



Innlandet
fylkeskommune

Reguleringsplan
29.3.2023

Planbeskrivelse

Fv. 27 Venabygdsvegen/Rondevegen: Venabygd kirke



Innhold

1. Sammendrag og innledning	3
2. Planprosess og medvirkning	4
2.1. Beskrivelse av planområdet.....	4
2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn.....	5
2.3. Roller og ansvar	5
2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg	5
3. Beskrivelse av reguleringsplanen	6
3.1. Planlagt arealbruk.....	6
3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger.....	7
3.3. Vurdering av alternative løsninger.....	7
3.4. Vurderte alternativer for Hummelåa	8
4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen	9
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan	9
4.2. Veg og trafikkforhold.....	10
4.3. Bekken Hummelåa krysser fv. 27 og fv. 2754.....	12
4.4. Teknisk infrastruktur	15
4.5. Eiendomsforhold og naboer	15
4.6. Landskapsbilde.....	16
4.7. Nærmiljø og friluftsliv.....	17

4.8. Naturmangfold og naturressurser.....	18
4.9. Kulturmiljø.....	22
4.10. Geoteknikk/geologi.....	23
4.11. Støy.....	24
5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse).....	27
5.1. Usikkerhet og avgrensning for analysen.....	27
5.2. Beredskap.....	27
5.3. Identifisering av uønskede hendelser.....	28
5.4. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet.....	30
5.5. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget.....	30
6. Gjennomføring av regulert tiltak.....	32
6.1. Byggetid og rekkefølge.....	32
6.2. Ytre miljø.....	32
6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	32
7. Innspill til varsel om planoppstart.....	33

Redaksjon: Arild Sundt

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

1. Sammendrag og innledning

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplan for utbedring av fv. 27 Venabygdsvegen/Rondevegen gjennom Venabygd tettsted. Krysset mellom fv. 27 Venabygdsvegen og fv. 2584 Venabygdsvegen og omlegging av bekken Hummelåa inngår i reguleringsplanen. Tre eiendommer får omlagt avkjørsel.

Foreslåtte vegløsninger er i tråd med vegnormalkrav, med unntak av at breddeutvidelse i kurvene ikke er så store som vegnormalen krever. Breddeutvidelsen er redusert med 60 cm sammenlignet med vegnormalens krav. Vegskuldrene i kurven mellom kirka og den gamle butikken er utvidet fra 0,5 til 1 m, noe som reduserer kjørebanelens bredde og øker arealet på sidene, hvor gående og syklende får bedre plass.

Reguleringsplanen gir virkninger for tilliggende eiendommer, som må avgi noe grunn til utbedringen. Venabygd kirke med tilhørende kirkegård og kirkegårdsmur blir ikke berørt. Utbedret veg kommer noe nærmere soknestua enn eksisterende veg.

Bekken Hummelåa får ny trase som følge av vegutbedring og nytt kryss mellom fylkesvegene. Dette samt krav til håndtering av vannmengder tilsvarende en 200-årsflom gjør det nødvendig å legge om trase og legge mer av bekken i rør. For en eiendom inntreffer krav om støytiltak.

Det er gjennomført grunnundersøkelser. Undersøkelsene viser at det er varierende dybde til fjell, selv på borpunkter som er relativt nær hverandre. Det antyder at bergets formasjon ikke alltid følger terrengoverflatens form, eller at det er steinblokker i grunnen.

Alle virkninger av reguleringsplanen kommer fram i kapittel 4 i dette dokumentet.

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

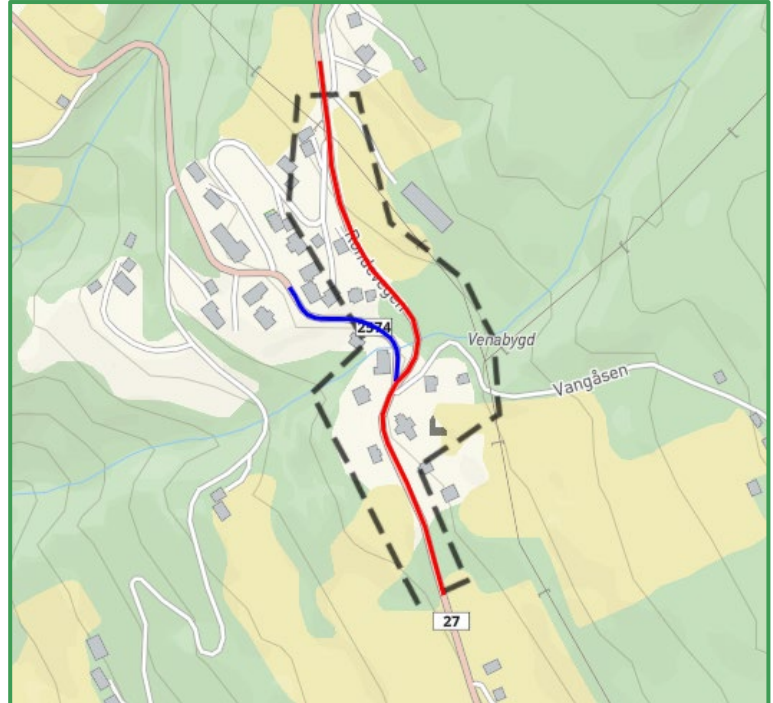
2. Planprosess og medvirkning

2.1. Beskrivelse av planområdet

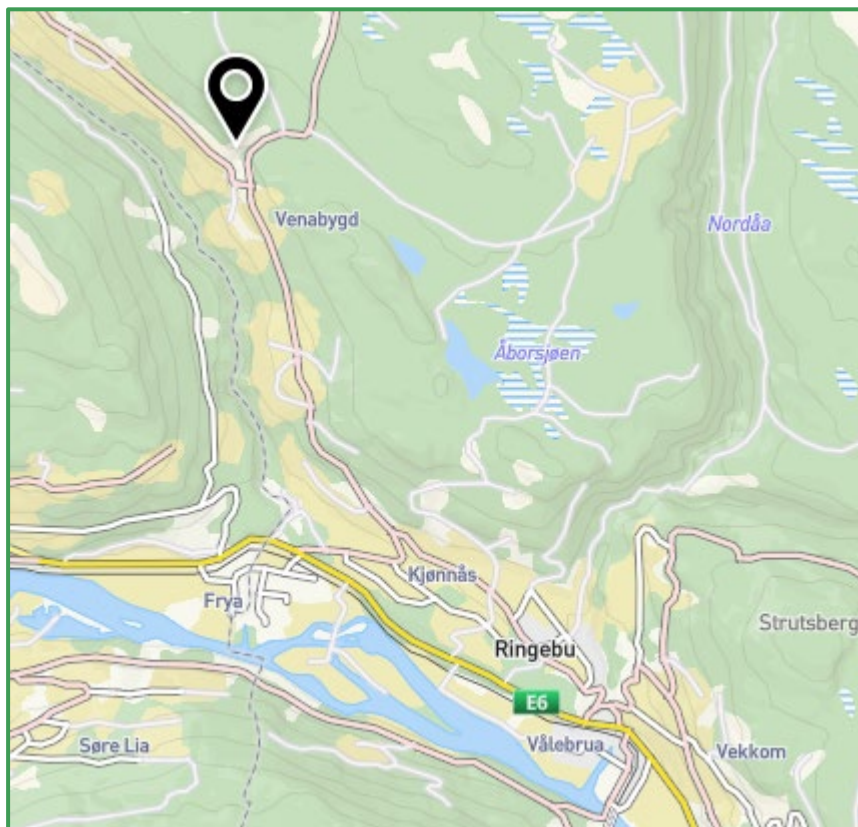
Planområdet tar utgangspunkt i fv. 27 gjennom Venabygd tettsted i Ringebu kommune, markert rødt i kartet til høyre.

Venabygd ligger 9 km nordvest for kommunesenteret Vålebru, og ca 4 km nord for Frya. Venabygd kirke ligger på østsiden av fylkesvegen helt sør i parsellen.

Fv. 2574 er lokalvegen innover Venabygda og har kryss med fv. 27 i Venabygd. Denne er markert blå i kartet til høyre.



Figur 1: Planområdet er markert med svart stiplet linje.



Fv. 27 heter Venabygdsvegen fram til krysset med fv. 2574 og Rondevegen videre mot fjellet.

Fv. 2574 heter Venabygdsvegen fra krysset og videre innover bygda.

Figur 2: Venabygd ligger nordøst for kommunesenteret Vålebru.

2.2. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn

Varsel om planoppstart er utført etter plan- og bygningslovens (pbl) § 12-8. Dette ble sendt ut til grunneiere, regionale myndigheter og andre interessenter i brev som ble sendt den 3.5.2022 (men ved en feil datert 28.3.2022). Oppstart planarbeid ble kunngjort i avisa GD den 5.5.2022.

Det ble gjennomført et åpent møte den 24.mai med orientering om prosjektet og mulighet til å ta opp problemstillinger med representanter fra Innlandet fylkeskommune. Det var 28 frammøtte.

Varsel om planoppstart ble gjort i samråd med Ringebu kommune, etter avklaringer i oppstartsmøte med kommunen den 17.3.2022.

Offentlig ettersyn sendt til grunneiere, regionale myndigheter og andre interessenter i brev 30.3.2023 og ble kunngjort i avisa GD 31.3.2023.

2.3. Roller og ansvar

Innlandet fylkeskommune har utarbeidet reguleringsplanen i egenregi og er forslagsstiller for reguleringsplanen. ViaNova har utarbeidet selve reguleringsplankartet og underleverandøren Electronova har utarbeidet plan for belysning, kabler og ledninger.

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

2.4. Tiltakets forankring i handlingsprogram for fylkesveg

Tiltaket har bevilgning på 20,4 mill kr (prisnivå 2021) i 2024 i Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet, vedtatt 27.10.2021.

