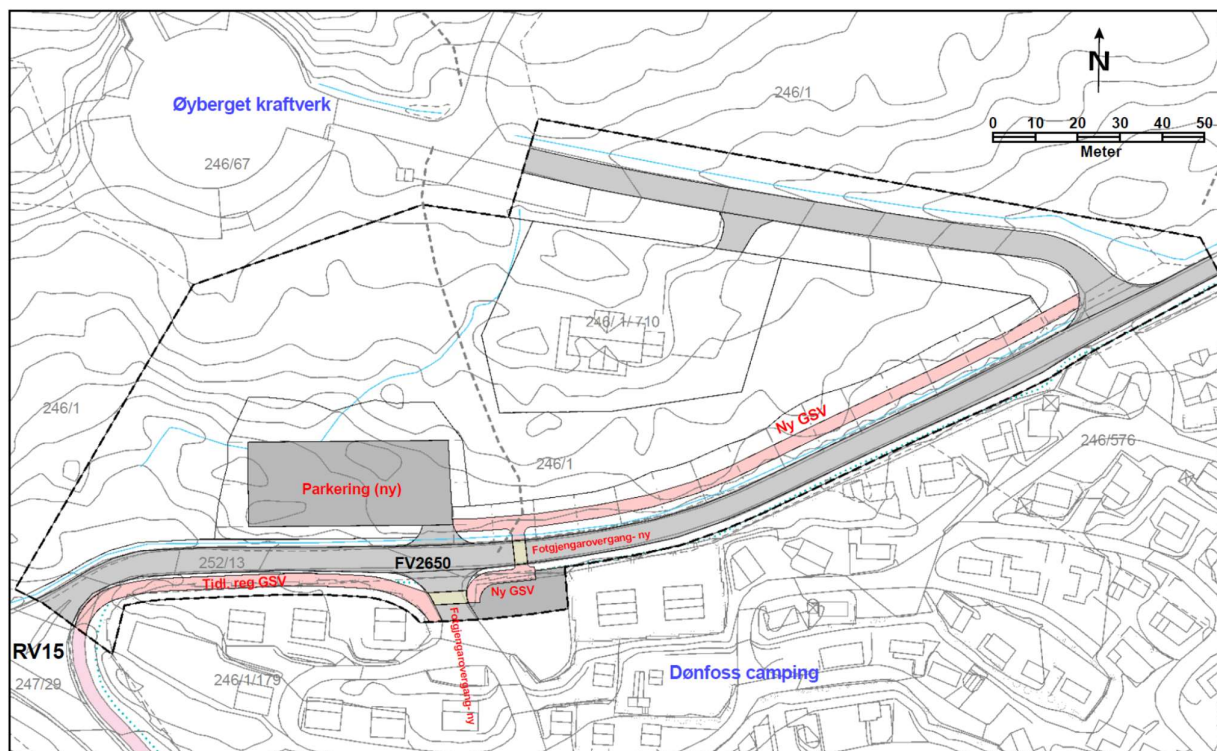
På kartet som var sendt ut med oppstartvarselet, hadde ein teikna inn traseen for gang- og sykkelvegen med kryssing av fylkesvegen med fotgjengarovergang, slik ein reknar dette vil bli regulert i samsvar med kommuneplanen sin arealdel. På kartet hadde ein også teikna inn areal for den nye parkeringsplassen som var spelt inn av Dønness camping. Reguleringsplanområdet ved oppstart omfatta ikkje arealet ved krysset mellom RV15 og



FV2650 som no er teke inn i planområdet, heller ikkje forlenging av gang- og sykkelvegen vidare austover slik at denne får samanheng med gang- og sykkelveg som er regulert i reguleringsplanen for Øyberget næringsområde.

Da areal for ny parkeringsplass ikkje ligg inne i kommuneplanens arealdel, var det i oppstartsbrevet skrive ei vurdering om tiltaket vil utløyse krav om konsekvensutgreiing (KU). Kommunen sin konklusjon, var at evt. anlegg av ny parkeringsplass ikkje utløyer krav om konsekvensutgreiing etter KU-forskrifta og krav om utarbeiding av planprogram. Kommunen meinte det her vil vere tilstrekkeleg at forholda som er vurdert over blir nærare omtalt i planomtala som vil følgje reguleringsplanforslaget.

Kartet som var sendt ut med oppstartsvarselet er vist under.



Kartfigur 6. Utsnitt av kart sendt ut med oppstartvarselet, der førebels plan for nye samferdselsanlegg (gang- og sykkelveg og parkeringsplass) er skisserte saman med eksisterande vegsituasjon.

## 6. Innspel og merknadar ved varsel om oppstart av planarbeid.

Det kom inn 5 uttaler/innspel ved planoppstart. Desse er referert og kommentert under.

### 6.1. NVE, brev datert 29.08.2022

NVE viser til si kartbaserte vegleiar for reguleringsplan på internett som leiar ein gjennom alle deira fagområde med verktøy og innspel til korleis ein skal ta omsyn til deira tema ved reguleringsplanlegging. Dei viser elles til NVE sine kartløyser på internett, og skriv at kommunen må vurdere om planen tek omsyn til nasjonale og vesentlege regionale interesser, jf. NVE sin rettleiar 2/2017.

NVE skriv at dersom planen røytrer ved NVE sine saksområde, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

*Kommentarar til uttala frå saksbehandlar:*

*Ein har vurdert planforslaget i forhold til NVE sin vegleiar for reguleringsplanar og NVE sine kartløyningar. Dei 13 første punkta i vegleiar omhandlar sikkerheit mot flaum, erosjon, skred og overvatn, og er dei som er relevante å vurdere i samband med dette planarbeidet. Ein viser til ROS-analysen som er utarbeidd og som følgjer planforslaget, når det gjeld vurderingar som er gjort på desse punkta.*

*Det er berre handtering av ein situasjon med ekstremnedbør og overvassflaum som ein vurderer vil utgjere ein faresituasjon, risiko og konsekvens av betydning for dette planarbeidet. Ei hending med ekstremnedbør og overvatn på avvege oppstår ofte akutt og kan i liten grad avbøtast når hendinga først har inntreffe. Det er derfor viktig å førebygge. I ROS-analysen føreslår ein følgjande tiltak med omsyn til handtering av ekstremnedbør og overvatn:*

- I planføresegnene stillast det krav om at det ved anlegg av nye samferdselsanlegg og utbetring av eksisterande, skal anlegga bli dimensjonert med eit klimapåslag på minimum 40 % med omsyn til handtering av overvatn.*
- I planføresegnene stillast krav om at det skal utarbeidast plan for handtering av overvatn før utbygging.*

*Det vurderast at planen røytrer ved NVE sine saksområde, og planen sendast NVE ved offentlig ettersyn.*

## **6.2. Statens vegvesen, brev datert 29.08.2022.**

Statens vegvesen (SVV) skriv at dei uttalar seg på vegne av staten som forvaltar av riksveg og etaten sine egne kulturminne, og som statleg fagmyndigheit med sektoransvar innanfor vegtransport. Dei skriv at SVV sitt sektoransvar for vegnettet, inneber eit overordna ansvar for at trafikktryggleik, klima- og miljøomsyn, og heilskapleg bypolitikk blir ivareteke i alle planforslag som vedkjem samferdsel. SVV skriv at det gir dei rett til å stille krav til både statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar, gater og løysingar for gåande og syklende.

SVV viser til at planlegging av gang- og sykkelveg på staden er i tråd med kommuneplanens arealdel, og at det tidlegare har vore vist til behov for gang- og sykkelveg i forbindelse med pågåande planarbeid for næringsverksemd i området. SVV meiner det er positivt at kommunen har sett i gang planarbeid med tanke på utbygging av gang- og sykkelvegen, og dei viser til handbok N100 for krav til løysingar og utforming. SVV viser til at det i dag gang- og sykkelveg langs riksveg 15 frå krysset ved fylkesvegen og sørover til Furuly camping, og at den planlagde gang- og sykkelvegen vil knyte seg til denne. SVV viser til at førebels forslag til plassering av gang- og sykkelvegen, føreset at ein må krysse frå nord- til sørsida av fylkesvegen. SVV peikar på at det er viktig å vurdere stad for kryssing, både med tanke på sikt og på trafikksituasjonen elles for å få ei så god og trafikksikker løysing som mogleg.

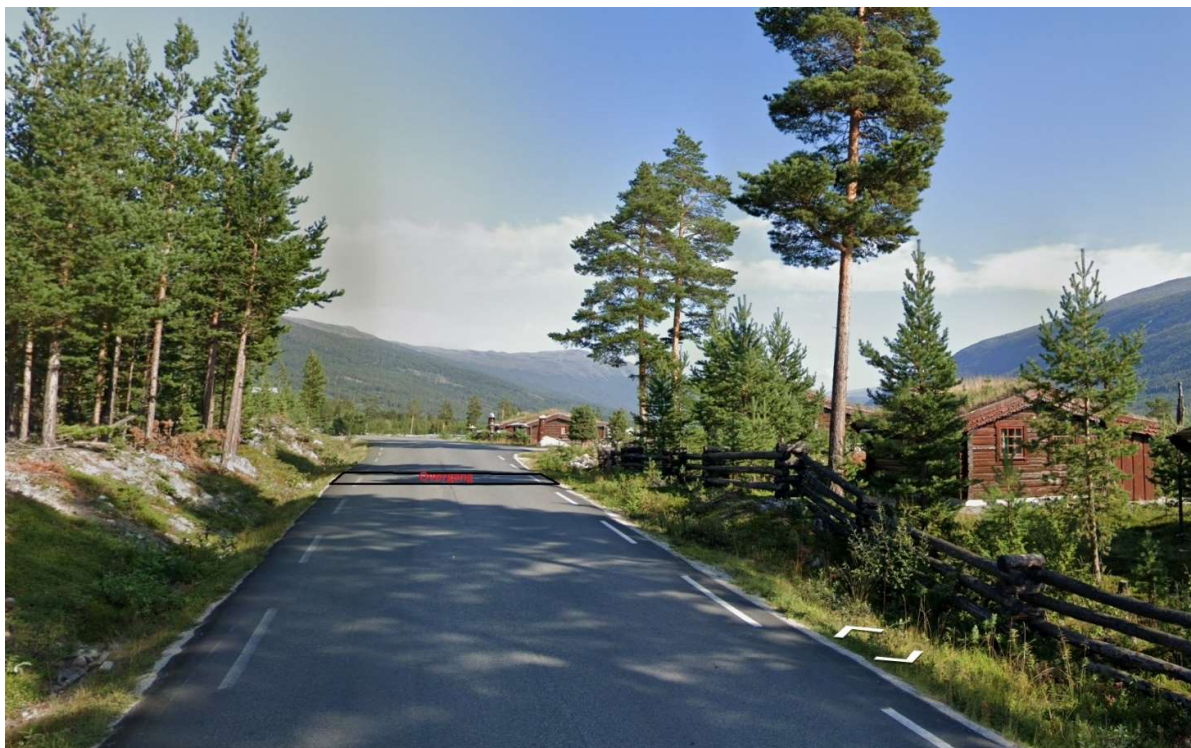
*Kommentarar til uttala frå saksbehandlar:*

*I skissa som var sendt ut saman med oppstartsvarselet var det skissert fotgjengarovergang aust for hovudinnkøyrsla til Dønfoss camping. Ein har ved detaljutforminga av planen, sett nærare på plasseringa av overgangen, og konkludert med at det vil vere betre med omsyn til trafikktryggleiken å legge kryssinga på vestsida av hovudinnkøyrsla til campingplassen. For køyrande som kjem austfrå på fylkesvegen vil det på grunn av svingen på vegen, vere vanskeleg å sjå fotgjengarar som vil krysse vegen spesielt frå nord til sør. Det vil vere betre sikt mot overgangen spesielt for køyrande som kjem frå aust med ei fotgjengarkryssing plassert vest for hovudinnkøyrsla - som det no er føreslege.*

Foto under illustrerer dette.



Bilde 1: Det er avgrensa sikt mot innkøyrsla mot campingplassen for køyrande langs fylkesvegen frå aust. Det vil vere vanskeleg å sjå fotgjengarar som vil krysse vegen frå nord til sør (høgre mot venstre i bildet) om overgangen blir lagt aust for innkøyrsla – sjølv om forholda vil bli noko betre senking av terrenget ved bygginga av gang- og sykkelvegen (på høgre hand). Foto: Statens Vegvesen.



Bilde 2: Planlagt overgang for fotgjengarar over fylkesvegen er skissert inn som føreslege i planen vest for hovudinnkøyrsla til campingplassen.. Det vil vere god sikt mot overgangen frå begge køyreretningar. Siktforhalda vil bli enda betre for køyrande frå aust (imot i bildet) ved senking av terrenget ved bygginga av gang- og sykkelvegen. Foto: Statens Vegvesen.

### 6.3. Dønfoss drift AS og Dønfoss Eigedom AS, e-post datert 28.09.2022.

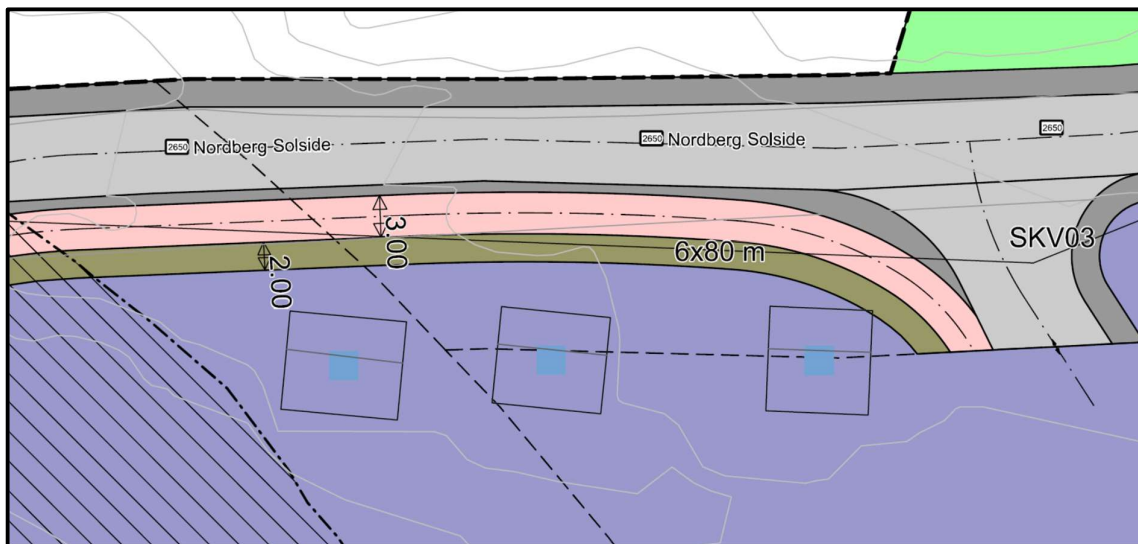
Frode Aaboen skriv for drift og eigedomsselskapet for Dønfoss camping, at dei ser på kartet at gang og sykkelvegen kjem uforholdsmessig nærre hyttene som ligg opp mot fylkesvegen. Han skriv at dette gjeld spesielt hytta som ligg nærast innkøyringa til campingplass. Aaboen skriv at her kunne ein justert litt på overgangsstaden - eventuelt trekt fylkesvegen lenger mot nord for å få betre plass til gang og sykkelvegen. Han peikar vidare på at gang og sykkelvegen også vil gå inn på parkeringsplassen og dermed ta bort ein plass. Aaboen viser til at dei allereie har for lite parkeringskapasitet, og at dei gjerne vil behalde de plassane dei har.

Aaboen viser til KU for gang- og sykkelvegen i arbeidet med kommuneplanen sin arealdel (vedtak i 2021), der det under punktet "samla vurdering" er gjort ei vurdering av å trekke vegen mot nord og legge gang og sykkelvegen på sørsida av vegen. Han skriv at dette vil gjere inn- og utkøyringane meir oversiktlege og vil spare 2 kryssingspunkt på fylkesvegen på denne planen og ytterlegare eitt punkt når oppstart av Øyberget industriområde utløyser krav til gang og sykkelveg heilt opp til innkøyringa til dette området.

Aaboen håper også at det blir plastra med ny lyng i skråningar og pynta til ordentleg da det er dårlege vekstvilkår langs vegen her og at det dermed tek veldig lang tid før det veks til på naturleg måte.

*Kommentarar til uttala frå saksbehandlar:*

*Gang- og sykkelvegen langs fylkesvegen frå riksvegkrysset fram mot innkøyringa til campingplassen, er lagt inn slik den ligg i reguleringsplanen for Dønfoss camping godkjend 17.06.2017. Dette var ein reguleringsplan som var utarbeidd i regi av Dønfoss camping. Kartfigur 7 viser utsnitt av gjeldande reguleringsplan i området.*

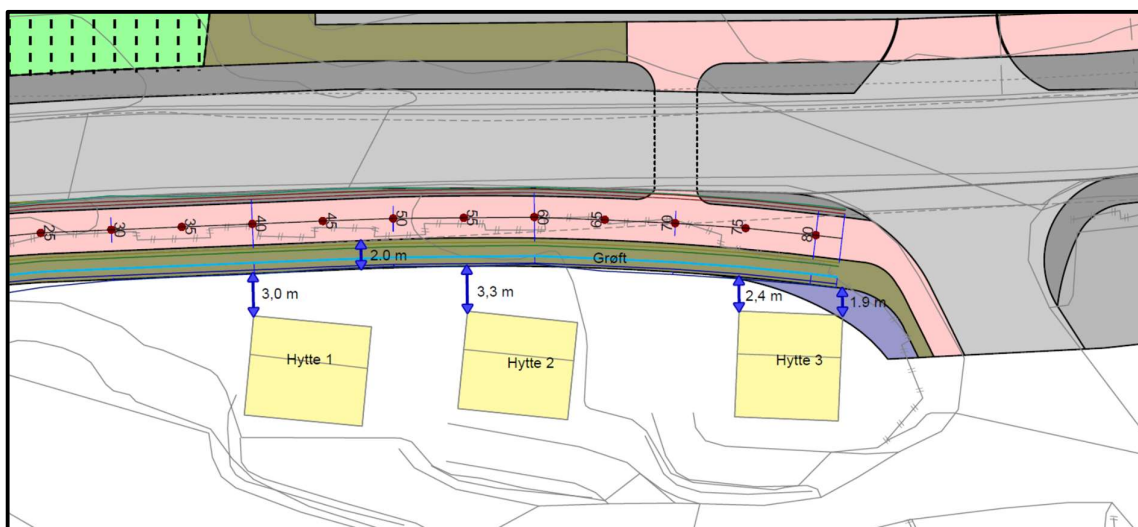


*Kartfigur 7: Gang- og sykkelveg frå kryss RV15 til innkøyrsla til campingplassen i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping frå 2017.*

*Gang- og sykkelvegen er i planforslaget er som i gjeldande reguleringsplan, lagt inn heilt i kanten av fylkesvegen, med eit sideareal for grøft og skråning/fylling mot sør. Gang- og sykkelvegen ligg med ei breidde på 3 m, medan sidearealet ligg med breidde 2 m. Plankontoret har gjort ein konstruksjon av gang- og sykkelvegen i forhold til terrenget, og funne at ein i utgangspunktet har behov for ei slik breidde på sidearealet som i gjeldande reguleringsplan.*

Ein vurderer det som lite aktuelt å flytte fylkesvegen lengre nord for å kome lengre unna hyttene. For utbetring av krysset mot riksvegen, er det i planforslaget lagt opp til at fylkesvegen må utvidast i breidda, og den breiddeutvidinga er føreslege på nordsida og ikkje mot campinga.

Ein føreslår i høyringsframlegget å legge overgangen til ny gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesvegen, vest for innkøyrsla til campingplassen. Det vil gjere at gang- og sykkelvegen ikkje vil råke parkeringsplassen til campingplassen, slik som skissert ved varsel om oppstart av planarbeidet. Ein har i planforslaget også redusert breidda på gang- og sykkelvegen der den går inn langs tilkomstvegen til campingplassen, slik at avstanden frå hytta som ligg her blir til sidearealet for gang- og sykkelvegen blir større enn i gjeldande reguleringsplan. Kartfigur 7 viser avstandar frå gang- og sykkelveganlegget til hyttene i samsvar med planforslaget. Ein ser her at kortaste avstand til det 2 m breie sidearealet for gang- og sykkelvegen, for hytte 1 og 2 er 3,0 m og 3,3 m (til takkant). Hytte 3 nærast avkøyrsla til campingplassen, ligg med kortaste avstand 1,9 m til det 2 m til sidearealet. På strekninga inn langs tilkomstvegen til campingplassen, er det sidearealet i gjeldande plan som ligg innfor gjerdet, føreslege utlagt med reguleringsformål campingplass (eit areal på 21 m<sup>2</sup> aust for hytte 3).



Kartfigur 8: Avstandar frå hyttene til gang- og sykkelveganlegget i reguleringsplanforslaget. Kartfiguren viser også konstruksjon/profilering av gang- og sykkelvegen på strekninga.

#### 6.4. Innlandet fylkeskommune, brev datert 28.09.2022.

##### Samferdsel:

Innlandet fylkeskommune (IFK) skriv at dei ser det som positivt at kommunen set i gang arbeid med å regulere gang- og sykkelveg langs fv. 2650 ved Dønfoss camping, i tråd med kommuneplanens arealdel.

IFK skriv at fv. 2650 i gjeldande Vegnettsplan for Innlandet er klassifisert som funksjonsklasse D, lokal samleveg med mindre streng haldning til avkøyrslar. Dei viser til at fartsgrensa på strekingen er 80 km/t og at trafikkmengda er beskjeden, angitt til 160 ÅDT (årsdøgntrafikk) og 10 % del lange køyretøy i Nasjonal vegdatabank. Dei viser til at generell byggegrensing langs fylkesvegen er 20 meter, målt frå midtlinja på veien.

IFK viser til at Skjåk kommune tidlegare i år har sett i gang detaljregulering av Øyberget næringsområde like ovafor Dønfoss camping. Dei viser til at kommunen i dette området også har avsett areal til fritidsbygning i kommuneplanens arealdel. IFK viser til at dei i samband med ved oppstart av planarbeidet peikte på at det er mange ulike funksjoner i området, både i dag og i framtidig situasjon, som gir ulike transportbehov og kan skape trafikale konflikter dersom det ikkje blir godt lagt til rette. IFK meiner dei to planarbeida bør sjåast i samanheng og oppfordrar kommunen til utvide planområda slik at dei blir kopla saman, for å mogeleggjere ei trygg forbinding for sykklande og gåande frå dei øvre byggeområda og ned til Dønfoss camping.

IFK viser til at det er forslag om å innlemme en ny parkeringsplass for Dønfoss camping på oversida av fylkesvegen som en del av planarbeidet. Dei viser til foreløpig planskisse der det er vist ei løysing der gang- og sykkelvegen skifter side på fylkesvegen like øst for parkeringsplassen. IFK skriv at det er viktig at kryssingspunkt og avkøyrslar blir plassert slik at det sikrast god sikt. Dei peikar på at det ved fartsgrense 80 km/t, ikkje kan etablerast fotgjengarovergang, men eit tilrettelagt kryssingspunkt. På grunn av den aktiviteten som er i området, meiner fylkeskommunen det kan vere grunnlag for nedsett fartsgrense på fylkesvegen langs campingplassen, og vil oppfordre kommunen til å sende inn en søknad.

IFK skriv at kommunen tidlegare har peikt på behov for å etablere busstopp på begge sider av fylkesvegen i området der gang- og sykkelvegen ender ved avkøyrsla til Øyberget kraftstasjon/besøksstener. Dei skriv at dei støtter denne vurderinga og at busshaldeplassar også bør være en del av planarbeidet. IFK skriv at dei gjerne bidreg i ein dialog om plassering og utforming.

IFK skriv at dei gjennom planarbeidet forventar det blir gjort tilstrekkelege trafikale og trafikksikkerheitsmessige vurderingar, der nødvendige tiltak må bli teke inn i reguleringsplanen og knyttast til rekkjefølgjekrav.

IFK skriv at dei som vegeigar av fylkesvegnettet er spesielt opptatt av forhold som røyrrer ved fv. 2650:

- IFK føreset at trafikkareal og frisktsoner blir utforma i samsvar med Statens vegvesen si handbok N100 «veg- og gateutforming».
- IFK ber om at frisktsoner teiknast ut i plankartet og at det knyttast føresegnar til sonene.
- IFK ber om at det blir sete ei hensiktsmessig byggegrense mot fylkesvegen.
- IFK krev at dersom det skal utførast tiltak som røyrrer ved fylkesvegen, må det gå fram i reguleringsføresegnene at byggeplan skal bli godkjend av Innlandet fylkeskommune.
- IFK føreset at overflatevatn ikkje blir leia ut i fylkesvegens overvass-system (grøft, kum, stikkrenner) utan at det føreligg avtale med fylkeskommunen. Dei skriv at tiltakshavar ved behov må utføre nødvendige førebyggjande tiltak.

#### Kulturarv

IFK skriv at det ikkje er arkivopplysningar om kjente automatisk freda kulturminne innafør eller i umedelbar nærleik til det aktuelle tiltaket. Dei skriv at tiltaksområdet er gjennomgått med data frå flybåre laser, og at det ble ikkje oppdaga anomaliar som kunne

likne på automatisk freda kulturminne under gjennomgangen. IFK vurderer området til å ha avgrensa potensial for førekomst av automatisk freda kulturminne, og det sjåast derfor som lite sannsynleg at det finnes bevarte automatisk freda kulturminne som kan bli råka av tiltaket. På grunnlag av dette vurderer IFK det ikkje som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

Fylkeskommunen tek likevel forbehold om eventuelle ikkje registrerte kulturminne, derav kulturminne under markoverflata. Dei skriv at dersom det i samband med tiltak i marka blir oppdaga automatisk freda kulturminne som tidlegare ikkje er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det røyrrer ved kulturminna eller deira sikringssoner på fem meter. Dei skriv at det er viktig at også de som utfører arbeidet i marka, blir gjort kjent med dette, og at melding om funn skal straks sendes fylkeskommunes kulturavseksjon, jf. lov om kulturminne § 8, annet ledd. De ønskjer at reglar knytt til dette vert innarbeida i felles føresegner i planen.

*Kommentarar til uttala frå saksbehandlar:*

*Det er skilta 50 km/t mellom krysset mot riksvegen og den austre avkøyrsla til Dønfoss camping (i det siste punkta også opphøyr av 50 km/t), jf. kartfigur under som visar kor skilta er plassert. Ein reknar med at det er vegstyresmaktene som har sett opp skilta, men skiltpunkta visast ikkje på Statens Vegvesen "Vegkart". Bilde under frå Statens Vegvesen "vegbilder.atlas" viser plasseringa av desse skilta i terrenget. Ein kan også sjå skilt med fartsgrensa 50 km/t på bildet på framsida av denne planomtalen. Kommunen føreset at det er meininga at fartsgrensa på strekninga skal vere 50 km/t, men at det berre manglar oppdatering av skiltpunkt i "Vegkart". Ein kan da ikkje sjå behov for at kommunen må søkje om nedsett fartsgrensa. Ei fartsgrensa på 50 km/t vil opne for at ein i denne saka kan foreslå regulering for kryssing av fylkesvegenvegen med fotgjengarovergang.*



*Kartfigur 9: Det er skilta 50 km/t mellom krysset mot riksvegen og den austre avkøyrsla til Dønfoss camping (i det siste punkta også opphøyr av 50 km/t).*



Bilde 3: Skilting av 50 km/t 20-25 m vest for krysset mellom RV15 og fylkesveg 2650, jf. kartfigur 9 over.



Bilde 4: Skilting av 50 km/t like aust for den austre avkøyrsla til campingplassen, jf. kartfigur 9 over.



Bilde 5: Skilting av opphøyr av 50 km/t like aust for den austre avkøyrsla til campingplassen, jf. kartfigur 9 over.



*Som IFK skriv er årsdøgntrafikken på fv. 2650 oppgjeve til berre 160 køyretøy. Dette er tal for ein om lag 7.2 km strekning austover, og gir ikkje eit riktig bilete av trafikksituasjonen ved Dønfoss camping i sommarhalvåret. Dønfoss camping har oppgjeve at dei i 2021 hadde kring 35.000 gjestedøgn, slik at det nok er mykje større trafikk på den første strekninga av fylkesvegen inn frå riksvegkrysset.*

*Reguleringsplanen for Øyberget næringsområde vart vedteken 26.02.2023. Ved sluttbehandlinga av planen, vart forslaget om byggeområde for fritidsbyggnad teke ut, slik at arealet her er regulert for landbruksformål. Reguleringsplanområdet i høyringsforslaget, ligg inntil reguleringsplanområdet for Øyberget næringsområdet, slik at det ligg reguleringsformål for framtidig bygging av gang- og sykkelveg på heile strekninga frå avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter til der den ny vegen til næringsområdet tek av frå fylkesvegen.*

*I høyringsframlegget vert det føreslege regulert haldeplass for buss på begge sider av fylkesvegen like aust for avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter.*

*Trafikkareal og frisktlinjer er teikna inn i høyringsforslaget. Regulering av samferdselsareal er tilpassa utbygging i samsvar med handbok N100. Som i tilgrensande reguleringsplanar er det lagt inn ei byggegrense mot fylkesvegen på 15 m frå senterlina på fylkesvegen.*

*I forslaget til reguleringsføresegner er det teke inn eit punkt som seier at dersom det skal utførast tiltak som røyrrer ved fylkesvegen, må byggeplan og plan for bortleiing av overvatn bli godkjend av Innlandet fylkeskommune.*

*I forslaget til reguleringsføresegner er det teke inn punkt i kapitelet felles føresegnar knytt til kulturminne i samsvar med uttala frå kulturarvseksjonen.*

## **6.5. Statsforvaltaren i Innlandet, brev datert 04.10.2022.**

Statsforvaltaren viser til at kommunen har vurdert krav om konsekvensutgreiing av planen/tiltaket og har kome til at det ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing og planprogram. Dei viser til at kommunen meiner at det vil vere tilstrekkeleg at ulike forhold blir omtalt i planomtala. Statsforvaltaren har ingen merknader til denne vurderinga.