3. Beskrivelse av reguleringsplanen

3.1. Planlagt arealbruk

AREALFORMÅL	FELTNAVN
Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, nr.1)	
Boligbebyggelse (1110)	B1-4 (7,07 daa)
Forsamlingslokale for religionsutøvelse (1164)	REL1-2 (2,67 daa)
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, nr.2)	
Veg (2010)	f_V1 – V2 (0,93 daa)
Kjøreveg (2011)	o_KV (4,63 daa)
Annen veggrunn – grøntareal (2019)	o_AVG 1-10 (7,4 daa)
Gang- og sykkelveg (2015)	o_GS1-3 (0,4 daa)
Parkering (2080)	o_P1-3 (0,44 da)
Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (pbl § 12-5, nr.5)	
LNF for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens næringsgrunnlag (5100)	LNFR1-9 (16,73 daa)
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl § 12-5, nr.6)	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (6001)	o_BSV1-3 (0,21 daa)
Hensynssoner (pbl § 12-6)	
Andre sikringssoner (190)	5,92 daa
Høyspenningsanlegg (370)	2,13 daa
Bevaring naturmiljø (560)	1,34 daa
Bestemmelsesområder	
Anlegg- og riggområde:	8,12 daa

3.2. Beskrivelse av regulerte løsninger

Vegløsningen som ligger til grunn for reguleringsplanen tar utgangspunkt i eksisterende fv. 27 og fv. 2574. Fv. 27 får en grunnleggende vegbredde på 6,5 m. I kurver så krever vegnormalen breddeutvidelse for å gi plass til kjøretøy når de svinger. Kravet til breddeutvidelse øker når kurven blir skarpere. Kurvene på fv. 27 gjennom Venabygd får 40-45 m diameter, som er relativt skarpt, men noe bedre enn eksisterende. Det medfører etter vegnormalen krav til breddeutvidelse på 1,8 m på hver side.

I regulert løsning er breddeutvidelsen redusert 30 cm på hver side for å redusere inngrepene i sideterrenget, samtidig som svingebevegelser i kurver er ivaretatt. Dette vil også gjøre at fartsnivået ikke øker like mye som det kunne gjort ved full utvidelse.

Det er ikke regulert eget tilbud for gående og syklende langs fv. 27 da det er svært krevende å få plass til, og antall brukere i gjennomsnitt vurderes å være lavt. Imidlertid legges det opp til utvidet vegskulder som gir mer areal til bruk for gående og syklende. Dette, kombinert med vesentlig bedre siktforhold og belysning, gir bedre trafiksikkerhet for gående og syklende innenfor planområdet.

Helt i nord er Bakkalykkja stengt mot fv. 27 og det er regulert gang- og sykkelveg fram til avkjøringa til Rondevegen 29-33.

Krysset mellom fv. 2574 og fv. 27 er omlagt slik at fv. 2574 ligger rettvinklet mot fv. 27. Dette gir rom for å svinge inn i fv. 2574 også for større kjøretøy som kommer fra fjellet. Regulert løsning ivaretar svingebevegelser for lastebil innenfor eget kjørefelt og vogntog ved bruk av hele kryssets asfalterte bredde.



3.3. Vurdering av alternative løsninger

Det er vurdert ulike løsninger for kryss mellom fv. 27 og fv. 2574 av ulikt omfang, blant annet å flytte krysset lengre opp i bakken. Generelt vil det gi stort behov for oppfylling av masser

dersom krysset skal flyttes lengre opp. Dette vil kunne gi store terrengmessige endringer i det relativt trange tettstedet.

Regulert løsning har et relativt begrenset omfang av omlegging, men håndterer likevel ulike svingebevegelser godt nok, herunder trafikk fra Venabygdsfjellet som skal inn i Venabygdsvegen.

Det er vurdert full breddeutvidelse, noe som er gått bort fra på grunn av inngrep i sideterreng.

3.4. Vurderte alternativer for Hummelåa

Det er i planprosessen vurdert ulike typer grep for vannhåndtering i Hummelåa. Det er ønskelig med så lite inngrep som mulig. Samtidig gjør det bratt fallende terrenget at vannet må kontrolleres forbi atkomstvegen og fylkesvegene (Hummelåa krysser både under Rondevegen og Venabygdsvegen) for å sikre infrastrukturen mot naturhendelser som flom og erosjon.

Ettersom krysset mellom Venabygdsvegen og Rondevegen skal bygges om, vil det bli kortere avstand mellom de to fylkesvegene akkurat der bekken passerer i dag. Dette gjør det vanskelig å få til åpne løsninger for bekken mellom vegene. Det er vurdert ulike former for å legge bekken i rør fra oppstrøms atkomstvegen til nedstrøms Venabygdsvegen.

Løsningen som legges til grunn i reguleringsplanen er en flytting av bekkelinja noen meter nordover, som gir tilstrekkelig avstand mellom fylkesvegene til at bekken kan holdes åpen i dette partiet. Løsningen blir for øvrig beskrevet mer detaljert i kap. 4.3.

4. Eksisterende situasjon og virkninger av reguleringsplanen

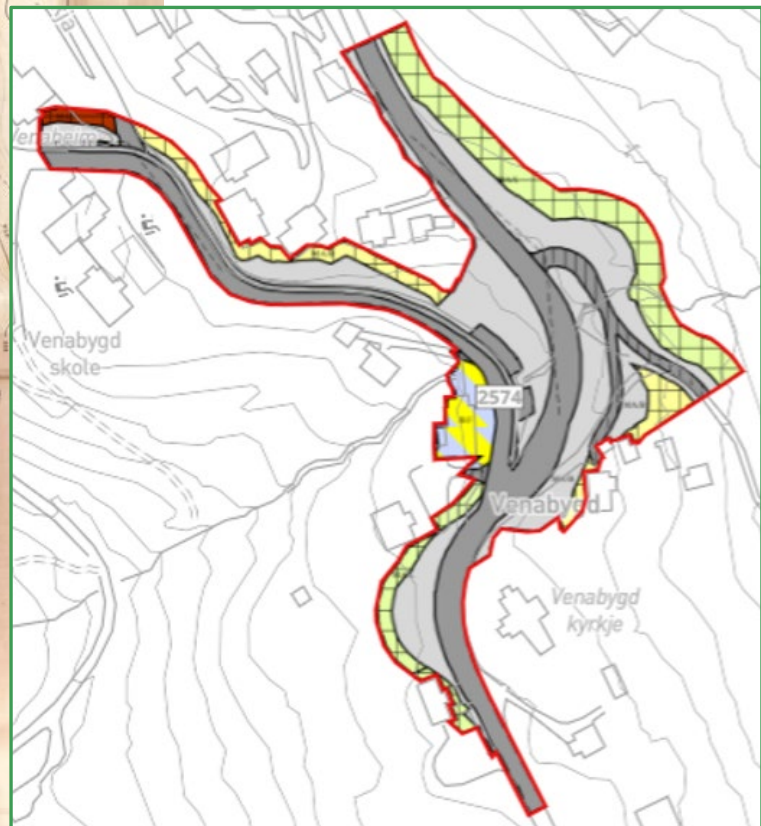
4.1. Kommuneplan og reguleringsplan

Eksisterende situasjon

Kommuneplan for Ringebu, vedtatt 19.6.2018, sier at gjeldende reguleringsplaner for Venabygd gjelder framfor kommuneplanen, som ikke viser arealformål innenfor arealer som er regulert.



Gjeldende arealbruk er derfor reguleringsplanen «Venabygd», vedtatt 7.6.1979, og «Reguleringsplan for gs-veg og breddeutvidelse rv. 27 i Venabygd», vedtatt 25.9.2008.



Figur 3: Figurene viser de to gjeldende reguleringsplanene i Venabygd.

Virkninger av reguleringsplanen

Denne reguleringsplanen, «Fv. 27 Venabygdsvegen/Rondevegen: Venabygd kirke», erstatter delvis både reguleringsplanen «Venabygd» (1979) og «Reguleringsplan for gs-veg og breddeutvidelse rv. 27 i Venabygd» (2008). Hovedløsningen for fv. 27 er i tråd med reguleringsplanen fra 2008, mens løsning for kryss med fv. 2574 Venabygdsvegen er ny. Det er også en del endringer i grensesnittet mellom fylkesveger og tilliggende eiendommer, f.eks når det gjelder avkjørsler og sideterreng. Reguleringsbestemmelsene for bolig er basert på kommuneplan vedtatt i 2019 og delvis fra reguleringsplanen fra 1979.

Det er relativt små avvik mellom denne nye reguleringsplanen og regulert vegutbedring fra 2008. Det som er av avvik gjelder tilpasninger mellom vegutbedring og tilliggende eiendommer. De større terrengmessige utslagene i kurven rundt kirka og kurven øst for kryss med fv. 2574 er relativt lik reguleringsplanen fra 2008. Arealer utenfor vegarealet i ny reguleringsplan er gitt formål og bestemmelser i samråd med Ringebu kommune.

Trase for bekken Hummelåa er ikke definert i reguleringsplanen fra 2008. Bekken har fått endret trase i ny reguleringsplan, se kapittel 4.3.

4.2. Veg og trafikkforhold

Eksisterende situasjon

Fv. 27 er en av de viktigste øst-vest-forbindelser i Innlandet fylke, og betjener trafikk mellom E6 i Gudbrandsdalen og rv. 3 i Østerdalen, samt trafikk nordover mot Follidal og Dovrefjell. Samtidig er betjener vegen trafikk til hytter og annet friluftsliv i fjellområdene mellom dalførene.

Vegen har store årstids- og døgnvariasjoner i trafikkbelastningen. Gjennomsnittlig trafikk er 1000 kjøretøy i døgnet, men trafikken i tellepunktet rett nedenfor Trabelia viser at trafikken ligger på 500-800 kjøretøy på normale hverdager og opptil 2500 kjøretøy/døgn i høytider og ferier. Helgedager har generelt høyere trafikk enn hverdager, men dette varierer mye. Tungtrafikkandelen er 9 %, noe under normalen. Fartsgrensa gjennom planområdet er 50 km/t, med 60 km/t rett sør for planområdet og generell fartsgrense 80 km/t nord for planområdet.

Det er registrert fire ulykker innenfor planområdet der alle er på fv. 27, i kurvene langs med og nord for Venabygd kirke. Alle er møteulykker hvor to biler er involvert. Ulykkene skjedde i 1980, 1995, 1996 og 2012. Ulykkene har klar sammenheng til smal veg og skarp kurve.

Det er ikke tilbud for gående og syklende langs fv. 27. Gående og syklende bruker vegbanen i blandet trafikk. Asfaltert bredde varierer mellom 5 m og 6,5 m. Det er belysning i krysset mellom fv. 27 og fv. 2574.

Fv. 2574 har fartsgrense 40 km/t gjennom Venabygd tettsted, som går over i 50 etter tettbebyggelsen. Gjennomsnittlig trafikkmengde på denne er 200 kjøretøy/døgn. Det er fortau langs fv. 2574 fra krysset med fv. 27 og til Venaheim/Montessoriskolen.

Virkninger av reguleringsplanen

Regulert løsning gir vesentlig forbedring i både trafikksikkerhet og framkommelighet, også for gående og syklende. Kjørebanebredden økes fra 2,25 m til 2,75 m pluss breddeutvidelse i kurvene. I tillegg kommer bredere vegskulder og mer romslige sidearealer langs vegen, som gir bedre vinterdrift ved at det er bedre plass til snøopplag. Tiltakene skaper bedre friskt særlig vinterstid, men også sommerstid når det ikke er snø.