Statsforvaltaren viser til at samfunnstryggleiks- og beredskapsmessige forhold skal takast hand om i reguleringsplanen på grunnlag av vurderingar og ein analyse av risiko- og sårbarheit, jamfør plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3, og at dette skal også omfatte klimatilpassing og konsekvensar av klimaendringar. Statsforvaltaren legg til grunn at analysen byggjer på Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling. Analyser av risiko- og sårbarheit skal utformast i tråd med rettleiar frå Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap – Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging (2018).

Statsforvaltaren viser til at kommunen må sjå til at planområdet er tilstrekkeleg sikra mot fare eller vesentleg ulempe, og at tiltak ikkje fører til fare eller vesentleg ulempe for anna grunn,

jamfør plan- og bygningsloven § 28-1. Statsforvaltaren legg til grunn at føringar som er gjeve i lovverk og føresegner vert overheldt.

Statsforvaltaren viser til at det i alle planer etter plan- og bygningslova skal vere gjort greie for kva kunnskapsgrunnlag som er lagt til grunn for planlegginga. Når konsekvensane av klimaendringane vert vurdert skal høge alternativ frå nasjonale klimaframskrivingar leggst til grunn. Dei viser til at dette er nærare forklart i rettleiarar og i dei klimaprofilane som er utarbeidd for fylka, jf. pkt. 4.3 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

*Kommentarar til uttala frå saksbehandlar:*

*Ein tek uttala til etterretning med omsyn til arbeidet med reguleringsplanen – og spesielt for dei tema og dei vegleiarar/regelverket Statsforvaltaren viser til. Med omsyn til samfunnstryggleik, er det er utarbeidd ei eiga ROS-analyse som del av planarbeidet. Elles viser ein til det som er skriva i kapittel 7 "Planforslaget" og 8 "Verknadar av planforslaget" i denne planomtala.*

## **7. Reguleringsplan for Øyberget næringsområde - verknadar for planarbeidet.**

Reguleringsplanen for Øyberget næringsområde (planid. 34330002) vart godkjend 23.02.2023. Reguleringsplanområdet er totalt på ca. 115 dekar, og grenser inntil reguleringsplanområdet i denne saka. Hovudformålet med reguleringsplanen for Øyberget næringsområde, er å legge til rette næringsareal på massetippen ved Øyberget kraftverk for etablering av lettare industri, verkstad og lagerverksemd.

Den offentlege høyringa og sluttbehandlinga av reguleringsplanen for Øyberget næringsområde, skjedde i tidsrommet etter perioden for innspelsrunda i samband med oppstart av arbeidet med reguleringsplan for gang- og sykkelveg Dønfoss nord. Innspel i høyringsuttaler for reguleringsplanen for næringsområdet og behandlinga av denne, vil også ha betydning for arbeidet med reguleringsplanen for gang- og sykkelveg Dønfoss nord.

Statens vegvesen, Transport og samfunn, skreiv i si uttale til reguleringsplanforslaget for Øyberget næringsområde (18.11.2022), mellom anna at krysset mellom Rv15 og fylkesveg 2650 er utflytande. Dei viser til køyreretningane er kanalisert med oppmerka sperreområde (trafikkøy) som skil køyreretningane, men at dei ser frå vegbilde at det blir køyrd over det oppmerka sperreområdet ved køyring austover. Statens vegvesen viser til at trafikken ved full utbygging av næringsområdet er rekna å ville auke med 100-150 % frå dagens trafikk i krysset. Statens vegvesen tilrår at det blir bygd ei fysisk trafikkøy i krysset for å skilje køyreretningane, dette må gjerast av omsyn til trafikktryggleiken på staden. Dei skriv at det må gå fram av rekkefølgekrev at denne blir etablert før det blir gitt bruksløyve til fyrste næringsverksemd innan Øyberget næringsområdet. Statens vegvesen skriv at ein må avklare tiltaket med vegeigar Innlandet fylkeskommune.

Innlandet fylkeskommune viste i si høyringsuttale til reguleringsplanforslaget for Øyberget næringsområde (05.12.2022), til at vegkryss på nasjonale hovudvegar ha anlagt trafikkøy i

sekundærvegen i samsvar med vegnormalen skal. I krysset mellom rv. 15 og fv. 2650 manglar det trafikkøy per i dag. Fylkeskommunen støtter Statens vegvesens vurdering av at det bør byggast fysisk trafikkøy i krysset for å skilje køyreretningane, og skriv at tiltaket må bli knytt til eit rekkefølgjekrav som minimum før det gis bruksløyve til første næringsetablering, men fortrinnsvis også før anleggsarbeidet startar.

Eigarane av Dønfoss camping skreiv i si uttale til reguleringsplanforslaget for Øyberget næringsområde (05.12.2022), at rekkjefølgja kommunen legg opp til i planen for anlegg av trafikkøy, gang- og sykkelveg, vil vere å risikere menneskes liv og helse. Dei skriv at her må ein tenkje på det store talet menneske som oppheld seg i og brukar dette området på sommaren, og deira barn som ferdast i området til dageleg. Dei meiner trafikkøy og gang- og sykkelveg må kome først, industriområde etterpå.

På bakgrunn av dette legg ein opp til at utbetring av krysset mellom rv.15 og fv. 2650 og anlegg av fysisk trafikkøy, blir regulert som del av reguleringsplan for gang- og sykkelveg for Dønfoss nord. Dette også for å følgje opp reglar om rekkefølgje i kap. 7.5 i planføresegnene til reguleringsplanen for Øyberget næringsområde:

*"Gang- og sykkelveg frå riksveg 15 og fram til innkøyrse til Øyberget kraftverk langs fylkesvegen som blir regulert i "Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg ved Dønfoss camping" (planid. 34330006), skal vere opparbeidd før det blir gjeve bruksløyve for næringsbygning i områda NÆ1, NÆ2 og NÆ3. Det same skal tilrettelegging av fysisk trafikkøy i krysset mellom RV15 og FV2650 som også blir regulert i den nemnte reguleringsplanen."*

Den store trafikkmengda i dag i sommarhalvåret, tilseier at etablering av ei fysisk trafikkøy vil vere eit godt tiltak i forhold både til trafikktryggleik og trafikkavvikling.

## 8. Planforslaget ved offentleg ettersyn og høyring.

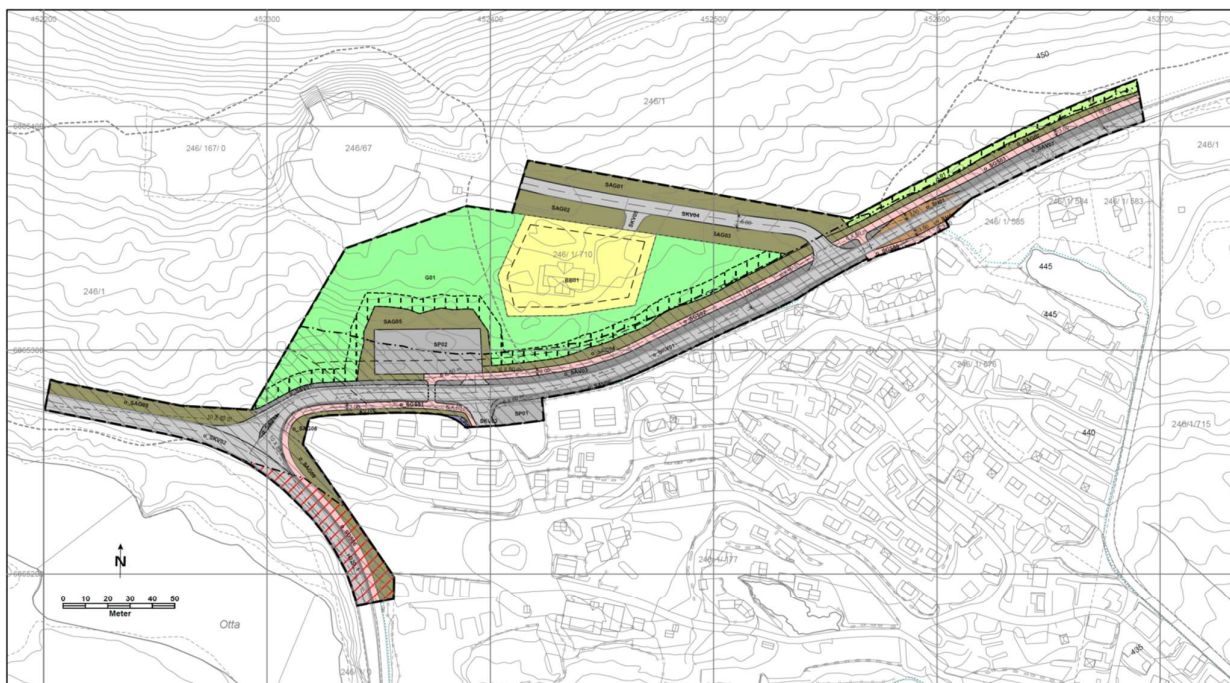
Planforslaget består av følgjande dokument:

- Reguleringsplankart i målestokk 1:1000 (A2-format)
- Planføresegner
- Planomtale (dette dokumentet)
- ROS-analyse

Hovudformålet med planen er regulering av ny gang- og sykkelveg langs FV2650. Ein har også føreslege regulert inn ein ny parkeringsplass nord for fylkesvegen tvers ovanfor hovudinnkøyrsla til Dønfoss camping.

For å følgje opp reguleringsplanen for Øyberget næringsområde (planid. 34330002), blir også utbetring av krysset mellom rv.15 og fv. 2650 med anlegg av fysisk trafikkøy regulert som del av reguleringsplan for gang- og sykkelveg for Dønfoss nord (jf. kapittel 7 over)

Forslag til planløyving ved offentleg ettersyn og høyring, går fram av plankartet, jf. kartfigur 7 under. For full kartinformasjon viser ein til reguleringsplankartet i A2-format som er vedlegg til saka.



<b>Reguleringsplan for gang- og sykkelveg Dønfoss nord</b> Planid. 34330006 Felles plankontor for Lom og Skjåk kommuner. Dato: 15.03.2023.			
<b>SAKSBEHANDLING - PLAN OG BYGNINGSLOVA</b>	<b>SAKSNR.</b>	<b>DATO</b>	<b>SIGN</b>
Varsel om oppstart av planarbeidet		25.08.2022	OPE
1. behandling i Utval for miljø- og			
1. gongs behandling i Formannskapet			
1. Offentleg ettersyn og høyring av planforslag			
2. behandling i Utval for miljø- og			
2. gongs behandling i Formannskapet			
Vedtak av planen i kommunestyret			

TEIKNFORKLARING		REGULERINGSFORMÅL		STREKSYMBOLO	
SAK1	Køyreveg	GRØNSTRUKTUR	Grønstruktur	—	Reguleringsplangrense
SOS	Gang-sykelveg	LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILIFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT	Landbruksformål	---	Grense for arealformål
SAG1	Annan vegggrunn - tekniske anlegg	OMSYNSSONER	Flomfare	---	Byggegrense
SAG2	Annan vegggrunn - grøntareal		Gul sone iht. T-1442	---	Regulert senterlinje
SAT	Kollektivhaldeplass	MIDLERTIDIG FØRESEGNINGSOMRÅDE	Midlertidig bygg- og anleggsgrense	---	Fraktkirje
SAP	Parkeringsplassar			---	Følgjarovergang
BYGNINGAR OG ANLEGG				---	Grense for faresoner
BS	Bustader-tiliggjande småhus			---	Grense for stasjonsområde
CP	Campingplass			---	Midl. bygge- og anleggsgrense

Kartmålestokk 1:1000 ved utskrift A2. Ekvivalens 1 m. Kartgrunnlag Felles kartdatabase (FKB) og Matriskei pr. 15.03.2023

Kartfigur nr. 7. Forslag til reguleringsplankart slik det var lagt ut ved offentlig ettersyn og høyring.

Planforslaget omfattar om lag 25 dekar og har følgjande forslag til reguleringsformål:

REGULERINGSFORMÅL	AREAL m <sup>2</sup>
1111: Bustadbygnad - frittliggjande småhusbygnad	2 478
1173: Campingplass	21
2011: Køyreveg	5 245
2015: Gang- og sykkelveg	1 692
2018: Annan vegggrunn - tekniske anlegg	1 506
2019: Annan vegggrunn - grøntareal	5 314
2073: Kollektivhaldeplass	227
2082: Parkeringsplassar	1 176
3001: Grønstruktur	6 831
5110: Landbruksformål	540
SUM=	25 030

I tillegg til arealbruksformåla, er det på kartet lagt inn faresone for flaum som omfattar delar av areal for RV15 med gang- og sykkelveganlegg. Det er lagt inn støysesone etter nye støyvarelskart frå Statens Vegvesen. Denne avvikar noko frå den som er lagt inn i reguleringsplanen for Dønfoss camping godkjent i 2016. Det er lagt inn midlertidig føresegningsområde som omfattar *Midlertidig bygge- og anleggsbelte* som omfattar areal

utanfor areal regulert for samferdselsformål som ein ser vil vere naudsynt å ta i bruk under bygginga av samferdselanlegga. Areal i dette anleggsbeltet skal attendeførast og nyttast til underliggende arealbruksformål etter utbygginga.