Krysset mellom fv. 2574 og fv. 27 utbedres og gir gode svingebevegelser. Kjøretøy helt opp til dimensjonerende klasse L, lastebil, kan utføre alle svingebevegelser uten problemer. Vogntog kan også bruke krysset, særlig til og fra sør. Vogntog (VT) som kommer fra Venabygdsfjellet og skal innover fv. 2574 Venabygdsvegen, vil i teorien klare svingebevegelsen (de teoretiske beregningene er noe konservative). Her er marginene såpass knappe at det kommer an på svingeegenskapene til kjøretøyet og førerens ferdigheter. Imidlertid vurderes det at det er svært få eller ingen vogntog som har behov for å kjøre denne svingebevegelsen.

Belysningen oppgraderes i kryssområdet og belyst strekning utvides til å omfatte svingen rundt kirka. Bakkalykkja stenges for gjennomkjøring, noe som gir lavere risiko for ulykker i denne boligkata.

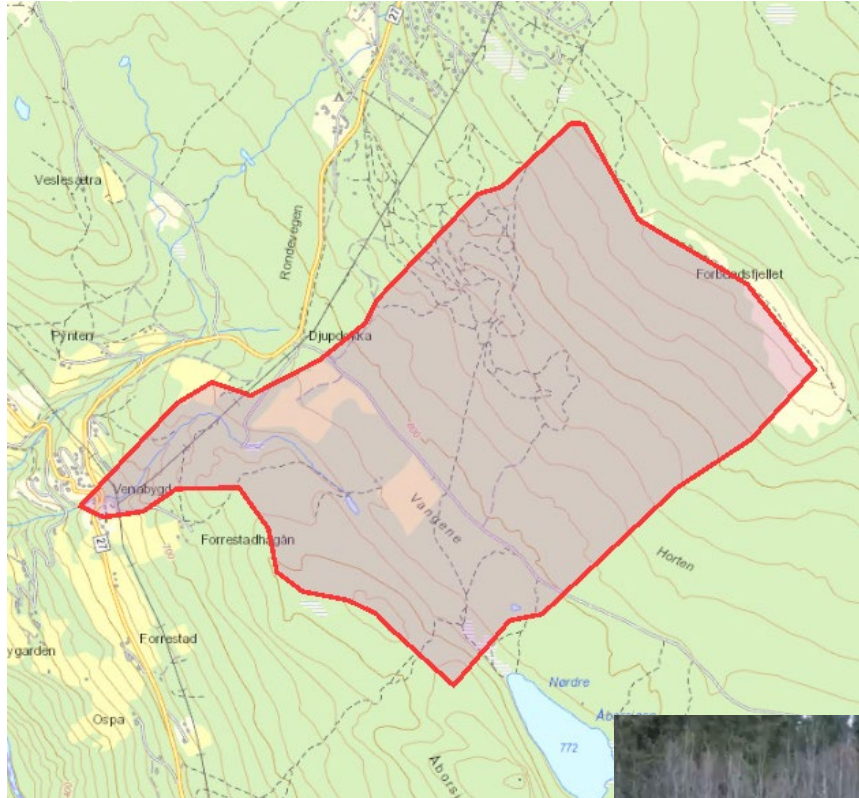
Forbedring for gående og syklende kommer av større vegbredde, bedre sikt, inntrukne kantlinjer (utvidet skulder) og økt omfang av belysning. Det er lagt inn gang- og sykkelveg fra Bakkalykkja til avkjøringa til Rondevegen 29-33.

I prosessen er det kommet innspill om forlengelse av fartsgrensesone 50 km/t både nordover og sørover. Dette er ikke en del av reguleringsplanen, men vil vurderes i en parallell prosess.

4.3. Bekken Hummelåa krysser fv. 27 og fv. 2754

Eksisterende situasjon

Bekken Hummelåa passerer under fv. 27 Rondevegen og fv. 2574 Venabygdsvegen. Den er en del av det varig verna Frya-vassdraget.



Figur 4: Figuren viser nedbørsfeltet for Hummelåa.

Bekken fører vann fra et 3,5 km² stort nedbørsfelt i lia ovenfor Venabygd. Terrenget er relativt bratt. Innenfor nedbørsfeltet antas det berggrunn med liten overdekning av løsmasser. Dette bekreftes av grunnundersøkelser utført i prosjektet, se kap. 4.10. Dette gjør at grunnen kan ha begrenset kapasitet til å holde på vannet ved ekstrem nedbør, og

bekken kan potensielt vokse seg stor i slike situasjoner.

Det er beregnet at bekken har en vannføring i 200-årsflom på anslagsvis 4,6 m³/s (ifølge Nevina/NVE) inkludert klimapåslag på 40%.

Bekken passerer under fv. 27 i en eldre tørrsteinsmurt kulvert. Denne er smal, men relativt høy. Eksakt lysåpning er ukjent. Kulverten framstår som solid bygget, men er ikke tidsmessig.

Under fv. 2574 ligger bekken i et betongrør med diameter på 800 mm.

Det er hittil ikke registrert noen hendelser der bekken har påvirket fv. 27 i den grad at det har vært nødvendig med tiltak.

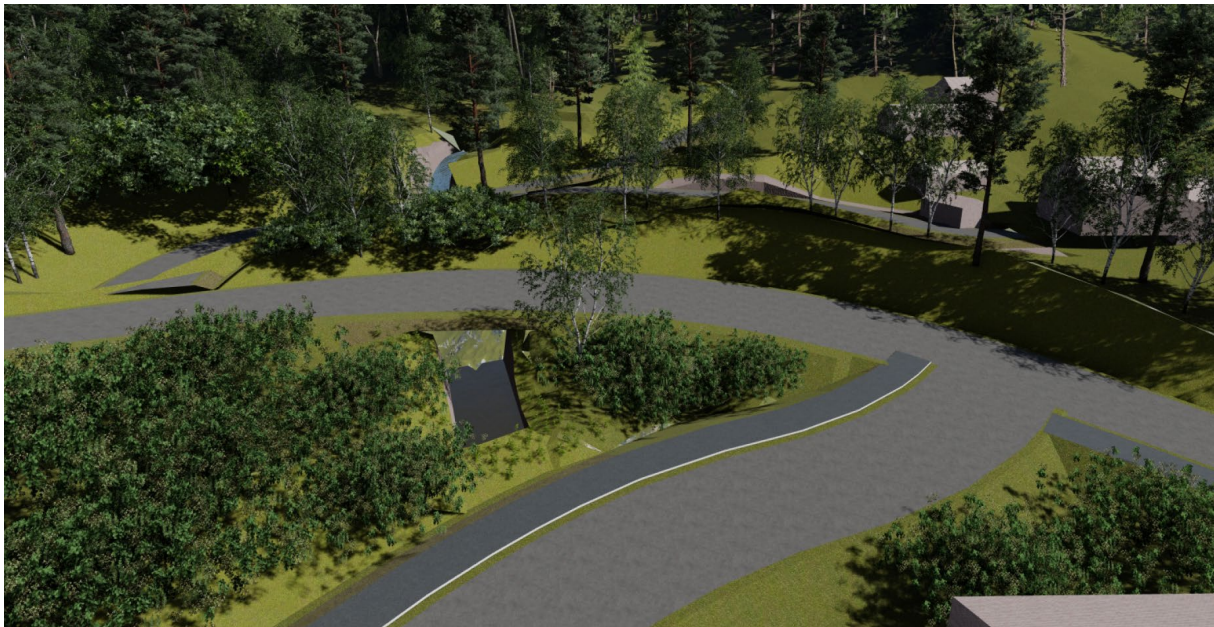


Virkninger av reguleringsplanen

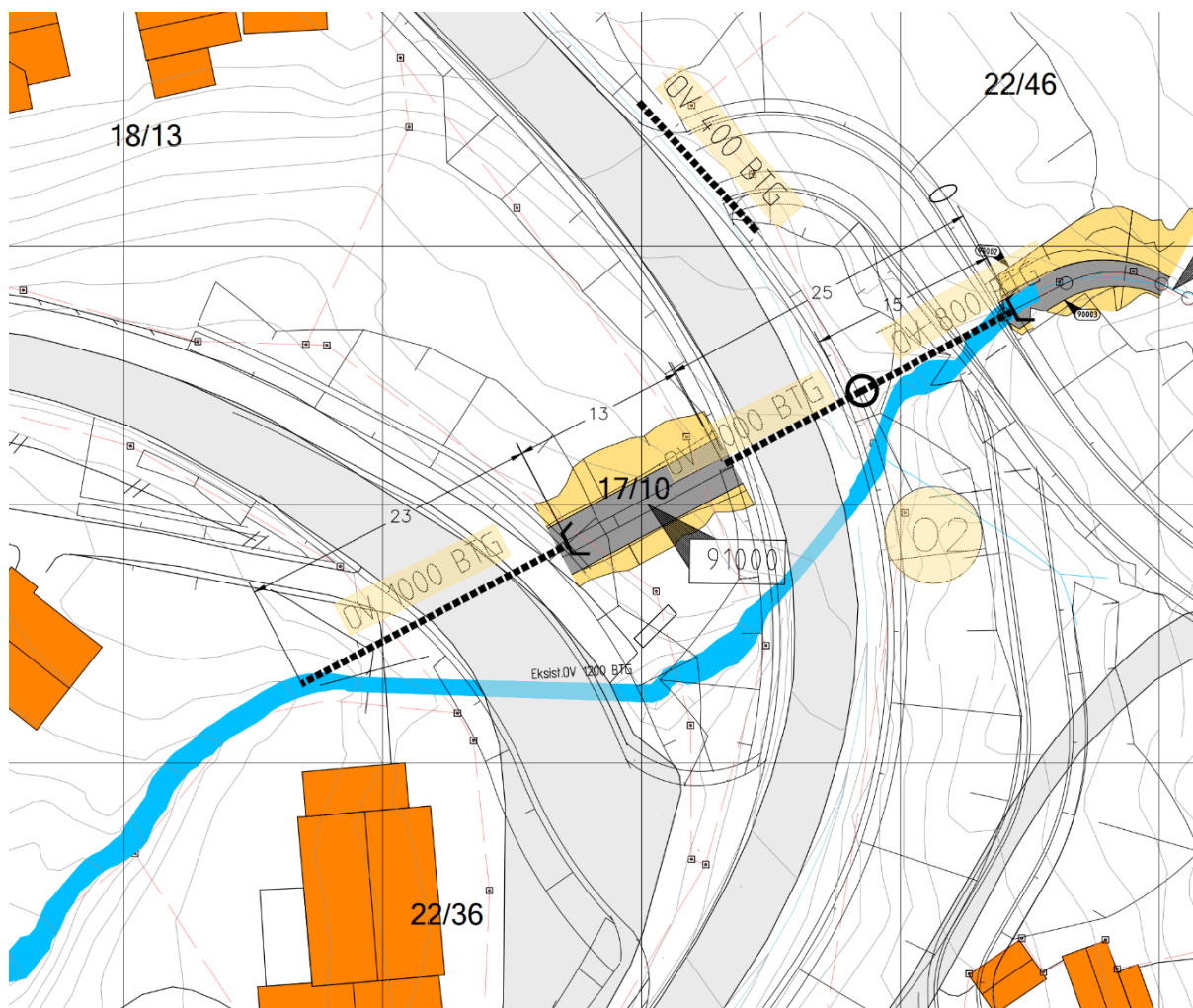
NVE anbefaler at små nedbørsfelt (under 20 km²) defineres med klimapåslag 40 %. Dette er det tatt høyde for i beregninger av dimensjoner.