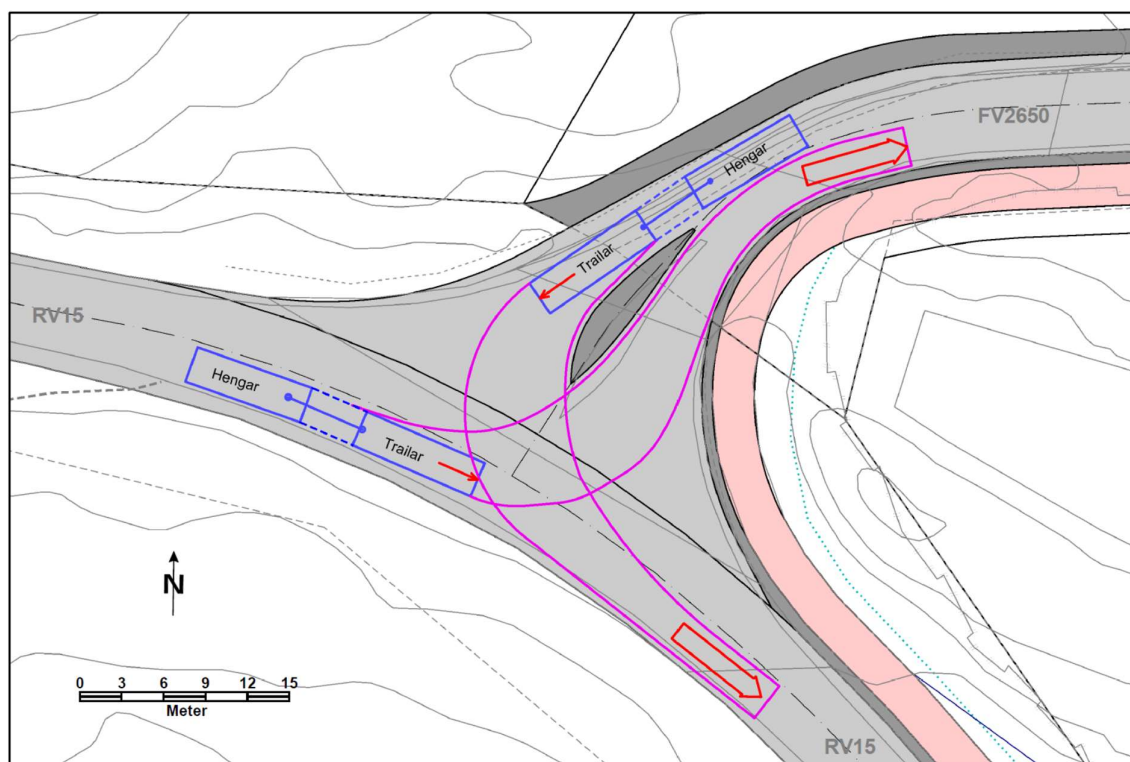
### 8.1 Bustadbygnad – frittliggende småhusbygnad.

Reguleringsføremålet omfattar eksisterande bustadtomt med ein bustad, GID 246/1/710. Reguleringa er i samsvar med reguleringsplanen for Dønfoss camping frå 2016.

### 8.2 Køyreveg.

For å utbetre krysset mellom RV15 og FV2650 til ny standard tilpassa trafikk med vogntog køyremåte A, har det vore naudsynt å utvide fylkesvegen i breidda på strekninga fram mot krysset. Utvidinga av vegbreidda er planlagt å skje på nordsida av fylkesvegen. I forhold til dagens regulering omfattar utvidinga av areal som er regulert til føremålet *Køyreveg* 133 m<sup>2</sup> meir enn det som er regulert for formålet i gjeldande reguleringsplan. Vidare austover er fylkesvegen teikna inn med same breidde som i dag.

Køyring med vogntog i krysset med køyremåte A, tilseier ei trafikkavvikling som inneberer at det store køyretøyet vil kunne halde sitt køyrefelt gjennom krysset utan å kome inn i motgåande køyrefelt. Dette krev store areal, spesielt ved venstresving, som da vil vere dimensjonerande for utforminga av krysset. Figuren under viser korleis dette løysast i krysset mellom RV15 og FV2650 i reguleringsplanen. For best styring av trafikken, tilrår ein å etablere fysisk trafikkøy i krysset, og ikkje berre oppmerking i vegbanen som i dag.



Kartfigur nr. 8. Svingfelt ved køyremåte A for vogntog i krysset mellom RV15 og FV2650 slik det er foreslege i reguleringsplanen.

### **8.3 Gang- og sykkelveg.**

På strekninga frå krysset mot RV15 til hovudinnkøyrsla til Dønfoss Camping, er det teikna inn gang- og sykkelveg i samsvar med reguleringsplanen for Dønfoss camping frå 2016 (SGS01). Gang- og sykkelvegen er lagt inn med ei breidde på 3 m heilt i kanten av fylkesvegen, med eit 2 m breitt sideareal for grøft og skråning/fylling mot sør, jf. nærare omtale i kap. 6.3 framføre.

Om lag 10 vest for hovudinnkøyrsla til campingplassen er det teikna inn fotgjengarovergang over fylkesvegen. Gang- og sykkelvegen (SGS02) fortset vidare austover på nordsida av fylkesvegen fram til innkøyrsla til Øyberget kraftverk. Kryssinga av vege er lagt her av omsyn til trafikktryggleiken, da siktforholda er betre her enn på austsida av innkøyringa til campingplassen, jf. det som er skrivi om dette i kapitel 6.4 over.

Frå innkøyrsla til kraftverket fortset gang- og sykkelvegen (SGS03) vidare austover fram til grensa for reguleringsplanen for Øyberget næringsområde (planid. 34330002). I denne reguleringsplanen som vart vedteke 23.02.2023, er det teikna inn gang- og sykkelveg vidare austover til den planlagde innkøyrsla til Øyberget næringsområde.

Gang- og sykkelvegstrekingane på nordsida av fylkesvegen, er lagt inn med ei breidde på 3 m (2,5 meter + skulder 0,25 m på kvar side). Planen legg opp til at gang- og sykkelveganlegget skal byggast i samsvar med Statens Vegvesen si handbok N100.

### **8.4 Annan veggrunn – teknisk anlegg.**

Arealformålet omfattar sideareal som ligg mellom riksveg/fylkesveg og gang- og sykkelvegar. Arealformålet omfattar også ei stripe mellom fylkesvegen og campingplassen, og dessutan trafikkøy i krysset mellom fylkesvegen og riksvegen. Arealet omfattar mellom anna areal for vegggrøft. På desse areala er det med omsyn til trafikktryggleik/siktforhold/drift av vegglegget, ikkje er ønskje om etablering av vegetasjon med høgde over 0.5 m.

### **8.5 Annan veggrunn – grøntareal.**

Arealformålet omfattar sideareal til riksvegen, til gang- og sykkelvegar sykkelveg, og til tilkomstvegen opp til Øyberget kraftverk/besøkscenter. Areala skal nyttas til nødvendig grunn til samferdselsanlegga utanom trafikkareala for å ivareta anlegget sin funksjon og samstundes ha eit grønt preg. Areala skal så langt det er mogeleg settast i stand på ein slik måte at stadeigen vegetasjon kan bli etablert etter ferdigstilling av samferdselsanlegga og eventuell framføring av nødvendig teknisk infrastruktur.

### **8.6 Kollektivhaldeplass.**

Arealformålet omfattar område for på- og avstiging frå buss på begge sider av fylkesvegen. Planen legg opp til at kollektivhaldeplassane skal byggast i samsvar med Statens Vegvesen si handbok N100.

### **8.7 Parkeringsplassar.**

Arealformålet omfattar SP01 som er eksisterande parkeringsplass inne på Dønfoss camping og SP02 som er ny parkeringsplass på nordsida av fylkesvegen.

Bakgrunnen for den nye parkeringsplassen (SP02) er at Dønfoss camping har meldt inn ønske til kommunen om at det blir regulert inn eit nytt areal for parkering på nordsida av fylkesvegen (Fv2650). Campingplassen har behov for fleire parkeringsplassar først og fremst for gjestar til restauranten/kafeen. Det har da vorte hensiktsmessig å innlemme planane om bygging av parkeringsplass i reguleringsplanlegginga for gang- og sykkelvegen som skjer i same område. Den nye parkeringsplassen SP02, har eit areal i underkant av 1 dekar. I tillegg kjem noko sideareal til skjering og fylling som er regulert som *Annan veggrunn - grøntareal*. Sidearealet kan for stor del kunne nyttast som skoggrunn/friluftsområde også i framtida.

### **8.8 Grønstruktur.**

Arealformålet omfattar attverande utmarksareal kring parkeringsplass SP02 og gang- og sykkelveganlegget på oppsida av fylkesvegen. Arealet er føreslege regulert som grønstruktur som det er i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping. Arealet er sluttavirket for omtrent 10 år siden, og det er gjensatt en frøtrestilling. Det skal ha eit grønt preg, og det er eitt mål at arealet skal vere bli skogledd.

### **8.9 Landbruksformål.**

Areal med landbruksformål ligg som ei smal stripe på oppsida av gang- og sykkelvegen som er regulert aust for tilkomstvegen til Dønfoss kraftverk/besøkscenter. På areala kan det drivast landbruksnæring som på allmenningsareala oppfor.

### **8.10 Faresone flaum.**

Faresone for flaum omfattar delar av riksvegen med eksisterande gang- og sykkelveganlegg. Faresona er vidareført frå reguleringsplanen for Dønfoss camping frå 2016. I samband med reguleringsplanlegginga den gongen, gjorde Norconsult AS ei flaumvurdering i samsvar med TEK 10 § 7-2. Flaumfare var da utgreidd for tiltak i sikkerheitsklasse S2 som svarar til 200 års flaum. I faresona er det ikkje tillate med byggetiltak, jf. PBL. § 1-6. Dersom det skal bli gjeve løyve for nye tiltak (PBL. §1-6) innafor faresona, skal tilstrekkeleg sikkerheit mot flaum eller erosjon i samsvar med sikkerheitsklassar og sikkerheitskrav gitt i byggeteknisk forskrift (TEK) eller sikkerheitsklassar og sikkerheitskrav som nyttast av Statens vegvesen, vere dokumentert ivareteke gjennom fagleg tilfredsstillande sikring før anleggsarbeidet/ byggearbeidet kan starte. Ein viser til ROS-analysen som følgjer planforslaget.

### **8.11 Støysone.**

Det er lagt inn støysone etter nye støyvarselkart frå Statens Vegvesen. Denne avvikar noko frå den som er lagt inn i reguleringsplanen for Dønfoss camping godkjent i 2016. Det skal ikkje etablerast støyfølsam bygnad innafor sonen.

### **8.12 Frisikt.**

Det er teikna inn frisiktliner ved vegkryss og større avkøyrslar i planforslaget:

- I krysset mellom RV15 og FV2650 er frisiktsone/frisiktline lagt inn med mål 10 x 85 m som i gjeldande reguleringsplan.

- I eksisterande avkøyrslar frå Dønfoss camping til FV2650 er frisiktzone/frisiktline justert til 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.
- I eksisterande avkøyrslar frå Øyberget kraftverk/besøksenter til FV2650 er frisiktzone/frisiktline justert til 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.
- I ny avkøyrslar frå ny parkering til FV2650 er frisiktzone/frisiktline lagt inn med mål 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.

Innafor desse frisiktlinene tillatast det ikkje sikthindrende gjenstandar høgare enn 50 cm over vegbanen.

Da arealet mellom frisiktlinene berre omfattar areal heilt nær samferdsanlegga som er regulert for samferdselsformål (køyreveg, gang- og sykkelveg, annan veggrunn - tekniske anlegg og annan veggrunn – grøntareal), er det ikkje skravert ut frisiktzoneflater på plankartet.

For eksisterande avkøyrslar mot veg der fartsgrense er 50 km/t tilseier vegvesenets handbok ei frisiktzone på 6 x 45. Det er i planforslaget teke høgde for at reell fart kan vere noko høgare som tilseier lengre stoppsikt. Ein foreslår å bruke frisikt 6 x 60 m som for fartsgrense 60 km/t.

### **8.13 Midlertidig bygge- og anleggsbelte.**

Det er lagt inn midlertidig føresegsområde som omfattar *Midlertidig bygge- og anleggsbelte* som omfattar areal utanfor areal regulert for samferdselsformål som ein ser vil vere naudsynt å ta i bruk ved gjennomføringa av anleggsarbeid for bygging av ny gang- og sykkelveg, ny parkeringsplass og utbetring av vegkrysset. Areal i dette anleggsbeltet skal attendeførast og nyttast til underliggande arealbruksformål etter bygginga av samferdselsanlegga.

## **9. Innspel og merknadar ved offentleg ettersyn og høyring av planforslaget.**

Planforslaget var lagt ut til offentleg ettersyn og høyring i perioden 19.04.23 – 31.05.23. Skjåk Almenning bad om utsett frist med grunnlag i at allmeningsstyret skulle ha møte 08.06.23, og fekk innvilga slik utsetting.

Det kom inn 5 høyringsuttaler. Skjåk Almenning meldte tilbake etter møtet, at allmeningsstyret ikkje hadde merknadar til planforslaget da dei behandla saka.

Dei fem høyringsuttalene er referert og kommentert under.

### **9.1 Statens vegvesen, brev dat. 26.05.2023**

Statens vegvesen skriv at gang- og sykkelvegen er i tråd med kommuneplanens arealdel, mens parkeringsplassen er ny arealbruk som ikkje er avklart i overordna plan. Dei viser til at det i reguleringsplanen for Øyberget næringsområde som nyleg er vedteken, er regulert inn gang- og sykkelveg frå tilkomstveg til næringsområdet og fram til aust for tilkomstveg til kraftverket.



Statens vegvesen meiner det er positivt at Skjåk kommune ser to reguleringsplanar i området ved Dønfoss i samanheng, og at det i reguleringsplan for Øyberget næringsområdet følgjer krav om utbygging av gang- og sykkelvegen i reguleringsplanen for gang- og sykkelveg ved Dønfoss camping før det blir gjeve bruksløyve for næringsbyggnad i områda NÆ1, NÆ2 og NÆ3. Dei skriv at det skapar ein heilskap og sikrar gode løysingar for trafikktryggleiken og for gåande og syklande i området. Statens vegvesen skriv at dei ikkje har merknader til planforslaget.

*Kommentarar frå saksbehandlar:*

*Kommunen tek uttala frå Statens Vegvesen til etterretning.*

## **9.2 Innlandet fylkeskommune, brev dat. 26.05.2023**

Fylkeskommunen viser til at det blir planlagd med gang- og sykkelveg langs fv. 2650 i tillegg skal det bli regulert for parkering på motstående side av dagens campingplass.

Fylkeskommunen skriv at utgangspunktet for tiltaket er betydeleg trafikk knytt til eksisterande campingplass og vedteken plan for nytt næringsområde. Dei viser til at det i vedteken reguleringsplan for Øyberget næringsområde, er gjeve krav om rekkjefølge til etablering av gang- og sykkelveg frå rv. 15 frem til avkøyrsløse til kraftanlegget samt trafikkøyr i avkøyrsløse frå riksvegen, før det kan bli sett i gong utbygging av industriområdet. Fylkeskommunen skriv at det er positivt at det blir stilt krav om tiltak for å betre trafikktryggleiken i området.

Fylkeskommunen presiserer at desse tiltaka ikkje er prioritert i vedteke handlingsprogram for fylkesvegane i Innlandet (2022-2025). Med utgangspunkt i dei avgrensa midla som er til rådighet, er fylkeskommunens vurdering at de planlagde tiltaka må bli kosta i eit samarbeide mellom kommunen og utbygger/næringsaktør. Fylkeskommunen skriv at tiltaka vil ikkje vil kunne påreknast kosta av Innlandet fylkeskommune.

Fylkeskommunen viser til at den føreslegne gang- og sykkelvegen følger gjeldande regulering frå riksvegen. Dei viser til at etter varsla oppstart, er gang- og sykkelvegen lagt om slik at den kryssar fylkesvegen før avkøyrsløse til campingplassen. Dei viser til at dette i planomtala er vist og grunngjeve ut frå omsyn til trafikktryggleiken ved at det m.a. er betre siktforhold ved kryssing før avkøyrsløse. Fylkeskommunen skriv at dei støtter dette.