Utbedringen av fv. 27 med breddeutvidelse og nytt kryss med fv. 2574 kommer svært nær eksisterende bekk. I reguleringsplanen er bekkeløpet flyttet noe nordover mellom de to fylkesvegene. Rør under fylkesvegene har en retning tilpasset dette, som avviker noe fra retningen rør/kulvert har i eksisterende situasjon. Hvordan bekkekryssingene er tenkt løst er vist i tegningene G001-002 og G010-011 i teknisk plan.

Bekkeløpets åpne soner skal istandsettes på en naturlig måte, noe som både er en fordel for bremsing av vannet og gir et godt estetisk preg. Se illustrasjon nedenfor.



Det etableres et 800 mm betongrør under ny atkomstveg oppstrøms fv. 27. Eksisterende tørrstein-kulvert under fv. 27 blir erstattet med et 1000 mm betongrør. Mellom disse rørene plasseres en trykkfallskum, som også tar avrenning av overvann fra grøft øst for fv. 27.



Figur 6: Illustrasjon over hvordan bekken Hummelåa legges om

Under fv. 2574 foreslås et nytt 1000 mm betongrør. I utgangspunktet vil da eksisterende 800 mm rør fjernes, ettersom utbedret fv. 2574 med fortau blir bredere enn dagens veg. Dette vil vurderes videre i byggeplanleggingen.

Rørdimensjonene kombinert med fall på bekken gir en beregnet utnyttelse på 60 % av kapasiteten i en 200-årsflom med klimapåslag. Rørene har 40 % restkapasitet i en slik flomsituasjon, noe som vil være en solid sikkerhetsmargin

Det vil være bekkeinntak med kvistfanger både oppstrøms atkomstvegen og oppstrøms fv. 2574. Oppstrøms atkomstvegen vil bekken senkes fra eksisterende nivå til bekkeinntak med et fall på 1:1,5, ned i et basseng på om lag 2 meter lengde for å senke vannhastigheten inn i røret. Dette relativt bratte fallet er lagt inn for å begrense inngrepet i bekken så mye som mulig. Det er lagt inn noe handlingsrom i arealformål for atkomstvegen for å kunne heve denne vegen og dermed også bekkeinntaket dersom grunnforholdene tilsier det. Dette vil kunne gi mindre inngrep i bekken.

Det vil utføres erosjonssikring i bekkeløpet mellom fylkesvegene og ved utløpet nedstrøms. Dimensjonering av steiner og plassering vil avklares i byggeplanleggingen.

4.4. Teknisk infrastruktur

Eksisterende situasjon

Vann- og avløpsledninger ligger langs og på tvers av fv. 27 og fv. 2574 innenfor planområdet. Utdrag fra kommunens database viser traseer for dette. Venabygd vannverk ligger nordøst for planområdet.

Det finnes lavspentledninger både i bakken og i lufta innenfor planområdet. Enkelte ledninger er i samme trase som vegbelysning. Nord i planområdet krysser en høyspentledning i luftspenn over vegen.

Virkninger av reguleringsplanen

En høyspentmast vest for fv. 27 må flyttes, mulig også den på østsiden av vegen. Dette er avklart med netteier Vevig. Det er også avklart med netteier at en del lavspent luftstrekk må legges om og evt legges i bakken. Videre dialog rundt dette tas i byggeplanleggingen etter reguleringsplanen er vedtatt.

Ny vegbelysning langs fv. 27 fra innkjøring til parkering ved kirka, og til og med krysset med fv. 2574 Venabygdsvegen, inngår i prosjektet. Belysningen tilfredsstillende vegnormalkrav for den trafikkmengden som er gjeldende på fv. 27.

Det ser ikke ut til å bli behov for omlegginger av vann- og avløpsanlegg.

4.5. Eiendomsforhold og naboer

Eksisterende situasjon

Fv. 27 og fv. 2574 går gjennom Venabygd tettsted som består av kirke og kirkestue, og eneboligbebyggelse på relativt store selveide tomter, samt spredte gårdsbruk. Landskapet er generelt sidebratt, og det er en del høydeforskjeller mot bebyggelse på begge sider av vegene. Like utenfor planområdet inne i fv. 2574 ligger Venabygd Montessoriskole med barnehage og grendehuset Venaheim. Flere av eiendommene har direkte avkjørsler fra fv. 27 og fv. 2574.

Virkninger av reguleringsplanen

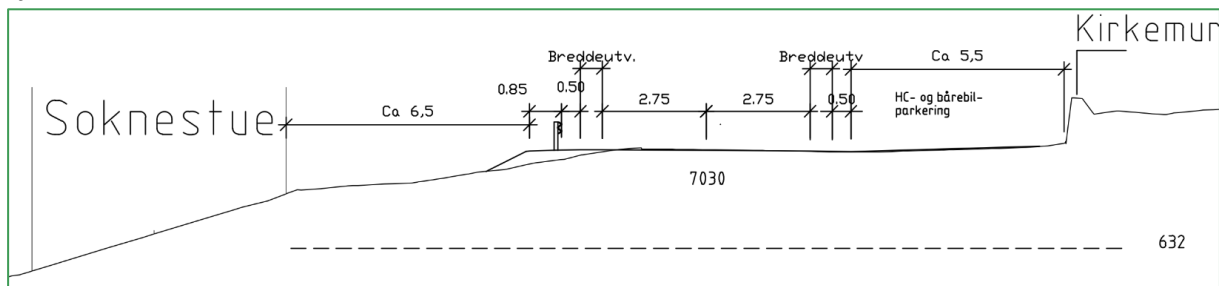
Regulert løsning gir virkninger for flere boligeiendommer langs veglinja. Dette er primært erverv av en stripe langs fylkesvegen. Dette gjelder eiendommene 17/4-5, 17/14, 18/13 og 22/1.

Eiendommen 23/7 får et noe større erverv som følge av større vegfylling i svingen rundt kirka. Denne eiendommen får også endringer i atkomstforhold, da eksisterende avkjørsel stenges og erstattes med en ny fra parkeringsplassen ved kirka, bak kirkestua.

Figur 7: Figuren viser erverv midlertidig og permanent for ulike eiendommer

Gnr/Bnr	Permanent erverv	Midlertidig erverv
17/1	364	113
17/16	169	164
0/0	177	143
17/4-5	601	875
17/14	282	285
18/13	393	390
17/10	393	390
22/46	112	817
22/4	587	1331
22/36	11	165
23/7	777	1054
22/67	347	164
23/59	0	314
0/0	173	49
23/13	477	357
23/53	477	357
22/1	991	1752
22/1	991	1752

Kirkeeiendommen blir ikke berørt. Utbedret veg kommer nærmere kirkestua enn eksisterende veg. Arealet mellom utbedret veg og kirkestua blir noe brattere. Det er i utgangspunktet ikke kjørbart atkomst foran kirkestua. Det vil det heller ikke bli med utbedret veg.



Figur 8: Figuren viser avstander mellom utbedret veg, soknestua og kirkemuren (inkl parkering).

4.6. Landskapsbilde

Eksisterende situasjon

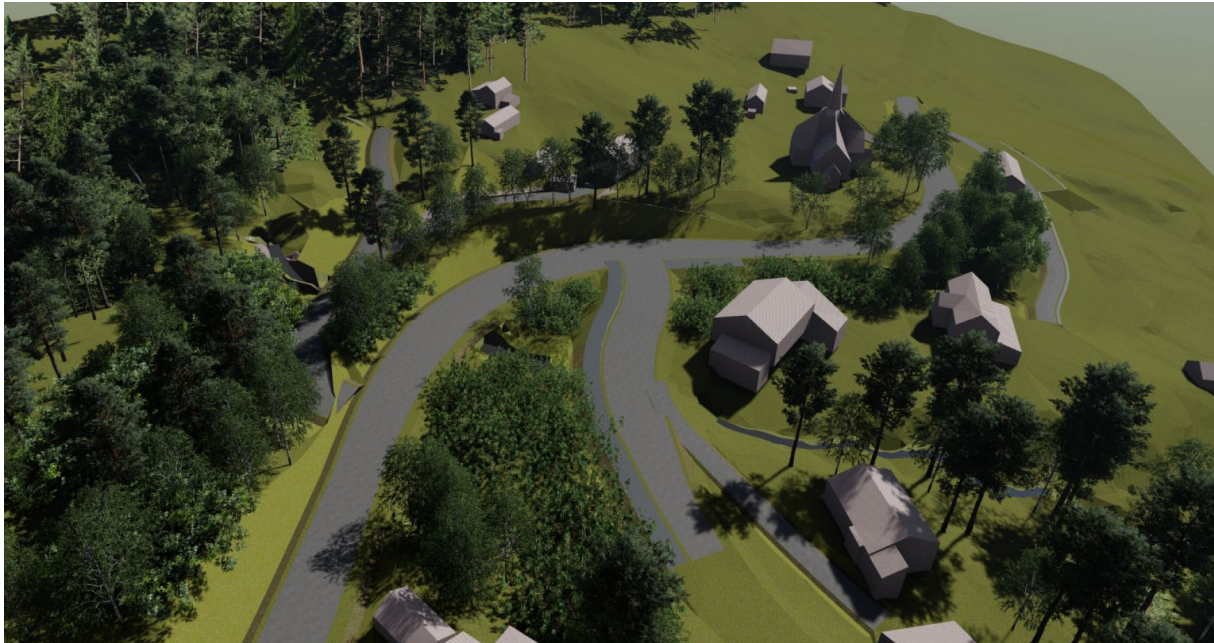
Venabygd ligger i en nordvestvendt helling mot Fryadalen. Det overordnede landskapet er sidebratt og eksponert mot tilstøtende dalside på motsatt side av Fryadalen. Landskapet består av en kombinasjon av landbruksområder og skogteiger. Landbruksområder dominerer sør for Venabygd og langs fv. 2574 Venabygdsvegen, mens skog dominerer landskapet nord for Venabygd. Spredte gårdsbruk dominerer i området, hvor Venabygd tettsted skiller seg ut med relativt kompakt bebyggelse over et relativt lite område i utstrekning.