Fylkeskommunen skriv at parkering på terreng omfattast av byggegrense til veg. Dei skriv at dersom det skal tillatast parkering i strid med gitt byggegrense må dette presiserast i føresegnene til planen, alternativt må gitt byggegrense bli endra. Fylkeskommunen skriv at det er viktig at det gjerast ei konkret trafikal vurdering dersom den generelle byggegrensen i vegnettsplan for Innlandet skal avvika. Dei skriv at det er særleg viktig at friskt ved utkøyrsløse frå p-plassen knytt til gåande og syklande ivaretakast.

Dei skriv at det er frå tidlegare har kome fram frå fylkeskommunen at det ikkje er behov for ein kollektivhaldeplass ut frå dagens busstilbod/skoleskyss i området. Dei meiner samtidig at det er positivt å legge til rette for en framtidig mogelegheit gitt at det er et ønske og en ambisjon om å auke bruken av kollektivtransport, også i tilknytning til ferie- og fritidsreiser. Fylkeskommunen skriv at dagens situasjon tilseier ikkje behov for haldeplass på strekninga

og at det ikkje er noko krav frå fylkeskommunen. Dei ber om at det gjerast ei nærare vurdering av plassering dersom haldeplassane vidareførast, da ein i utgangspunktet ikkje ønsker at busshaldeplassane skal ligge parallelt/ovanfor kvarandre.

Fylkeskommunen har positivt merka seg at det er teke inn føresegn som sikrar at alle tiltak som rører ved fylkesveg skal bli utforma i samsvar med N100 og bli avklart med fylkeskommunen før det gis løyve.

Fylkeskommunen viser til at varslingsplikta etter kulturminnelova § 8, andre ledd er tatt inn i planens føresegner. Dei skriv at forholdet til eventuelle ikkje registrerte kulturminne dermed er ivaretatt i planen. Fylkeskommunen skriv at dei ser undersøkingsplikta etter kulturminnelova § 9 som oppfylt.

*Kommentarar frå saksbehandlar:*

*Ein merker seg at Innlandet fylkeskommune skriv at de planlagde tiltaka må bli kosta i eit samarbeide mellom kommunen og utbygger/næringsaktør, og at tiltaka vil ikkje vil kunne påreknast kosta av fylkeskommunen som vegeigar.*

*Saksbehandlar merkar seg det fylkeskommunen skriv om byggegrensa mot veg med omsyn til anlegg av parkeringsplassen på nordsida av fylkesvegen. Ein ser av det fylkeskommunen skriv, at avgrensinga av parkeringsplassen ideelt bør følgje byggegrensa. Avstanden frå avgrensinga av parkeringsplassen til regulert senterline for fylkesvegen, var i planforslaget som var til høyring ca. 8 m medan byggegrensa var teikna inn 15 frå senterlina. I planforslaget som var til høyring, var avstanden til parkeringsplassen på det næraste 6,3 m til vegkant for eksisterande veg og om lag 4,5 m til ny regulert avgrensing av vegarealet. Ein vil føreslå å flytte grensa for parkeringsarealet 2 m innover, slik at reguleringsgrensa for dette kjem i avstand 6,5 m regulert ny avgrensing av vegarealet og 10 m frå senterlina av fylkesvegen. Byggegrensa mot fylkesvegen vert i forslag til vedtak av reguleringsplanen, da føreslege til 10 m frå senterlina på strekninga langs parkeringsplassen. Byggegrenser er teikna inn på plankartet og går også fram av planføresegnene kap. 4.1.1. Areal som bli liggande mellom den nye parkeringsplassen og vegen/regulert gang- og sykkelveg, får reguleringsformål Annan veggrunn – tekniske anlegg. Parkeringsplassen vil etter revideringa få ei breidde på 18 m og lengde på 47,5 m, noko som ein ser vil vere tilstrekkeleg for både parkering i to rekker med mellomliggande manøvreringsareal.*

*Eksisterande terreng vil bli senka ved bygging av gang- og sykkelvegen og den nye parkeringsplassen, slik at desse vil bli liggande på nær same høgde som fylkesvegen ved utkøyringa frå parkeringsplassen. Dette saman med regulerte frisktliner vil gjere at trafikktryggleiken knytt til gåande og syklande skal vere ivareteke ved utkøyrsla frå parkeringsplassen.*

*Ein merkar seg at fylkeskommunen no skriv at dei ikkje ser behov for ein kollektivhaldeplass ut frå dagens busstilbod/skoleskyss i området. Dette saman med det fylkeskommunen skriv knytt til manglande prioritering og finansiering frå dei som vegeigar for tiltak på denne fylkesvegstrekinga, gjer at saksbehandlar vurderer bygging av kollektivhaldeplassar her lite realistisk i overskødeleg framtid. Ein vil derfor ta kollektivhaldeplassane ut av planforslaget som leggast fram for vedtak av planen. Vil det vise seg at det i framtida vise seg at det oppstår behov for meir markerte busstopp, kan dette gjerast ved skilting for busstopp og*

*oppmerking av kantstopp i vegbana i samsvar med vegnormalane. Endringa inneberer også at ein tek ut av planforslaget fotgjengarovergang og ein mindre gang- og sykkelveg knytt til kollektivanlegget.*

### **9.3 Dønfoss drift A/S & Dønfoss eiendom A/S, e-post dat. 31.05.2023**

Frode Aaboen for Dønfoss drift A/S & Dønfoss eiendom A/S, skriv at dei først vil stille seg undrande til at Skjåk kommune vil prioritere og forskotere bygging av gang og sykkelveg i dette området når det største behovet er gang og sykkelveg samanhengande frå Dønfoss til Bismo. Med dagens trafikk meiner Aaboen det pr. dags dato ikkje er behov for gang- og sykkelveg i dette område, og at den einaste grunnen til bygginga av denne er det planlagde industriområdet ved Øyberget. Aaboen skriv at det vel også er stor usikkerheit for at fylket vil koste denne gang- og sykkelvegen i det hele tatt, da den eine og aleine byggast som ein konsekvens av ønsket om eit industriområde. Det sagt skriv Aaboen, så ser dei positivt på at kommunen vil legge til rette for gjestane på Dønfoss camping.

Aaboen skriv at dei registrerer at gang- og sykkelvegen er flytta noko ved hyttene opp mot fylkesvegen, men meiner framleis at den kommer alt for tett på, mellom 1,9-3,3 meter frå sidearealet. Han skriv at ein her må ta i betraktning at vegetasjon vil bli fjerna. Han viser til at det er viktig å ha nok plass til ein vegetasjonsskjerm dersom Øyberget industriområde blir etablert med den økte trafikken dette vil medføre. Aaboen skriv at den gang det ble lagt inn gang- og sykkelveg i planen for Dønfoss var det ikkje tenkt ein gang- og sykkelveg i denne breidda og heller ikkje teke høgde for ein såpass stor auke av trafikk og da spesielt tungtrafikk.

Aaboen meiner at i og med at vegen ved krysset skal byggast om vil det beste vere å flytte fylkesvegen nokon meter oppover, da han meiner at dette vil auke sikten i krysset betrakteleg og føre til en betre køyrevinkel inn i krysset for tunge køyretøy. Han skriv at samtidig så vil da ikkje verdien av hyttene bli forringa.

Aaboen skriv at busshaldeplassen som blir regulert inn, ser ut til å ligge inn på parkeringsplassen til leilegheitsbygget, og at denne må flyttast lenger aust ved ledig hyttetomt der det er god plass. Han skriv at parkeringa ved leilegheitene ikkje er større enn den må vere pr i dag, og at dei ikkje kan miste areal på denne for å kunne tilby tilfredsstillande parkering for gjestene i leilegheitene.

Aaboen meiner at busshaldeplassen må kome saman med gang- og sykkelvegen dersom industriområdet blir etablert i og med at delen med tungtrafikk vil auke. Han viser til at kommunen skriv i planforslaget at busshaldeplass vil være et godt trafikksikringstiltak, men er kostbar å bygge ut. Aaboen meiner det blir for dumt av kommunen å la være å bygge denne på grunn av kostnader. Han skriv at i og med at bygginga av industriområdet vil medføre enorme kostnader i seg sjølv og føre til store ulemper for området deriblant nedsett trafikksikkerheit, så bør vel kommunen i det minste ivareta sikkerheita til gjester og bebuarar i området. Han skriv at kommunen har klimamål som skal bli innfridde og bør vel derfor også legge til rette for at kollektivtilbodet vil utviklast i åra framover.

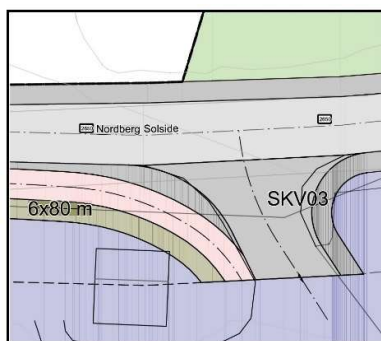
Aaboen skriv at i og med at dette arbeidet kommer såpass tett på deira verksemd, så meiner dei at perioden med byggestans må utvidast frå 15.06 tom. 15.09, samt på helge- og høgtidsdagar til og gjelde hele deira sesong frå 10.05 til og med 15.10.

Aaboen skriv at Dønfoss camping vil forbehalde seg retten til å krevje kompensasjon for inngrep som skader drift og eigedom.

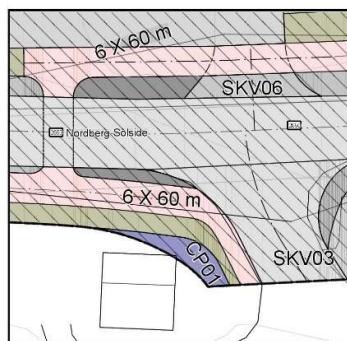
*Kommentarar frå saksbehandlar:*

*Kommunen merkar seg det som Aaboen skriv om behovet for gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelveg på strekninga fram mot innkøyrsla til campingplassen, har ligge inne i gjeldande reguleringsplan frå 2017 som var fremma av eigarane av campingplassen sjølve. Ved vedtak av kommuneplanens arealdel i kommunestyret 24.06.2022, vart strekninga forlenga fram til avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter, slik at ein lokalt har ønskje om gang- og sykkelveg med grunnlag i stor trafikk i sommarsesongen i dag og forventa auke ved eventuell vidare utbygging både for turistformål og for anna næringsformål.*

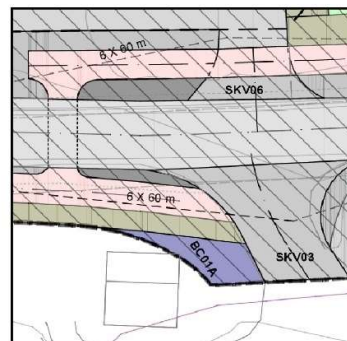
*Når det gjeld gang- og sykkelvegen på strekninga frå riksvegkrysset til den nye fotgjengarkryssinga over fylkesvegen, er denne lagt inn med nøyaktig same avgrensing og breidde (3 m) som i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping, godkjend 17.06.2017. I forslaget til vedtak er gang- og sykkelvegen på campingplass-sida forlenga rett fram mot avkøyrsla til campingplassen. Det vil seie at det ikkje er lengre er teikna inn ei strekning med gang- og sykkelveg inn langs avkøyrsla som i gjeldande plan. Det offentlege har ikkje behov for å regulere og erverve areal inn langs den private avkøyrsla, og det vesle arealet her som blir frigjort er lagt inn for "campingplass" slik at eigar kan disponere arealet slik dei meiner det er best for drifta av plassen. Figuren under viser kartutsnitt med samanstilling av gjeldande reguleringsplan, høyringsforslag og revidert plan ved avkøyrsla til campingplassen.*



Utsnitt av gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping frå 2017.



Utsnitt av høyringsforslag for gang- og sykkelveg Dønfoss nord



Utsnitt av revidert forslag for vedtak av reguleringsplan for gang- og sykkelveg Dønfoss nord

*I samband med utarbeidinga av reguleringsplanen for Øyberget næringsområde, var det gjort ei trafikkanalyse som tilseier at årstdøgntrafikken på fylkesvegen vil auke med 225 køyretøy i døgnet i forhold til dagens trafikk ved full utbygging med 100 arbeidsplassar i industriområdet (når trafikken hyttefeltet som låg i planforslaget er teke ut). Det vil gi ein årstdøgntrafikk på 385 køyretøy (dagens 160 + auke på 225). Dette baserer seg på eit høgt anslag for nye arbeidsplassar, og vil truleg i beste fall ligge langt inn i framtida. Hyttene ligg i gul sone for vegtrafikkstøy både frå riksvegen og fylkesvegen. I forhold til trafikken på RV15 med berekna årstdøgntrafikk etter full utbygging av næringsområdet på 3167 køyretøy, vil ikkje auken av*

trafikken på fylkesvegen utgjere nokon særleg merkbar endring i forhold til støybelastninga mot campinghyttene. Det vil medføre store kostnader med å flytte heile vegbana nordover i forhold til gjeldande regulering/vegsituasjon, og kan ikkje forsvarast med grunnlag i hytter som allereie ligg halvvegs innafor 15 m byggegrense mot veg og i heilheit innafor gul sone for vegtrafikkstøy. Ein har forståing for at det blir opplevd som uheldig for campingpasseigar, det forhold at dei tre campinghyttene ligg så tett på vegen og den planlagde gang- og sykkelvegen. Men reguleringa av gang- og sykkelvegen ligg også inne i gjeldande reguleringsplan som var laga på oppdrag frå Dønfoss camping i 2017, og ein må ha rekna at gang- og sykkelvegen skulle bli bygd ut ein dag. Det vil i samsvar med forslaget til reguleringsplan, bli ein minste avstand på om lag 5 m frå alle hyttene til kanten på gang- og sykkelvegen. Sidearealet til vegen med 2 m. breidde er regulert til annan veggrunn – grøntareal slik at det i nokon grad kan etablerast vegetasjon i denne dersom det ikkje hindrar vegdrifta. Ytterlegare skjerming mot vegen/gang- og sykkelvegen kan gjerast med gjerde eller evt. støyskjerm, men det må påreknast dekkja av campingplassen sjølve med bakgrunn i at hyttene er bygd både innafor byggegrense mot veg og innafor støysone (i følgje matrikkelen skal hyttene vore teke i bruk 1999-2001).

Gang- og sykkelvegen som ligg inne i reguleringsplanforslaget ved busshaldeplassen som ligg sør for fylkesvegen, vil legge beslag på 17 m<sup>2</sup> av parkeringsplassen til leileghetsbygget slik denne går fram av flybilde frå 2020. Kommunen vil gå inn for å ta ut busshaldeplassen med tilhøyrande fotgjengarovergang og gang- og sykkelvegareal, da vegeigar fylkeskommunen ikkje finn behov for å krevje at denne blir etablert. Ein viser til uttala frå fylkeskommunen som er referert over, og kommentarar til denne frå saksbehandlar.