Virkninger av reguleringsplanen

Langs hele den utbedrede vegstrekningen vil det bli langt mer åpent enn i dag, da det meste av trær vil bli hugget og vegetasjon vil forsvinne. Den nye fyllinga på vestsiden rett ovenfor

kirkestua vil være eksponert mot Fryadalen og ha en viss fjernvirkning i starten før vegetasjon gror til.

Det vil bli delvis fjell- og jordskjæringer øst for fylkesvegen etter kryss med Venabygdsvegen. Fjellskjæringer vil bli mer synlig enn i eksisterende situasjon. Jordskjæringer vil være markante etter anleggsgjennomføring, men gradvis vil de gro til og harmonere med landskapet rundt.



Fyllinger og skjæringer er i stor grad utformet på samme måte som i eksisterende reguleringsplan fra 2008 og innebærer slik sett kun marginale endringer sammenlignet med eksisterende plansituasjon.

4.7. Nærmiljø og friluftsliv

Eksisterende situasjon

Fylkesvegen er en del av nærmiljøet for beboerne langs vege. Fv. 27 har ikke eget tilbud for gående og syklende. Fylkesvegen er da eneste mulighet for gående og syklende. Langs fv. 2574 er det etablert fortau og belysning. Det gjør at nærmiljøet rundt Venabygd Montessori-skole, med elever fra bygda og omegn, er tilrettelagt for gående. Fv. 27 er skoleveg for enkelte elever.

Arealet innenfor planområdet i seg selv er ikke benyttet til friluftsliv. Det går et eldre vegfar fra Rondevegen 29-33 og videre nordover langs fylkesvegen som videre er forbundet med turstier og driftsveger. Veggen er registrert som tursti i kommunens kartverk.

Virkninger av reguleringsplanen

Regulerte vegløsninger endrer ikke situasjonen for nærmiljø. Vegen er fortsatt en del av nærmiljøet som i eksisterende situasjon. De trafikksikringstiltakene som er beskrevet i kap. 4.2 gjør det enklere for myke trafikanter å bruke vegen som en del av nærmiljøet.

Turstien som starter ved Rondevegen 29-33 er forbundet med Bakkalykkja med gang- og sykkelveg og er dermed blitt mer tilgjengelig. Forbindelsen gjør det enklere å komme seg ut i naturen i nærmiljøet.

4.8. Naturmangfold og naturressurser

Eksisterende situasjon

Vurderingen av tiltaket sin virkning på naturmiljøet tar utgangspunkt i SVV sin håndbok V712 Konsekvensanalyser med tanke på avgrensning av fagområdet. Ettersom det ikke skal gjøres en konsekvensutredning, men kun en vurdering, så blir det ikke fastsatt noe nivå for konsekvens med utgangspunkt i verdi og omfang av de enkelte elementene.

I tillegg til omtale av aktuelle elementer, er kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 kommentert. Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten.

Denne konsekvensvurderingen viser hvordan naturmiljøet på strekningen Fv. 27 Venabygdsvegen/Rondevegen: Venabygdskirke blir påvirket av et utbyggingsprosjekt. Det er også lagt vekt på hvilke tiltak som kan være aktuelle for å begrense skadelig effekt på naturmangfoldet. Det er ikke gjort undersøkelser i felt, men det er gjennomført en befaring 22. september 2022 med en biolog fra Innlandet fylkeskommune tilstede, uten at det ble foretatt noen systematiske kartlegging/registreringer. Dermed ligger det en begrensning i tilstrekkelig tilgang på kunnskap om alle forhold på tidspunktet for planlegging.

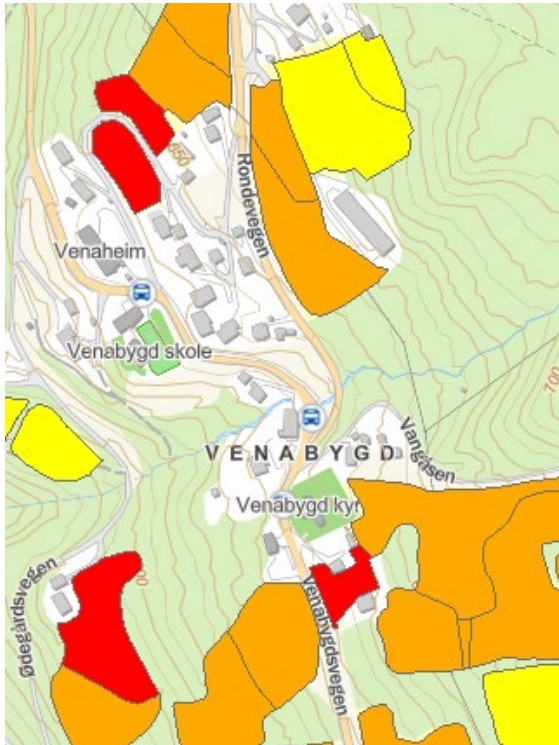


Naturressurser

Det er to private grunnvannsbrønner i nærheten av tiltaket. Det er lite sannsynlig at disse blir påvirket av anleggsarbeidet, men dette må vurderes videre i byggeplanfasen.

Figur 9: Utklipp fra

https://geo.ngu.no/kart/granada_mobil/. Blå punkter viser to fjellbrønner i nærheten av planområdet.



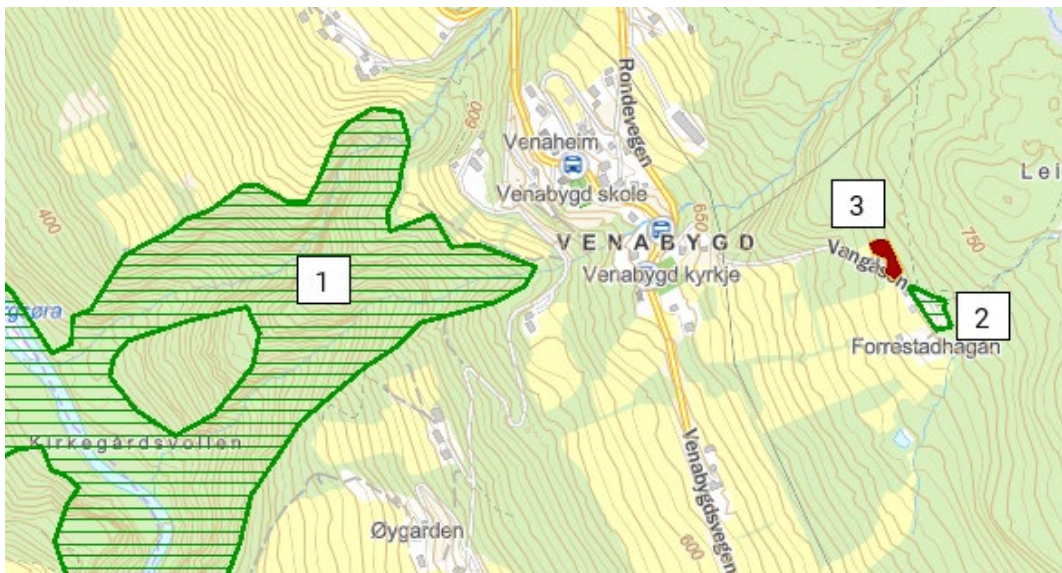
Planområdet grenser til areal med jord av god (vist i oransje) og delvis svært god jordkvalitet (vist i rødt). Det er ingen tidligere registreringer av floghavre, PCN eller lignende i tiltaksområdet. Tiltak implementeres i byggeplanfase for å begrense permanent beslag av dyrka mark og ved midlertidig beslag skal det implementeres tiltak som hindre forringelse av kvaliteten.

Figur 10: Utklipp fra Innlandsgis.no som viser arealer med dyrka mark.

Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

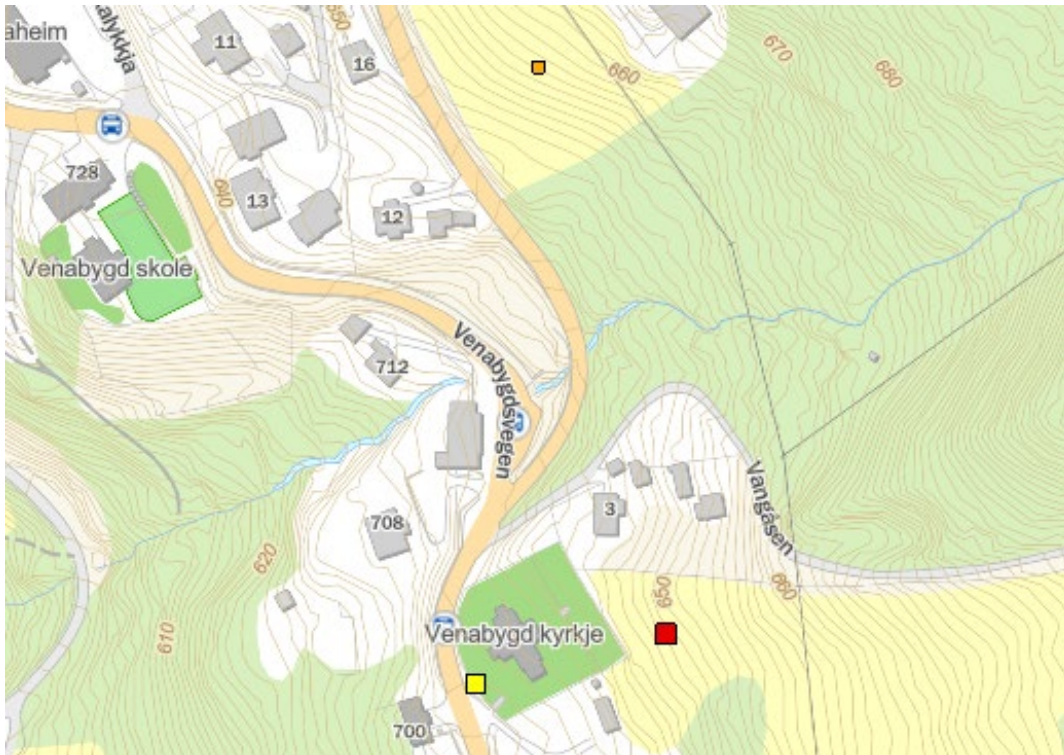
Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Ut fra søk i relevante databaser er det ikke funnet INON-områder (inngrepsfrie naturområder), registrert MIS-områder eller formelt vernede områder i nærheten av planområdet. Det er heller ikke registrert prioriterte arter eller utvalgte naturtyper innenfor eller i tilknytning til reguleringsplanens omfang. Det er registrert tre verdifulle naturtyper ved planområdet, men disse ligger langt nok unna at de vurderes ikke til å bli påvirket negativt av tiltaket.

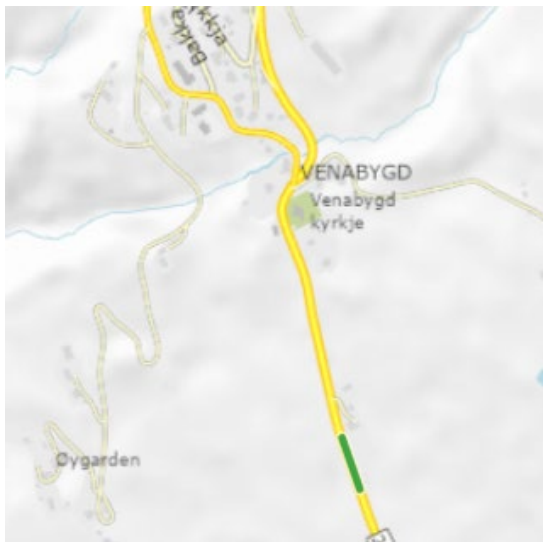


Figur 11: Utsnitt fra Innlandsgis.no som viser viktig naturtyper i nærheten til tiltaket. 1: BN00022032 Fryajuvet Berdal - Myre. Svært viktig bekkekløft. 2: BN00111239 Forrestadhågan. Viktig naturbeitemark. 3: BN00111233 Vangåsen. Viktig slåtteområde.

Det er registrert tre truede eller sårbare arter innenfor planområdet. Det er lite sannsynlig at disse vil bli påvirket negativt av tiltaket.



Figur 12: Utklipp fra Innlandsgis.no som viser truede og sårbare arter. Rød firkant: observasjon av spor etter antagelig tre ulver i januar 2022. Gul firkant: Sårbart nord flaggermus (*Eptesicus nilssonii*) observert 1995. Oransje firkant: Nær truet grådupret taigafly (*Xestia rhaetica*) registrert 1984.



Figur 13: Utklipp fra Vegkart.no som viser registreringer av fremmede skadelige arter. Det er ingen registrert i nærheten av tiltaket i Artskart.no. Grønn strek viser registrering av fremmede art rynkerose (*Rosa rugosa*) på høyre side av veien.

Det er registrert en forekomst av rynkerose (*Rosa rugosa*) i nærheten, men utenfor planområdet. Det antas ikke at det kan finnes flere forekomster av fremmede arter i planområdet.

Figur 14: Utklipp fra Innlandsgis.no som viser gyte- og oppvekstområder for fisk nedstrøms tiltaket. Grønne felt viser gyte- og oppvekstområde for storørret i Frya elva. Blått området viser gyte- og oppvekstområde for abbor og karpfisk. Rødt punkt viser plassering av tiltaksområdet.



Økologiske funksjonsområder

Nedstrøms tiltaket finnes det et gyte- og oppvekstområde for storørret i Frya elva. Distansen mellom tiltaket og dette området vurderes til å være så stor at det er svært liten fare for at tiltaket vil påvirke området.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanen innebærer noe midlertidig og permanent beslag av landbruksjord, som blir omdisponert til vegformål (annen veggrunn, skjæring/fylling). Tallene er som følger:

Eiendom	Permanent beslag	Midlertidig beslag
22/1	991 m ²	1752 m ²
17/4-5	600 m ²	875 m ²

Mye av arealet som beslaglegges på 22/1 er allerede vist omdisponert i gjeldende reguleringsplaner. Reguleringsplanen fra 1979 viser et større beslag av landbruksjord enn den nye reguleringsplanen. 1979-planen vil bli erstattet av den nye reguleringsplanen.

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Terranget ved bekken Hummelåa mellom de to fylkesveger er svært bratt, for å gjøre det mulig å holde bekken naturlig åpent så mye som mulig er det planlagt å flytte bekken noe nordover (dette er beskrevet i mer detaljer under punkter 3.4 og 4.3).

Ved anleggsarbeidet er det alltid risiko for at bekker og vassdrag påvirkes av ulike utslipp som kan være skadelige for plante- og dyrelivet, f.eks. ved nedslamming av leveområder for virvelløse dyr eller gyteområder for fisk. Det er også risiko for uønsket partikkeltilførsel ved f.eks. ved flytting av bekken som vil kreve at vannstrengen berøres.

Grunnet eksisterende bratt terreng både direkte nedstrøms og oppstrøms tiltaket er det svært lite sannsynlig at det finnes fisk i denne delen av vassdraget. Allikevel skal det vurderes tiltak for å hindre forringelse av vassdragets naturverdier nedstrøms videre i byggeplanfasen.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

All utbygging og arealbeslag fører til økt belastning på økosystemene. Dette tiltaket er ikke et unntak. Tiltaket vurderes til å ha svært lite negative påvirkning på naturverdier i nærheten, unntatt ved flytting av bekken Hummelåa. Ut over dette vurderes tiltaket å ikke øke den samlede belastningen på naturverdier i nærheten.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

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

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Gjennom avbøtende tiltak (miljøforsvarlig driftsmetoder) i forbindelse med behandling av dyrka mark i anleggsperioden vil negativ påvirkning av tiltaket begrenses. Disse tiltak vil utarbeides i mer detaljer i byggeplanfasen, men vil inkludere bl.a. skånsomt flytting og mellomlagring av matjord.

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

4.9. Kulturmiljø

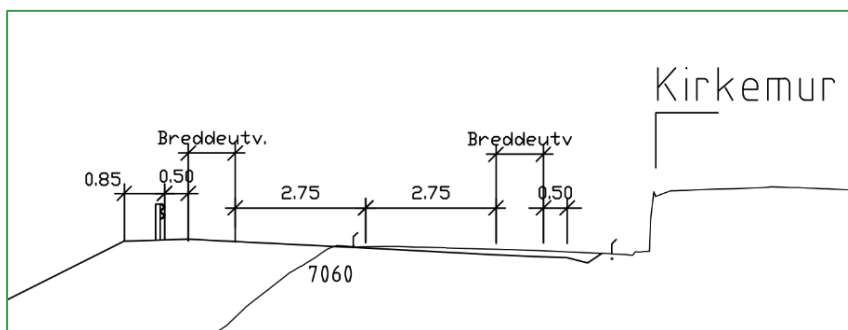
Eksisterende situasjon

Venabygd kirke er en korskirke som er bygget i 1780. Kirkebygget er listeført som verneobjekt etter Kirkebyggforskriften og Kirkerundskrivet Q-06/2020. En bygning på eiendommen 22/1 rett sør for kirka er SEFRAK-registrert.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner i planområdet. Potensialet for funn av slike kulturminner vurderes ikke å være så høyt at det er nødvendig med kulturminneregistrering for å oppfylle undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens (kml) § 9. Henvisning til stoppe og meldeplikten etter kml § 8 annet ledd innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Virkninger av reguleringsplanen

Reguleringsplanens løsninger berører ikke kirka eller kirkemuren direkte. Utbedret veg ligger inntil kirkemuren men i noe større avstand enn eksisterende.



Figur 15: Figuren viser at avstanden mellom utbedret veg og kirkemuren er noe økt sammenlignet med eksisterende situasjon.

Utbedret veg kommer noe nærmere soknestua på vestsiden av vegen, enn eksisterende (se tverrsnitt i kap. 4.5). SEFRAK-registrert bygning på eiendom 22/1 berøres ikke. Eiendommen får ny utbedret avkjørsel som ikke påvirker bygningen.

Utvidet parkeringsplass sør for kirkestua berører ikke statuen som står nedenfor eksisterende parkeringsplass.

4.10. Geoteknikk/geologi

Eksisterende situasjon

Ifølge kvartærgeologisk kart fra NGU kan det forventes morenemateriale (grønn) og mulige forekomster av bart berg der vegen går (tynt morenedekke, lys grønn), se figur 15.

Morenemasser er dårlig sortert og kan inneholde alt fra leir til stein.



Figur 16: Løsmassekart (NGU)

Utførte grunnundersøkelser indikerer at grunnen består av et topplag med en varierende andel av grus, sand og silt over berg. Grunnen er stedvis humusholdig eller noe humusholdig og det er observert planterester eller røtter i den øverste meteren. I hovedsak går det fram at det er faste masser, noe som indikerer morene, som vist i løsmassekart (Figur 16).

Det er boret i antatt berg i 20 av 20 borpunkt. Dybde til antatt berg varierer mellom ca. 0,4 og 8,9 m i borpunktene. Sonderingene indikerer at det kan være en del slepper i berget.

NGUs berggrunnskart indikerer at bergarten i området hovedsakelig består av dolomittstein (blå) og metasandstein (gul). I områder der det er forventet inngrep i berg, ser berget i

hovedsak ut til å være dolomittstein. Ut fra boringer og observasjoner langs veg går det også fram at berget er noe oppsprukket.



Figur 17: Berggrunnskart (NGU). Blå farge indikerer dolomittstein, som er hovedbergarten i området der det trolig blir aktuelt å ta ut noe berg i forbindelse med vegbyggingen. Gul farge indikerer metasandstein.

Virkinger av reguleringsplanen

Utbedring av fv. 27 og fv. 2584 gir marginale inngrep i terrenget. Grunnundersøkelser har påvist liten overdekning av løsmasser, med berg på mellom 0,4 m og 8,9 m. Overdekningen av løsmasser varierer i dette spennet innenfor hele planområdet. Det er flere borpunkter tett på hverandre som også varierer innenfor hele dette spennet. Det indikerer at bergnivået ikke alltid følger terrengoverflatens form, eller at det er større blokker i grunnen.

Derfor er alle skjæringer langs utbedret veg, gitt en helling som tilsvarer løsmasseskjæring. Dette selv om det kan forventes stor grad av bergskjæring, særlig nordøst for kirka. Der det blir bergskjæring vil inngrepet i terrenget bli mindre enn reguleringsplankartet viser.