Aaboen ber om at perioden for stans av støyande anleggsarbeid blir utvida i forhold til det som er føreslege. Det er som for Øyberget næringsområde føreslege at det ikkje skal gjennomførast støyande aktivitet knytt til grunnarbeid som sprenging, pigging, knusing, massetransport, tomtearrondering mm. i perioden fom. 15.06 tom. 15.09, samt på helge- og høgtidsdagar. Forlenging av periode med nærast anleggsstans med to månader, vil kunne medføre større kostnadsauke for bygginga av gang- og sykkelveganlegget. p.g.a. at anleggsarbeidet må påreknast å gjerast i lengre periodar med frost og vinter. Med tanke på at det berre er ei 85 m lang strekning med gang- og sykkelveg frå riksvegkrysset til innkøyrsla til campingplassen som ligg heilt nær campingplassen, vil ikkje saksbehandlar tilrå å gå inn for forlenging av perioden ut over det som går fram av reguleringsplanforslaget kap. 4.1.3.

Når det gjeld erstatning for eigedom som må bli avstått til gang- og sykkelveganlegget, vil det bli erstatta etter erstatningsmessige prinsipp nedfelt i lovverket. Det arealet som må bli avstått til gang- og sykkelveganlegget av areal som er omfatta av eigedomen til campingplassen, omfattar i revidert planforslag 191 m<sup>2</sup> (50 m<sup>2</sup> til gang- og sykkelvegen + 141 m<sup>2</sup> til sideareal).

#### **9.4 NVE, brev 31.05.2023**

NVE viser til at planområdet ligg delvis innafor faresone for flaum, og at flaumfaren vart kartlagt av Norconsult i samband med reguleringsplan for Dønfoss Camping (notat datert 15.02.2017). Dei viser til at faresona til ein 200-års flaum er vist som omsynssone H320\_1

på plankartet, og har tilhøyrande planføresegn som sikrar tilstrekkeleg tryggleik jf. byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-2. I dag rår NVE til at ein kartlegg faresone for 200-års flaum med klimapåslag, i områder der ein legg til rette for utbygging. NVE viser til at kommunen ser det ikkje som naudsynt i denne planen da arealføremålet det regulerast til er lik dagens situasjon.

NVE viser til at det for handtering av overvatn kring køyreveg og gangveg er det fastsett i planføresegn punkt 4.1.2, 4.3.1 e, og 4.3.2 c, at vegane skal opparbeidast med stikkrenner og grøfter som er dimensjonert i samsvar med TEK17 § 7-2 for 200-årsflaum med 40 % klimapåslag. Dei viser til at det og er fastsett at det skal leggjast fram ein overvassplan som visar anlegg og tiltak for handtering av avrenning, overvatn og ekstremnedbør. NVE gir eit fagleg råd om at overvassplanen viser og skildrar korleis overvatn skal renne trygt heilt fram til resipienten, og skriv at flaumvegane bør teiknast inn i plankartet.

NVE viser til at reguleringsplan for gang- og sykkelveg aust i planområdet, overlappar noko med reguleringsplan for Dønfoss camping (jf. figur under). Dei viser til at det her er kartlagt faresone for eit 5000-års skred, av NGI i 2016, og at faresona ikkje er teikna inn som omsynssone i reguleringsplan for gang- og sykkelveg. Sjølv om det ikkje planleggast for nye tiltak i dette området, rår NVE sterkt til at faresona teiknast inn og får tilhøyrande planføresegn som sikrar tilstrekkeleg tryggleik i tråd med krava i TEK17 § 7-3.



*Figur frå NVE si uttale: Reguleringsplan for gang- og sykkelveg overlappar noko med reguleringsplan for Dønfoss camping. NVE skriv at ein på utsnittet kan sjå omsynssone for skred i reguleringsplan for Dønfoss camping (svak farge), men ikkje i forslaget til reguleringsplan for gang- og sykkelveg (sterk farge).*

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig omsyn til flaum- og skredfare, overvatn, vassdrag og energianlegg i arealplanar, byggeløyve og dispensasjonar. Dette gjeld uavhengig av om NVE har gitt råd, uttale, eller motsegn til saka.

*Kommentarar frå saksbehandlar:*

*Ein merkar seg at NVE peikar på manglande innteikning av skredfarezone for 5000-årsskred for eit areal heilt aust i planområdet. Området grenser her mot reguleringsplanen for Øyberget næringsområde godkjend 22.03.2023. I samband med utarbeiding av denne planen var det gjort skredfarekartlegging i av Norconsult AS på oppdrag frå Skjåk kommune med rapport INGGEO-01 "Skredfarevurdering av Øyberget industriområde, Dønfoss, Skjåk kommune". Konklusjonen frå denne vurderinga, er at arealet som grensar inn mot det nye*

*planområdet for gang- og sykkelvegen, ikkje er skredutsett. Slik sett avvikar denne skredkartlegginga frå NGI-rapporten for Dønfoss camping frå 2016 som tilseier at arealet ligg i faresone for utlaup av snøskred med nominell fare 1/5000. Norconsult AS har i sin rapport kommentert dette i forhold til nye berekningsmetoder i samsvar med NVE sin nye vegleiar frå 2020. Dei viser også til at deira vurdering i forhold til snøskred, samsvarar med vurdering NGI har gjort for NVE i 2018 med rapport nr. 7/2018 "Skredfarekartlegging i Lom, Skjåk og Vågå kommuner" som omfattar område like austafør, der snøskred ikkje lenger er rekna å nå så langt ned. Det var på bakgrunn av dette ikkje teikna inn faresone for skred i den godkjende reguleringsplanen for Øyberget næringsområde som grenser inntil den nye planen.*

*I det område der innteikning av skredsone i den nye reguleringsplanen for gang- og sykkelvegen eventuelt manglar, er samferdselsformål for køyreveg og gang- og sykkelveg einaste byggeformål, og ingen av desse reguleringsformåla er i nærleiken å ligge i sikringsklasse S3. Saksbehandlar vurderer at ein oppretthald planforslaget til vedtak utan å teikne inn faresone for skred.*

## **9.5 Statsforvaltaren i Innlandet, brev dat. 01.06.2023**

Statsforvaltaren skriv at reguleringsplanen for gang- og sykkelveg ved Dønfoss camping inneberer at det vert lagt godt til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs rv. 15 Skjåkvegen, samt langs fv. 2650 – Nordberg solside frå kryss med rv. 15 til nytt regulert tilkomst til Øyberget næringsområde. Han viser til at planen legg og til rette for etablering av parkeringsområde på nordsida av fylkesvegen ved avkøyringa til Dønfoss camping.

Statsforvaltaren viser til at det er gjort greie for utgreiingar som avklarar at planområdet ikkje er skredutsett. Han viser til at det med omsyn til flaum er innarbeidd omsynssone flaumfare i plankartet med tilhøyrande planføresegn, og at det er retningslinjer for overvasshandtering i planføresegnene. På bakgrunn av dette ser Statsforvaltaren at samfunnstryggleiks- og beredskapsmessige omsyn er vareteke i planen.

Statsforvaltaren skriva at han synast at det er gjort eit godt reguleringsarbeid, og har ikkje nokon ytterlegare merknader til planen.

*Kommentarar frå saksbehandlar:*

*Kommunen tek uttala frå Statsforvaltaren til etterretning.*

## 10. Verknadar av planforslaget.

### 10.1. Utløyser reguleringsplanlegginga krav om konsekvensutgreiing?

Det ligg ikkje noko areal for ny parkeringsplass i kommuneplanens arealdel, slik at dette tiltaket ikkje er samsvar med overordna plan. Ein har da gjort ei vurdering om slik ny arealbruk vil utløyse krav om konsekvensutgreiing. Kommunen har vurdert at ein parkeringsplass av ein slik storleik, ikkje fell under tiltak som alltid skal bli konsekvensutgreia og ha planprogram eller melding, jf. KU-forskrifta § 6. I følgje KU-forskrifta skal ein da vurdere om planen/tiltaket skal bli konsekvensutgreia ut frå om det kan få vesentlege verknadar for miljø eller samfunn, jf. KU-forskrifta § 8 og § 10. Kommunen vurderer at lokalisering, storleik og utforming av tiltaket og nedbygging av naturressursar, ikkje tilseier at tiltaket med parkeringsplass vil få vesentlege verknadar for miljø eller samfunn. Arealet ligg ikkje i eller nær verneområde og råkar ikkje prioriterte artar, truga artar, naturtypar eller verdifulle landskap. Parkeringsarealet vil heller ikkje råke freda eller verdifulle kulturminne eller kulturmiljø. Arealet er forholdsvis lite og omfattar ikkje areal som er kartlagt som dyrkbart, og det vurderast ikkje som produksjonsareal av stor betydning for landbruksverksemd.

Arealet for den nye parkeringsplassen, ligg på grunn til Skjåk Allmenning, og er nytta til skogproduksjon. I AR5 er arealet oppgjeve med middels bonitet for skogproduksjon. Det vil vere snakk om ein parkeringsplass med eit areal på underkant av 1 dekar. I tillegg kjem sideareal til skjering og fylling (til saman 0,7 dekar), som da for stor del vil kunne nyttast som skoggrunn/friluftsområde også i framtida.

Heller ikkje traseen for gang- og sykkelveg frå avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter og austover til grensa for planområdet for Øyberget næringsområde, ligg inne i kommuneplanens arealdel. Arealet for gang- og sykkelveganlegget her ligg på grunn til Skjåk Allmenning, og er nytta til skogproduksjon. I AR5 er arealet oppgjeve med høg og middels bonitet for skogproduksjon. Gang- og sykkelvegen med sideareal for grøft, terrengskjering mv. utgjer om lag 0,8 dekar ut over areal som i gjeldande plan er regulert for samferdselsformål.

Kommunen vurderer at både arealet til ein ny parkeringsplass og arealet til ny gang- og sykkelveg som omtalt over, er av slik storleik at dei ikkje fell under tiltak som alltid skal bli konsekvensutgreia og ha planprogram eller melding, jf. KU-forskrifta § 6. I følgje KU-forskrifta skal ein da vurdere om planen/tiltaket skal bli konsekvensutgreia ut frå om det kan få vesentlege verknadar for miljø eller samfunn, jf. KU-forskrifta § 8 og § 10. Kommunen vurderer at lokalisering, storleik og utforming av desse to tiltaka og nedbygging av naturressursar, ikkje tilseier at tiltaka vil få vesentlege verknadar for miljø eller samfunn. Kommunen sin konklusjon er at evt. anlegg av ny parkeringsplass og det austlegaste arealet til ny gang- og sykkelveg, ikkje utløyer krav om konsekvensutgreiing etter KU-forskrifta og krav om utarbeiding av planprogram. Det vil her vere tilstrekkeleg at verknadar av desse tiltaka blir nærare omtalt i planomtala.

### 10.2. Verknadar for trafikktryggleik og trafikkavvikling.

Trafikkmengda (ÅDT) på fylkesveg FV2650 er oppgjeve til 160 køyretøy i døgnet, der 10 % av trafikken er oppgjeve til å vere lange køyretøy. Desse tala for mengde trafikk gjeld heile strekninga av FV2650 frå Dønfoss til Bokkoden bru, og da i snitt gjennom heile året. På



strekninga som her skal regulerast frå krysset mot RV15 til avkøyrsla/krysset mot Øyberget kraftstasjon, er det grunn til å tru at trafikkmengda er vesentleg høgare, især om sumaren.

Fartsgrensa på fylkesvegen på strekninga forbi campingplassen er nyleg nedsett til 50 km/t (enno ikkje oppdatert i Statens Vegvesen Vegkart), vidare austover er fartsgrensa 80 km/t. Fylkesvegen er klassifisert i funksjonsklasse D, lokal samleveg med mindre streng haldning til avkøyrslar. Vegen har for det meste ei dekkjebreidde på 5,5 m, og ei køyrebanebreidde på 4,5 m. Det lite areal for vegskulder, og vegen er for trong til å ivareta trafikktryggleiken for gåande og syklande på ein god måte.

Det er stor trafikk i området kring campingplassen. Eigarane av Dønfoss camping skriv i si høyringsuttale til kommuneplanens arealdel i 2020, at dei har 157 familiar og par som har campingvogn ståande heile året, 19 hytter og leilegheiter samt mange plassar til gjennomfarts-turistar. I tillegg har dei mange dagsbesøkande. På campingplassen er det i tillegg drive kafe/restaurant, det er badeanlegg m.m. Dønfoss camping har oppgjeve at dei i 2021 hadde kring 35.000 gjestedøgn.

Føreset ein at 30.000 gjestedøgn er i hovudsesongen på campingplassen som er frå 15. juni til 15. september (93 døgn), og at dei gjennomsnittsgruppa/familie som overnattar på campingplassen køyrer bil med i snitt 4 bilturar pr. dag, vil berre overnattingsgjestane medføre 430 bilturar pr. døgn på strekninga. Med tillegg av dagsbesøk på campingplassen, kafe/restaurant og badeanlegg, og den årsdøgntrafikken (ÅDT) som er oppgjeve for fylkesvegen, må ein kunne rekne med ein gjennomsnittstrafikk på minst 600 køyretøy i døgnet på strekninga frå campingplassen til riksvegkrysset i perioden frå midten av juni til midt i september. Det vil med utgangspunkt i denne trafikken vere mange gåande og syklande som beveger seg langs og over fylkesvegen til turområde og aktivitetar i kring campingplassen. Det er også mange både lokale og turistar som sykklar langs fylkesvegen både for transport og for trim.

Utbygging av Øyberget næringsområde vil tilføre enda meir biltrafikk på vegen. Denne utbygginga vil medføre auke i tungtrafikkandelen, og mesteparten av trafikkauken vil skje vestover mot riksvegkrysset ved Dønfoss.

Dagens trafikktalet og forventa trafikkauke framover, tilseier at det vil vere behov for å få bygd ut gang- og sykkelveg på strekninga – da især på strekninga frå riksvegkrysset til innkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøksenter. Vidare austover til den planlagde avkøyrsla til Øyberget næringsområde, vil behovet i større grad vere knytt opp mot utbygginga av næringsområdet.

Når det gjeld anlegg av kollektivhaldeplassar, har det vore noko ulike signal om behov for slike på staden. Ved oppstart av reguleringsplanen for Øyberget næringsområdet, som ligg inntil dette reguleringsplanområdet i aust, skreiv samferdselsavdelinga i Innlandet fylkeskommune at dei ikkje ser behov for innregulering av busshaldeplass på strekninga, da på og avstiging løysast ved stopp på vegen. Den vurderinga var vel gjort i forhold til at det er få skuleungar som har skuleskyss i dette området. I uttala ved oppstart av reguleringsplanen for denne planen (gang- og sykkelveg Dønfoss nord), har fylkeskommunen ønske om at busshaldeplassar også bør vere en del av planarbeidet.