4.11. Støy

Eksisterende situasjon

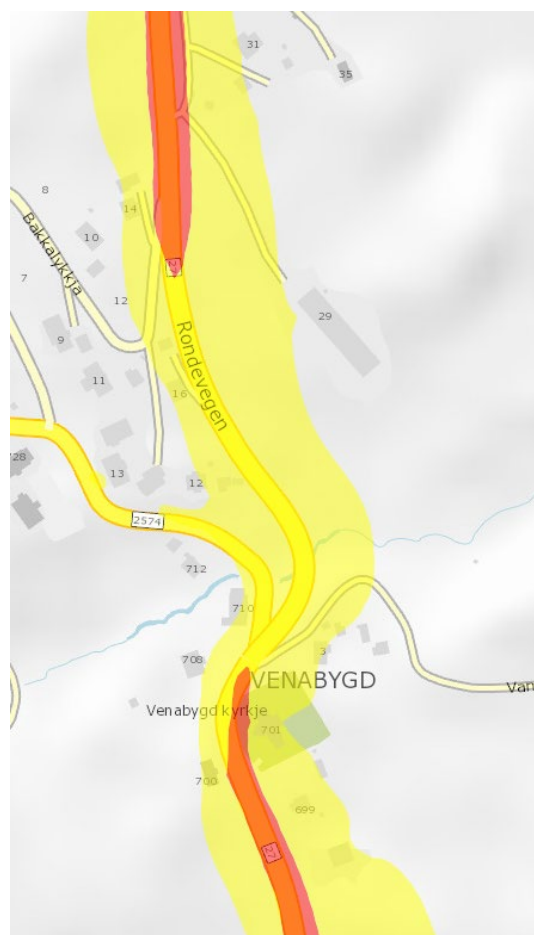
Klima og miljødepartementets retningslinje for støy i arealplanleggingen definerer reglene for håndtering av støy i utbedring av veger. Retningslinjen definerer gul støysone som verdier over 55 dBa, mens rød støysone inntreffer på 65 dBa.

Støyvarselkart fra Statens vegvesen viser at det er et bredere belte med gul støysone langs fv. 27, og innslag av rød støysone akkurat rundt vegen i den søndre og nordre delen av planområdet.

Ingen boliger ligger innenfor rød støysone. Tre boliger ligger innenfor gul støysone, mens ytterligere tre boliger har gul støysone inntil fasaden mot vegen eller over deler av bygningen.

Støyberegninger konkretiserer dette og resultater er vist i tabellen nedenfor.

Adresse	Eksisterende 2 m over bakken	Eksisterende 4 m over bakken
Venabygdsvegen 699	59,9 dBa	61,6 dBa
Venabygdsvegen 708	53,8 dBa	56,5 dBa
Venabygdsvegen 710	59,6 dBa	59,5 dBa
Vangåsen 3	53,9 dBa	56,8 dBa
Rondevegen 12	56,9 dBa	57,9 dBa
Rondevegen 16	63,0 dBa	63,2 dBa
Bakkalykkja 14	61,8 dBa	65,0 dBa



Virkninger av reguleringsplanen

Støysituasjonen kan endres i forbindelse med utbedring av veg, da primært som følge av endringer i dimensjoner på vegen og i hvilken grad terrenget langs vegen endres. Det er krav om støytiltak der økningen er på over 1,0 dBa, eller støynivået ligger i rød støysone.

For boliger langs fv. 27 er det beregnet at støynivået vil reduseres for enkelte boliger og marginalt øke hos andre. Endringer på noen få tideler kan sies å være teoretiske og er ikke merkbare. Større endringer opp mot 1 dBa og mer vil kunne merkes.

Eiendommen Vangåsen 3 skiller seg ut med en markert økning i støynivået. Dette har sammenheng med at vegmodellen viser løsmasseskjæring mellom ny fv. 27 og eiendommen. Denne skjæringa er 1:1,5, altså nokså slak og hindrer ikke støy. Grunnundersøkelser viser at det er om lag 1,5 m ned til fjell. En stor del av skjæringa er derfor ventet å være fjellskjæring. Dette kan påvirke støynivået med utbedret veg.

Det legges til grunn for prosjektet at støytiltak gjennomføres for eiendommen Vangåsen 3, ut fra støyretningslinjen T-1442/2021.

Adresse	Utbedret veg, 2 m over bakken	Utbedret veg, 4 m over bakken
Venabygdsvegen 699	60,0 dBa – økning på 0,1	61,4 dBa – reduksjon på 0,2
Venabygdsvegen 708	48,7 dBa – reduksjon på 5,1	53,5 dBa – reduksjon på 3,0
Venabygdsvegen 710	57,9 dBa – reduksjon på 1,7	59,4 dBa – reduksjon på 0,1
Vangåsen 3	56,5 dBa – økning på 2,6	59,0 dBa – økning på 2,2
Rondevegen 12	56,9 dBa – ingen endring	58,3 dBa – økning på 0,4
Rondevegen 16	63,1 dBa – økning 0,1	63,5 dBa – økning på 0,3
Bakkalykkja 14	61,7 dBa – reduksjon på 0,1	65,1 dBa – økning på 0,1

5. Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

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

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

5.1. Usikkerhet og avgrensning for analysen

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

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

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

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

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

5.2. Beredskap

Vegene i området holdes i utgangspunktet åpen gjennom anleggsperioden. Korte stengninger må påregnes.

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

	Brann	Ambulanse	Politi
Nærmeste	Ringebu	Ringebu	Vinstra
Avstand	10 km	10 km	29 km
Utrykningstid (estimert)	10 min	10 min	20 min

5.3. Identifisering av uønskede hendelser

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

Hvorvidt arealet er egnet for utbyggingsformål er det ikke gått videre inn i analyser av. Utbedringen må gjøres på eksisterende veg. Analysene som er gjort i prosjektet omhandler derfor hvilke tiltak som er nødvendig for at sannsynlighet og risiko for uønskede hendelser skal reduseres til et minimum.

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

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

Veganlegget som ligger i reguleringsplanen, tar høyde for en rekke hendelser knyttet til naturrisiko. Det er vurdert at utbyggingen ikke tilfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i området (anleggsarbeid er ikke medregnet – se kap. 5.1).

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

Tabellen nedenfor viser hvilke hendelser som er identifisert i arbeidet med reguleringsplanen. Hendelser som er ivaretatt med tiltak i en slik grad at sannsynligheten er vesentlig redusert, er ikke aktuelle for videre analyse. Tabellen sier om de aktuelle hendelsene analyseres videre i ROS i reguleringsplan:

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Forhold ved utbyggingsformålet og omkringliggende forhold				
1	Innføring av nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet	Nei	Utbyggingen fører ikke til at det blir noen nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet. Nytt veganlegg er tilpasset forventet vær- og klimautvikling. Bekkekryssinger og overvannssystem oppgraderes.	Nei
2	Risiko og sårbarhet i omkringliggende områder som kan påvirke utbyggingsformålet og planområdet.	Ja	Hummelåa kommer inn i planområdet fra nord og er et risiko- og sårbarhetsselement for begge fylkevegene. Langs bekken ligger et aktsomhetsområde for flom. Gjennom beregninger av vannmengder og hastigheter, og dialog med naboer og driftsentreprenør har vi bygget opp kunnskap om eksisterende vannføring i bekken, potensiell flomvannføring og klimapåslag. Dette er lagt til grunn for utforming av rør og tiltak for vannhåndtering.	Nei
3	Forhold ved utbyggingsformålet som kan påvirke omkringliggende områder.	Nei	Bekkeløp legges noe om. Hellinga på bekken er den samme som eksisterende, sett strekningen over ett. Det legges inn en trykkfallsrum rett oppstrøms fv. 27 for å dempe vannhastigheten. Det er gjort grunnundersøkelser for å kunne vurdere belastning fra vegfylling. Vurdering så langt tilsier at grunnen vil tåle belastningen av fyllingen.	Nei
Naturreisiko				
4	Flom i Hummelåa som gir fare for brukonstruksjon og trafikkavvikling.	Ja	Aktsomhetsområde for flom (NVE) ligger langs bekken. Beregninger av vannmengder for 200-årsflom er utført for å konkretisere risikoen og for utforming av løsninger i planen. Det er lagt til grunn 40 % klimapåslag. Sikkerhetsklasse for flom er F2 (TEK17).	Nei
5	Jord- og flomskred, snøskred	Nei	Det er ikke registrert aktsomhetsområde for skred (jordskred/flomskred/snøskred/steinsprang/fjellskred) innenfor planområdet eller nærområdet rundt.	Nei
6	Erosjon i elv/elveløp	Ja	Det vil iverksettes erosjonssikring rundt inn og utløp av nye rør.	Nei
7	Svartelistede arter sprer seg i området	Nei	Svartelistede arter er registrert langs vegnettet. Prosjektet berører registrert svartelistet art? Dette vil følges opp i byggeplanleggingen.	Nei
8	Overvann forårsaket av kraftig regn, evt kombinert med snøsmelting.	Ja	Overvannssystem oppgraderes og tilpasses vannmengder på nivå med 200-årsflom.	Nei

Nr	Hendelse	Aktuelt	Vurdering	Analyse
Trafikk				
9	Trafikkulykke med et eller flere kjøretøy med	Ja	Alle offentlige veganlegg er oppgradert til vegnormalstandard, eller har fått innvilget fravik etter en konkret vurdering av virkning for trafiksikkerheten. Hendelser som ikke skyldes fysiske vegforhold kan likevel oppstå.	Nei

	myke trafikanter involvert		Samtlige registrerte ulykker er møteulykker i kurver som har sammenheng med smal veg og skarp kurve. Innlandet fylkeskommune mener at regulerte breddeutvidelse, kryssombygging og øvrig utbedring vil gi betydelig reduksjon av ulykker.	
10	Ulykke med transport av farlig gods	Ja	Offentlige veger er oppgradert til vegnormal-standard (eller godkjente fravik) men hendelser som ikke skyldes fysiske vegforhold kan likevel oppstå.	Nei
Samfunnssikkerhet				
11	Følgemeldelser gir bortfall av kritisk infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Elektrisitet • Tele • Veier 	Ja	Veganlegget med sidearealer er utformet i henhold til vegnormalkrav (eller godkjent fravik). Bekken Hummelåa er sikret mot 200-årsflom med 40 % klimapåslag. De kabler for tele/strøm som må utbedres vil ikke plasseres på kritiske steder for klimapåvirkninger. Endringer i VA i planområdet er avklart med kommunen. Det er tatt nødvendige forbehold i reguleringsplanen for å hindre bortfall av kritisk samfunnsinfrastruktur i en 200-årsflom med klimapåslag.	Nei

5.4. Identifisere tiltak for å redusere risiko og sårbarhet

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

5.5. Dokumentere analysen og hvordan den påvirker planforslaget

Arbeidet med reguleringsplanen har i stor grad dreid seg om å redusere risiko for at naturhendelser og trafikale hendelser skal påvirke infrastruktur (veg og vassdrag) og gi uønskede hendelser for infrastrukturen og brukere av veganlegget. ROS-metodikken har gitt føringer for hvordan reguleringsplanens løsninger er utformet.