Busshaldeplassar er vurdert å ville vere eit godt trafikktryggingstiltak, men er kostbare å bygge ut. I høyringsframlegget vart det føreslege regulert haldeplass for buss på begge sider av fylkesvegen like aust for avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter, med tilhøyrande regulert kryssing for fotgjengarar med fotgjengarovergang. Kommunen rekna med at det var vegeigar som må bygge ut desse, og at ei behovsvurdering må gjerast av Innlandet fylke. Det er regulert for næringsutbygging i området, og det er stor turisttrafikk. Det er potensiale for at dei som skal jobbe i næringsområdet og for at besøkande til campingplassen og besøkscenteret i tilknytning til kraftverket, kan reise kollektivt. I reguleringsplanforslaget som var sendt til offentleg ettersyn og høyring var det såleis set av areal for bygging av busshaldeplassar slik at planen gir mogelegheit for å bygge desse etter nærare vurdering av behov.

I si uttale ved offentleg ettersyn og høyring av planforslaget, skriv fylkeskommunen at dagens situasjon tilseier ikkje behov for haldeplass på strekninga og at det ikkje er noko krav frå fylkeskommunen. Dette saman at fylkeskommunen det kommunen skriv knytt til manglande prioritering og finansiering frå dei som vegeigar for eit slikt tiltak på denne fylkesvegstrekinga, gjer at saksbehandlar vurderer bygging av kollektivhaldeplassar her lite realistisk i overskodedeleg framtid. Ein har derfor i planforslaget til sluttbehandling, teke ut kollektivhaldeplassane frå planen. Endringa inneberer også at ein tek ut av planforslaget fotgjengarovergang og ein mindre gang- og sykkelvegstreking knytt til kollektivanlegget. Dersom det vil vise seg at det i framtida vise seg at det oppstår behov for meir markerte busstopp, kan dette gjerast ved skilting for busstopp og oppmerking av kantstopp i vegbana i samsvar med vegnormalane.

I planforslaget som vart til offentleg ettersyn og høyring, var det teikna inn kryssing med gangfelt over fylkesvegen på to stader; ei vest for avkøyrsla til campingplassen og ei over fylkesvegen aust for avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøkscenter der det var planlagt busshaldeplassar. Den siste av desse kryssingane går ut, da dei planlagde busshaldeplassane, er teke ut av planforslaget som blir lagt fram for vedtak. Vegvesenet si handbok 270 tilseier at ein ved over 30 kryssande over veggen i timen bør vurdere gangfelt på viktige gangtrasear på vegar med ÅDT mindre enn 2000 med fartsgrense 50 km/t. Tvers ovafor innkøyrsla til campingplassen, dvs. nær det vestre gangfeltet som ligg i planforslaget, går det opp merka turstig som er mykje nytta i tillegg til at det generelt vil vere stor trafikk her mot turområde på oppsida av veggen. Med omsyn til trafikktryggleiken har kommunen ønskje om at det etablerast gangfelt over fylkesvegen her.

Utbetring av krysset mellom RV15 og FV2650 med breiddeutviding av fylkesvegen fram mot krysset og etableringa av fysisk trafikkøy, er omtalt i som skissert i kapitel 8.2 framføre. Dette vil medverke til betre avvikling av trafikken og redusere risikoen for trafikkulykker i krysset. Årsdøgntrafikken på RV15 er oppgjeve til 1114 køyretøy i døgnet vestover og 1802 køyretøy austover. Trafikkmengda på fylkesvegen er nærare omtale ovafor, og varierer svært mykje gjennom året. Begge vegane har ei fartsgrense på 50 km/timen (sjølv om dette ikkje er oppdatert i vegkart for fylkesvegen). Det er i sær trafikk som krev kryssingar av motgåande køyrefelt som har betydning for avvikling av trafikken i krysset, dvs. køyring inn på fylkesvegen for trafikk på RV15 vestfrå og køyring ut på riksvegen frå fylkesvegen for trafikk som skal austover. Påkøyrings- og avkøyringsfelt ville vore ei meir optimal løysing både med omsyn til trafikkavvikling og trafikktryggleik, men er ikkje vurdert nærare innafor

ramane av dette planarbeidet. Slike løysingar er heller ikkje spelt inn av statlege eller regionale vegstyresmakter.

### **10.3. Verknadar for naturmiljø og naturmangfald.**

Planområdet ligg inntil fylkesvegen nær Dønfoss camping, og det er ingen kjente registreringar av truga eller sårbare artar på dette arealet.

Planområdet inngår i et stort beiteområde hjortevilt, men areala nær vegen og campingplassen er av liten verdi. Det går en dokumentert villtrekk aust for planområdet frå sørsida av Ottaelva og nordover mellom Dønfoss camping og jorda til garden Fallingene. Trekkvegen nyttes av både elg, hjort og rådyr, men vil ikkje bli påverka av denne reguleringa.

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

I samsvar med naturmangfaldlovas § 8 skal kunnskapsgrunnlaget av naturmangfald og naturverdiar baserast på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypens utbreiing og økologisk tilstand.

Planområdet ligg inntil fylkesvegen, og kring planområdet ligg Dønfoss camping og Øyberget kraftverk/besøksenter og massetippen frå kraftutbygginga. Det er ingen registreringar i dei databasane Artsdatabanken og Naturbase i planområdet utover nemnte verdiar knytt til beite og trekkvegar for hjortevilt. Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som tilstrekkeleg.

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 den planforslaget ikkje er vurdert å påverke viktige naturtypar eller artar, og kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt nok, vurderer ein ikkje føre-var prinsippet relevant i forhold til den vidare behandlinga av planforslaget.

Etter § 10 skal den planlagde bruken av området vurderast ut frå samla belastning som økosystemet er eller vil bli utsett for. Planforslaget blir vurdert å få 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.

Ein reknar at dei planlagde 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 ta sikte på å unngå eller avgrense skader på naturmangfaldet. Dette skal man gjere gjennom å ta utgangspunkt i slik teknikk og lokalisering som, ut i frå vurderinga av dei andre prinsippa, både tar omsyn til naturen og til samfunnsøkonomiske prinsipp. Ein vurderer § 12 som omsynstatt ved forslag av tiltak som går fram av dette reguleringsplanforslaget.

#### **10.4. Verknadar for landskap.**

Utbyggingstiltak i samsvar med regulering for bygging av gang- og sykkelveg, anleggstiltak ved rikskrysset og ny parkeringsplass, vil medføre eit inngrep i landskapet, men som ikkje ha særleg store verknadar for landskapet der den vil ligge inntil fylkesvegen og allereie utbygde areal på Dønfoss camping.

#### **10.5. Verknadar for jord- og skogbruk.**

Utbyggingstiltak i samsvar med regulering av areal på nordsida av fylkesvegen for bygging av gang- og sykkelveg, anleggstiltak ved rikskrysset og ny parkeringsplass, vil medføre at 4,1 dekar landbruksareal som tidlegare ikkje var regulert for samferdselsformål, vil gå ut av produksjon. Arealet omfattar 0,7 dekar skogsmark av høg bonitet og 3,4 dekar skogsmark av middels bonitet. Sjølv om 0,7 dekar av høg bonitet er kartlagt som dyrkbart, vurderast areala med omsyn til lokalisering og storleik, ikkje som produksjonsareal av stor betydning for landbruksverksemd.

Arealet som regulerast i denne planen på sørsida av fylkesvegen, var allereie regulert for utbyggingsformål.

#### **10.6. Verknadar for geologiske og hydrologiske ressursar.**

Det er ikkje registrert geologiske ressursar eller grunnvassførekomst i eller nær planområdet. Utbyggingstiltak i samsvar med reguleringsplanen, vil derfor ikkje råke geologiske ressursar eller grunnvassressursar.

#### **10.7. Verknadar for kulturminne og kulturmiljø.**

Kulturvernavinga i fylkeskommunen skriv at det ikkje er det ikkje er arkivopplysningar om kjente automatisk freda kulturminne innafor eller i umiddelbar nærleik til dei planlagde tiltaka. Dei vurderer området til å ha avgrensa potensial for førekomst av automatisk freda kulturminne, og vurderer på grunnlag av dette det ikkje som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

#### **10.8. Verknadar for forureining, energi og klima.**

Utbyggingstiltak i samsvar med planforslaget vil ikkje føre til forureining eller auka støybelastning. Utbygging av gang- og sykkelveg og tilrettelegging for mjuke trafikantar vil medføre at fleire vil gå og sykle, og det vil vere gunstig for energibruk og klima og bidra til mindre trafikkstøy.

Planforslaget vil medføre en omdisponering av omtrent 4,1 dekar produktivt skogsareal som ikkje tidlegare har vore regulert/teke i bruk for byggeformål eller samferdselsformål. Utbygging av desse areala vil medføre at det blir frigjort klimagassar. Tabellen under viser berekna utslipp av klimagassar som følgje av at areal vil bli omdisponert ved realisering av planforslaget.

Skog	Areal i m2	Utslepps-koeffisientar (kg CO2/m2)		Utslepp (kg CO2)		
		Biomasse	Jord	Biomasse	Jord	Sum
Låg bonitet	0.0	12.0	48.0	0.0	0.0	<b>0.0</b>
Middels bonitet	3441.5	20.3	48.0	69862.5	165192.0	<b>235054.5</b>
Høg bonitet	712.3	31.9	48.0	22722.4	34190.4	<b>56912.8</b>
Open fastmark – impediment/ uproduktiv skog	0.0	3.9	46.0	0.0	0.0	<b>0.0</b>
Sum	4153.8			92584.8	199382.4	<b>291967.2</b>

Tabellen viser berekna utslepp av klimagassar som følgje av at areal vil bli omdisponert ved realisering av planforslaget (metode: SVV, Metode for berekning av CO2-utslipp knytt til arealbeslag ved vegbygging, 2015).

Summen av frigjering av klimagassar som følgje av at areal vil bli omdisponert ved realisering av planforslaget, vil medføre eit klimautslepp tilsvarande 292 tonn CO2.

### 10.9. Verknadar for barn og unge.

Planforslaget rører i liten grad barn og unges interesser direkte. Gang- og sykkelveggar har stor verdi for trygg ferdsel, især for barn- og unge, og vil vere positivt for nærmiljø og folkehelse. Areal som vil bli bygd ned ved realisering av planforslaget bygd ned som følgje av planen har ikkje nokon særleg verdi for barn og unge.

### 10.10. Verknadar for teknisk infrastruktur.

Kommunalt VA-nett kryssar planlagd gang- og sykkelvegen. Ein må ta omsyn til dette ved utbygginga.

### 10.11. Verknadar for samfunnstryggleik.

Plan- og bygningslova stiller krav om gjennomføring av analyser for risiko- og sårbarheit (ROS-analyser) ved all arealplanlegging, jf. § 4.3. Det er utarbeidd ROS-analyse som følger planforslaget. Analysen er utarbeida i samsvar med vegleiar frå Direktoratet for sikkerheit og beredskap (DSB).

Følgande farar/uønskte hendingar var vurderte som relevante for planområdet, og det er da gjort ei vurdering av sårbarheit for desse i ROS-analysen:

- Snøskred
- Jord- og flaumskred
- Flaum i vassdrag
- Ekstremnedbør/overvatn
- Skog-/lyngbrann
- Støy

Planområdet og arealbruken det planleggast for er vurdert som lite sårbart, men for temaet ekstremnedbør/overvatn står planområdet fram som moderat sårbart.

Det er da gjennomført ei meir detaljert risikokartlegging for temaet ekstremnedbør/overvatn i samsvar med DSB sin vegleiar. Det har medført at ein tilrår at det vert gjeve planføresegner om handtering av overvatn/ekstremnedbør der det stillast krav om at:

- Det skal utarbeidast plan for handtering av overvatn før utbygging som tek høgde for ekstremnedbør.
- Ved anlegg av nye samferdselsanlegg og utbetring av eksisterande, skal anlegga bli dimensjonert med eit klimapåslag på minimum 40 %.

Ein viser til ROS-analysen for meir opplysningar kring verknadar for samfunnstryggleik.

# 11. Planforslaget ved sluttbehandling.

Planforslaget består av følgjande dokument:

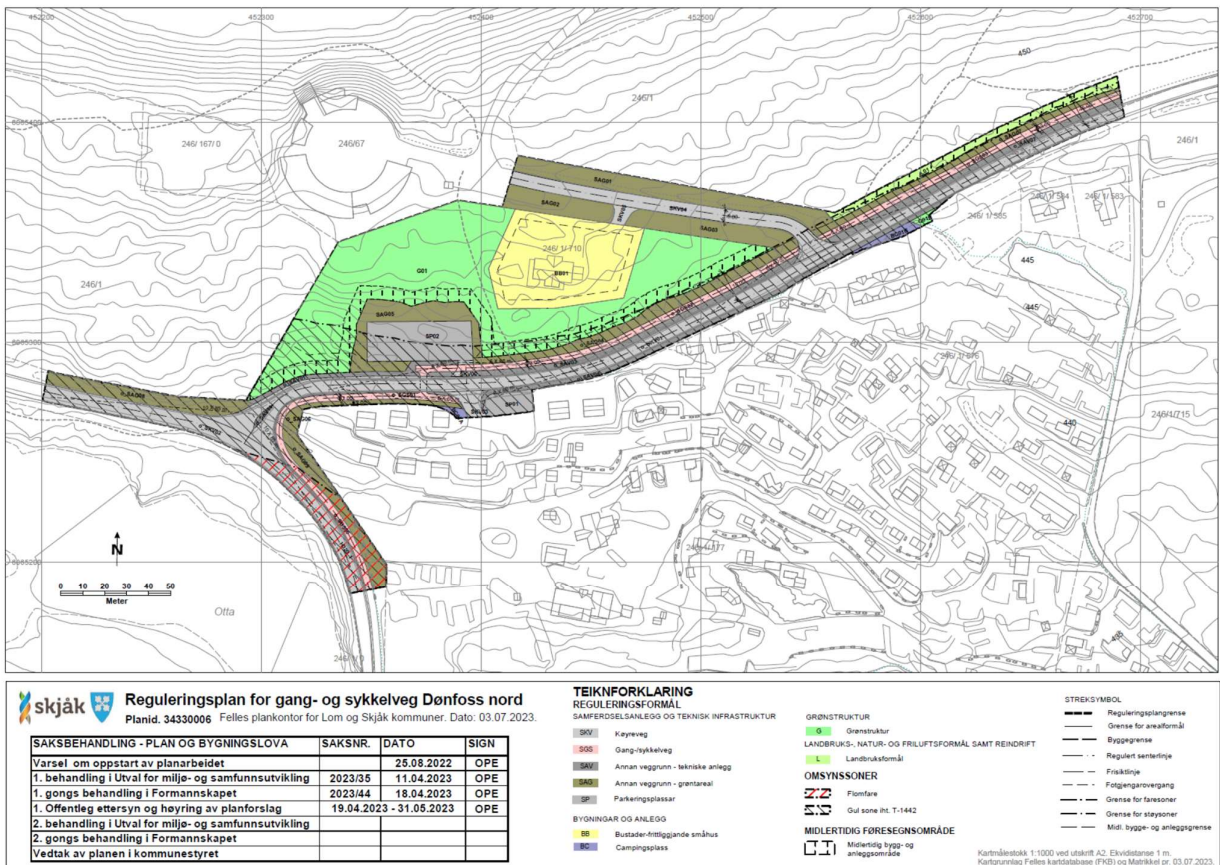
- Reguleringsplankart i målestokk 1:1000 (A2-format)
- Planføresegner
- Planomtale (dette dokumentet)
- ROS-analyse

Hovudformålet med planen er regulering av ny gang- og sykkelveg langs FV2650. Ein har også føreslege regulert inn ein ny parkeringsplass nord for fylkesvegen tvers ovanfor hovudinnkøyrsla til Dønfoss camping.

For å følgje opp reguleringsplanen for Øyberget næringsområde (planid. 34330002), blir også utbetring av krysset mellom rv.15 og fv. 2650 med anlegg av fysisk trafikkøyr regulert som del av reguleringsplan for gang- og sykkelveg for Dønfoss nord (jf. kapittel 7 over).

I forhold til planforslaget som var lagt ut til offentleg ettersyn og høyring, er haldeplassar for buss teke ut av planforslaget som leggst fram for planvedtak. Innlandet fylkeskommune har i si høyringsuttale skrive at dei ikkje ser behov for busshaldeplassar, og ikkje vil prioritere å bygge og finansiere desse. Denne endringa inneberer også at ein har teke ut av planforslaget ein vegkryssing med fotgjengarovergang her og ein mindre gang- og sykkelveg knytt til det tidlegare føreslegne kollektivanlegget.

Forslag til planløyising går fram av plankartet, jf. kartfigur 9 under. For full kartinformasjon viser ein til reguleringsplankartet i A2-format som er vedlegg til saka.



Kartfigur nr. 9. Forslag til reguleringsplankart ved sluttbehandling av planen.

Planforslaget omfattar om lag 25 dekar og har følgjande forslag til reguleringsformål:

REGULERINGSFORMÅL	Høyringsutkast m <sup>2</sup>	Revidert forslag til vedtak m <sup>2</sup>	Diffe- ranse m <sup>2</sup>
1111: Bustadbygnad - frittliggande småhusbygnad	2 478	2478	0
1173: Campingplass	21	132	111
2011: Køyreveg	5 245	5245	0
2015: Gang- og sykkelveg	1 692	1545	-147
2018: Annan veggrunn - tekniske anlegg	1 506	1789	283
2019: Annan veggrunn - grøntareal	5 314	5341	27
2073: Kollektivhaldeplass	227	0	-227
2082: Parkeringsplassar	1 176	1093	-83
3001: Grønstruktur	6 831	6867	36
5110: Landbruksformål	540	540	0
SUM=	25 030	25030	0

I tabellen er det for samanlikning sett opp arealrekneskap for planforslaget slik det ligg føre for vedtak av planen, og slik det var ved utlegging til offentleg ettersyn og høyring. Differanse mellom desse er vist i siste kolonne.

I tillegg til arealbruksformåla, er det på kartet som i høyringsforslaget, lagt inn faresone for flaum som omfattar delar av areal for RV15 med gang- og sykkelveganlegg. Det er lagt inn støysone etter nye støvvarselkart frå Statens Vegvesen. Støysona avvikar noko frå den som er lagt inn i reguleringsplanen for Dønfoss camping godkjent i 2016. Det er lagt inn midlertidig føresegningsområde som omfattar *Midlertidig bygge- og anleggsbelte* som omfattar areal utanfor areal regulert for samferdselsformål som ein ser vil vere naudsynt å ta i bruk under bygginga av samferdselanlegga. Areal i dette anleggsbeltet skal attendeførast og nyttast til underliggande arealbruksformål etter utbygginga.

### 11.1 Bustadbygnad – frittliggande småhusbygnad.

Reguleringsføremålet omfattar eksisterande bustadtomt med einebustad, GID 246/1/710. Reguleringa er i samsvar med reguleringsplanen for Dønfoss camping frå 2016, og areal for dette er likt i forslaget til vedtak og i høyringsforslaget.

### 11.2 Køyreveg.

For å utbetre krysset mellom RV15 og FV2650 til ny standard tilpassa trafikk med vogntog køyremåte A, har det vore naudsynt å utvide fylkesvegen i breidda på strekninga fram mot krysset. Utvidinga av vegbreidda er planlagt å skje på nordsida av fylkesvegen. I forhold til dagens regulering omfattar utvidinga av areal som er regulert til føremålet *Køyreveg* 133 m<sup>2</sup> meir enn det som er regulert for formålet i gjeldande reguleringsplan. Vidare austover er fylkesvegen teikna inn med same breidde som i dag.

Køyring med vogntog i krysset med køyremåte A, tilseier ei trafikkavvikling som inneberer at det store køyretøyet vil kunne halde sitt køyrefelt gjennom krysset utan å kome inn i



motgåande køyrefelt. Ein viser til det som er skrive om dette i kapitel 8.2 framføre og kartfigur 8 som er teke inn der.

Areal for køyreveg er likt i forslaget til vedtak og i høyringsforslaget.

### **11.3 Gang- og sykkelveg.**

Gang- og sykkelvegar er lagt inn med ei breidde på 3 m (2,5 meter + skulder 0,25 m på kvar side), med eit sideareal for grøft og skråning/fylling som varierer noko i breidde. Planen legg opp til at gang- og sykkelveganlegget skal byggast i samsvar med Statens Vegvesen si handbok N100.

På strekninga frå riksvegkrysset til den nye fotgjengarkryssinga over fylkesvegen, er gang- og sykkelvegen lagt inn med breidde 3 m og eit sideareal på 2 m, som i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping, godkjend 17.06.2017. I forslaget til vedtak er gang- og sykkelvegen forlenga rett fram mot avkøyrsla til campingplassen der den endar. Det vil seie at det ikkje er lengre er teikna inn ei strekning med gang- og sykkelveg inn langs avkøyrsla som i gjeldande plan. Det offentlege har ikkje behov for å regulere og erverve areal vidare inn langs avkøyrsla til campingplassen.

Om lag 10 vest for hovudinnkøyrsla til campingplassen er det teikna inn fotgjengarovergang over fylkesvegen. Gang- og sykkelvegen (SGS02) fortset vidare austover på nordsida av fylkesvegen fram til innkøyrsla til Øyberget kraftverk. Kryssinga av vegen er lagt her av omsyn til trafikktryggleiken, da siktforholda er betre her enn på austsida av innkøyringa til campingplassen, jf. det som er skrivi om dette i kapitel 6.4 over.

Frå innkøyrsla til kraftverket fortset gang- og sykkelvegen (SGS03) vidare austover fram til grensa for reguleringsplanen for Øyberget næringsområde (planid. 34330002). I denne reguleringsplanen som vart vedteke 23.02.2023, er det teikna inn gang- og sykkelveg vidare austover til den planlagde innkøyrsla til Øyberget næringsområde.

### **11.4 Annan veggrunn – teknisk anlegg.**

Arealformålet omfattar sideareal som ligg mellom riksveg/fylkesveg og gang- og sykkelvegar. Arealformålet omfattar også ei stripe mellom fylkesvegen og campingplassen, og dessutan trafikkøyr i krysset mellom fylkesvegen og riksvegen. Arealet omfattar mellom anna areal for veggrøft. På desse areala er det med omsyn til trafikktryggleik/siktforhold/drift av veggroft, ikkje er ønskje om etablering av vegetasjon med høgde over 0.5 m.

### **11.5 Annan veggrunn – grøntareal.**

Arealformålet omfattar sideareal til riksvegen, til gang- og sykkelvegar sykkelveg, og til tilkomstvegen opp til Øyberget kraftverk/besøkscenter. Areala skal nyttas til nødvendig grunn til samferdselsanlegga utanom trafikkareala for å ivareta anlegget sin funksjon og samstundes ha eit grønt preg. Areala skal så langt det er mogeleg settast i stand på ein slik måte at stadeigen vegetasjon kan bli etablert etter ferdigstilling av samferdselsanlegga og eventuell framføring av nødvendig teknisk infrastruktur.

## 11.6 Parkeringsplassar.

Arealformålet omfattar SP01 som er eksisterande parkeringsplass inne på Dønfoss camping og SP02 som er ny parkeringsplass på nordsida av fylkesvegen.

Bakgrunnen for den nye parkeringsplassen (SP02) er at Dønfoss camping har meldt inn ønske til kommunen om at det blir regulert inn eit nytt areal for parkering på nordsida av fylkesvegen (Fv2650). Campingplassen har behov for fleire parkeringsplassar først og fremst for gjestar til restauranten/kafeen. Det har da vorte hensiktsmessig å innlemme planane om bygging av parkeringsplass i reguleringsplanlegginga for gang- og sykkelvegen som skjer i same område. Den nye parkeringsplassen SP02, har eit areal i underkant av 1 dekar. I tillegg kjem noko sideareal til skjering og fylling som er regulert som *Annan veggrunn - grøntareal*. Sidearealet kan for stor del kunne nyttast som skoggrunn/friluftsområde også i framtida.

I planforslaget som vert lagt fram for vedtak, er parkeringsplassen trekt 2 m innover i forhold til i høyringsforslaget. Dette gjer at parkeringsarealet blir noko lengre vekk frå vegen, med avgrensing mot sør som samsvarer med byggegrense som er føreslege her på 10 m frå senterlina av fylkesvegen. Byggegrensa mot fylkesvegen vert i forslag til vedtak av reguleringsplanen. Jf. det som er skrive om dette i kapitel 9.2 under kommentarar til fylkeskommunen ai uttale ved offentleg ettersyn og høyring. Areal som bli liggande mellom den nye parkeringsplassen og vegen/regulert gang- og sykkelveg, får reguleringsformål *Annan veggrunn – tekniske anlegg*. Parkeringsplassen vil etter revideringa få ei breidde på 18 m og lengde på 47,5 m, noko som vil vere tilstrekkeleg for parkering i to rekker med mellomliggande manøvreringsareal.

Endringa gjer at arealet for parkeringsplassar er minska med 83 m<sup>2</sup> i forslaget til vedtak i forhold til i høyringsforslaget.

## 11.7 Grønstruktur.

Arealformålet omfattar område attverande utmarksareal kring parkeringsplass SP02 og gang- og sykkelveganlegget på oppsida av fylkesvegen fram til avkøyrsla til Øyberget kraftverk/besøksanlegg (G01). Arealet er føreslege regulert som grønstruktur - slik som det er i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping. Når det gjeld vegetasjonsdekke, er skogen sluttavvirket for omtrent 10 år siden, og det er gjensatt en frøtrestilling. Arealet skal ha eit grønt preg, og det er eitt mål at arealet skal vere skogkledd.

Det ligg også eit lite areal med grønstruktur G01B som er tilbakeført til same reguleringsformål som i gjeldande reguleringsplan for Dønfoss camping - der det i høyringsforslaget var teikna inn busshalde plass.

## 11.8 Landbruksformål.

Areal med landbruksformål ligg som ei smal stripe på oppsida av gang- og sykkelvegen som er regulert aust for tilkomstvegen til Dønfoss kraftverk/besøkscenter. På areala kan det drivast landbruksnæring som på allmenningsareala oppfor.

Areal for landbruksformål er likt i forslaget til vedtak og i høyringsforslaget.

### **11.9 Faresone flaum.**

Faresone for flaum omfattar delar av riksvegen med eksisterande gang- og sykkelveganlegg. Faresona er vidareført frå reguleringsplanen for Dønfoss camping frå 2016. I samband med reguleringsplanlegginga den gongen, gjorde Norconsult AS ei flaumvurdering i samsvar med TEK 10 § 7-2. Flaumfare var da utgreidd for tiltak i sikkerheitsklasse S2 som svarar til 200 års flaum. I faresona er det ikkje tillate med byggetiltak, jf. PBL. § 1-6. Dersom det skal bli gjeve løyve for nye tiltak (PBL. §1-6) innafor faresona, skal tilstrekkeleg sikkerheit mot flaum eller erosjon i samsvar med sikkerheitsklassar og sikkerheitskrav gitt i byggt teknisk forskrift (TEK) eller sikkerheitsklassar og sikkerheitskrav som nyttast av Statens vegvesen, vere dokumentert ivareteke gjennom fagleg tilfredsstillande sikring før anleggsarbeidet/ byggearbeidet kan starte. Ein viser til ROS-analysen som følgjer planforslaget.

### **11.10 Støysone.**

Det er lagt inn støysone etter nye støyvarselkart frå Statens Vegvesen. Denne avvikar noko frå den som er lagt inn i reguleringsplanen for Dønfoss camping godkjent i 2016. Det skal ikkje etablerast støyfølsam bygnad innafor sonen.

### **11.11 Byggegrenser.**

Byggegrenser er teikna inn på plankartet.

Byggegrensen mot Fv. 2650 - Nordberg Solside - er 15 meter frå vegens senterline, med unntak for strekninga langs den nye parkeringsplassen SP02, der byggegrensa samsvarer med reguleringsformålgrensa, og er 10 m frå vegens senterline.

Byggegrense mot RV15 er 50 m frå vegens senterline.

### **11.12 Frisikt.**

Det er teikna inn frisiktlinjer ved vegkryss og større avkøyrslar i planforslaget:

- I krysset mellom RV15 og FV2650 er frisiktsone/frisiktline lagt inn med mål 10 x 85 m som i gjeldande reguleringsplan.
- I eksisterande avkøyrse frå Dønfoss camping til FV2650 er frisiktsone/frisiktline justert til 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.
- I eksisterande avkøyrse frå Øyberget kraftverk/besøksenter til FV2650 er frisiktsone/frisiktline justert til 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.
- I ny avkøyrse frå ny parkering til FV2650 er frisiktsone/frisiktline lagt inn med mål 6 x 60 m i forhold til at det er fartsgrense 50 km/t.

Innafor desse frisiktlinjene tillatast det ikkje sikthindrende gjenstandar høgare enn 50 cm over vegbanen.

Da arealet mellom frisiktlinjene berre omfattar areal heilt nær samferdsanlegga som er regulert for samferdselsformål (køyreveg, gang- og sykkelveg, annan veggrunn - tekniske anlegg og annan veggrunn – grøntareal), er det ikkje skravert ut frisiktsoneflater på plankartet.

For eksisterande avkøyrslar mot fylkesvegen der fartsgrense er 50 km/t, tilseier vegvesenets handbok ei frisiktsone på 6 x 45. Det er i planforslaget teke høgde for at reell fart kan vere noko høgare som tilseier lengre stoppsikt. Ein foreslår å bruke frisikt 6 x 60 m som for fartsgrense 60 km/t.

### **11.13 Midlertidig bygge- og anleggsbelte.**

Det er lagt inn midlertidig føresegningsområde som omfattar *Midlertidig bygge- og anleggsbelte* som omfattar areal utanfor areal regulert for samferdselsformål som ein ser vil vere naudsynt å ta i bruk ved gjennomføringa av anleggsarbeid for bygging av ny gang- og sykkelveg, ny parkeringsplass og utbetring av vegkrysset. Areal i dette anleggsbeltet skal attendeførast og nyttast til underliggende arealbruksformål etter bygginga av samferdselsanlegga.