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

Når det gjelder de trafikale hendelsene så er det mange tilfeldigheter som kan utløse disse som det ikke er mulig å gardere seg mot. Vegtekniske løsninger forholder seg stort sett til vegnormal-standard. Enkelte deler av veganlegget er utformet med fravik fra vegnormalene. Disse er vurdert av en egen gruppe på Samferdsel i Innlandet fylkeskommune. Fravikene er vurdert å ikke gå på bekostning av trafikksikkerheten. Utforming av veganlegget anses tilstrekkelig godt for å unngå alvorlige trafikale hendelser.

6. Gjennomføring av regulert tiltak

6.1. Byggetid og rekkefølge

Prosjektet har bevilget midler til gjennomføring i 2024. Grunnerverv vil gjennomføres fra det tidspunkt reguleringsplan er vedtatt og klagefristen er utgått.

Anleggsstart er anslått til april 2024. Det er beregnet en sommersesong til anleggsarbeidet. Det kan bli behov for noe arbeid med tilsåing og istandsetting i 2025. Vegen vil i hovedsak holdes åpen for trafikk igjennom anleggsarbeidet, men det må påregnes korte perioder med stengning. Det kan være aktuelt med nattestengninger i forbindelse med etablering av nye rør for bekkekryssing.

6.2. Ytre miljø

Innlandet fylkeskommune utarbeider en miljørisikoanalyse for gjennomføringen av prosjektet i reguleringsplanfasen. Dokumentet er en systematisk analyse for ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dokumentet er et levende dokument som videreføres inn i byggeplan- og byggearbeid og legger føringer for gjennomføringen. Dokumentet skal vise hvordan byggherren skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Dokumentet er et viktig grunnlag for beskrivelse av tiltaket i konkurransegrunnlag for anskaffelse av entreprenør.

Prosjektet berører vann og bekkeløp. Dette stiller ekstra store krav til håndtering av ytre miljø. Miljørisikoen tar innover seg dette. Tiltak utarbeidet i miljørisikovurderingen vil bli implementert i kontrakt med entreprenøren og vil følges opp som et fast punkt i byggemøter under hele byggefasen. Dette vil gjelde spesielt, men ikke begrenset til, arbeid og tiltak i vassdrag.

6.3. Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

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

7. Innspill til varsel om planoppstart

Varsel om planoppstart er gjennomført i perioden 3.5. - 18.6.2022. Det har i alt kommet inn 13 innspill til planarbeidet. Innspillene er oppsummert nedenfor:

1. FAU ved Venabygd Montessoriskole/-barnehage og naboer sør for kirka (20.6.2022)

Ber om at svingen forbi kirka legges til rette for myke trafikanter da denne er skoleveg og i dag svært lite tilrettelagt for gående og syklende. Det er svært trang vegbane og krapp sving. Myke trafikanter må krysse vegen både før og etter svingen da alle må gå/sykle i venstre felt, uavhengig av retning. Barnevogn/sykkelvogn har egentlig ikke plass. Dette vil kunne medføre økt bruk av sykkel som transportmiddel til skole/barnehage. Har også sendt innspill til trafiksikkerhetsplanen i Ringebu kommune.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

2. Barbro Endre, Venabygdsvegen 708 (23/7 og 23/59) (19.6.2022)

- Dagens adkomst huset er meget bratt, og må ikke bli brattere!
- Eiendommene 23/7 og 23/59 har også en innkjøring rett utenfor kirkestua som kan benyttes til større kjøretøy.
- Siden fv 27 skal bli bedre, så kommer den veldig tett innpå huset. Ønsker at det blir benyttet murer både mot huset og mot eiendommen for øvrig sånn at avstanden til huset kan bli lengst mulig og fylling ikke tar store deler av eiendommen.
- Siden fv 27 nå vil komme så tett innpå huset, ønsker grunneier en støyskjerm foran huset. Både på grunn av økt støy og på grunn av steinsprut fra vegen.
- Huset har inngang både i første og andre etasje. Inngangen i 2.etg benyttes i dag men inngang i 1.etg kan gjerne brukes hvis det er mulig med ny atkomst til eiendommen fra områder rundt kirkestua.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

- Eiendommen får ny atkomst fra bak kirkestua. Eksisterende atkomst stenges.
- Det blir mur på den delen av ny fylling som ligger nærmest boligen. Det gjør at avstanden til boligen blir noe større enn om det kun har vært fylling.
- Støyberegninger har vist at støynivået vil reduseres betydelig med planlagt løsning.

3. Christin Wadahl, Rondevegen 16 (17/14) (14.6.2022)

Er plaget av sterk støy fra fv. 27, mye trafikk av både tunge og lette kjøretøy hele året. Avkjørsel mot fv. 27 er stengt og ny avkjørsel til Bakkalykkja er etablert. Avstand fra vegen til huset er 6 m og huset ligger lavere, så ved snøbrøyting blir is og snøklumper kastet inntil husveggen. Ønsker derfor en støy-/le-skjerm mellom huset og vegen.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Støyberegning er gjennomført og viser kun en marginal støyøkning som i praksis ikke vil være merkbar.

4. Direktoratet for mineralforvaltning (9.6.2022)

Planområdet berører sand- og grusforekomst ved Venabygd kirke, men vegutvidelsen ser ikke ut til å berøre forekomsten. Dersom tiltak som båndlegger forekomsten planlegges så må dette framgå av planen. Ber om å bli involvert i høring av planen dersom deres fagområder blir berørt.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Tas til etterretning.

5. Anne Berit og Jan Skogvang (22/1) (18.6.2022)

Deltok på informasjonsmøtet den 24.5.2022. Har følgende innspill:

- Få bedre ordning på innkjørsel foran kirkeporten. Parkering fra kirkebesøkende stenger ofte(?) adkomsten. Det bør skiltes parkering forbud foran kirkeporten med unntak av bårebil.
- Avkjøringen ligger rett før en uoversiktlig sving. Økende trafikk og stopp ved kirkeporten, både fra nord og sør medføre etter vårt syn betydelig trafikkfare.
- Vil motsette seg arealbruk til fortau / plattform for busstopp sør for avkjørselen til eiendommen. Det har aldri vært busstopp her etter at det startet bussrute til Venabygd og over fjellet. Grunneier ser derfor ingen hensikt med etablering fortau og busstopp rett før kirkeporten og foran et for så vidt trafikkfarlig område. Dette vil også gi økt aktivitet ved og innsyn på eiendommen.
- Ønsker å få fjerna strøms stolpe sør-øst for kirkemur (legge i bakken). Luftstrekking går over til stolpe ved kirkestua, som antakeligvis blir berørt av vegutvidelsen.
- Krever mur i fyllingsfot sør-vest for fv 27 ca pr 6950-7000 for å redusere beslag av dyrka mark og hindre altfor lang skråning med sig og avrenning over tid.
- Villig til å gi areal til utvida p-plass ved menighetshuset. Kartgrunnlag viser at det er mulighet for utvidelse av parkeringsarealet også slik situasjonen er i dag.
- Har deleierskap til gutua nord for menighetshuset.
- Jorda på 22/1 er bortleid, noe som også medfører en god del inn- og ut kjøring med traktor med div. redskaper særlig i høstingsperioden. Har atkomst fra parkering ved kirkestua. Ved endring av innkjøring bør det derfor vurderes å senke vegen noe for å hindre for bratt avkjøring til parkeringsplassen.
- Til slutt bes om at 50-km sonen ved kirka vurderes utvidet ved at denne flyttes 100-150 meter sørover da det er høy fart sørlig fra sør og fra kirka og sørover.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

- Regulert løsning innebærer at situasjonen rundt atkomsten til 22/1 og kirkeporten er mer ryddig. Avkjørsel trekkes sørover. Dette gir bedre sikt og bedre vinkel på kjøretøy som skal ut fra eiendommen.
- Bussholdeplass/plattform og fortau på nordvestre hjørne av eiendommen er ikke en del av planforslaget.
- Vi har sett på mulig fjerning av strømstolpe. Dette vil la seg gjøre, men har en relativt høy kostnad og en flytting er ikke nødvendig for veganlegget. Vi vil vurdere dette videre i prosjektøkonomien.
- Mur mot landbruksarealet på vestsida er ikke aktuelt. I stedet er helling på fyllinga lik eller noe brattere enn i dag (1:2).
- Atkomst til landbruksareal på vestsida, fra kirkegårdsparkeeringa. Innkjøring til parkering blir noe slakere enn eksisterende. Innkjøring til jordet blir noe brattere.
- Fartsgrense 50 km/t: fartsgrense er ikke en del av reguleringsplanen, men innspillet tas med til vurdering av trafiksikkerhet og fartsdempende tiltak.

6. Jon Magne Lundbakken, Bakkalykkja 13 (18/5) (31.5.2022)

Har lagt ved et kartutsnitt som markerer 2 stk stikkrenner som krysser fv.27 og leder vann ned mot Bakkalykkja. Her ligger en kommunal stikkrenne som er kjørt i filler av tungtrafikk på denne vegen. Dette fører til at grunneier hver vår får alt flomvannet ned på eiendommen. Ønsker at disse stikkrennene kan fjernes slik at flomvannet vil gå langs fv. 27 til elva/bekken.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Bakkalykkja vil bli stengt mot fv. 27 og det etableres grøft som vil ivareta overvannet og føre det nedover langs fylkesvegen.

7. Mattilsynet (24.5.2022)

Minner om at eventuelle drikkevannskilder i området må kartlegges. Dersom kilder berøres må disse beskyttes og det må tas prøver både før og etter. Minner om behov for rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i områder med vannforsyninger.

Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadegjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, og en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres før arbeidene med fv.27 starter opp.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Drikkevannskilder er kartlagt. Hensyn knyttet til anleggsgjennomføringen vil være tema i miljø-risken, som følger prosjektet videre fra reguleringsplan til gjennomføring. Se kap. 6.2. Det er hensiktsmessig å vurdere strengere tiltak i områder med vannforsyning/ drikkevannsressurser/ -reservoarer. Vi stiller normalt strengere krav i den type områder. Det

er ikke tenkt flytting av matjord mellom jorder. Dersom det blir aktuelt vil spredning av planteskadegjørere.

8. Cameron Sharp og Jan Mietinen, Vangåsen 3

Grunneieres hovedbekymring er at konsekvensene av dette prosjektet, som innebærer at vei og nytt kryss og dermed trafikk og forurensing (lyd, lys og utslipp) kommer veldig nært innpå eiendommen og huset, er at både verdien av eiendommen, samt livskvaliteten ved å bo her, svekkes betydelig.

- Avkjørsel ble i 2021 gruset og oppgradert. Den er ikke optimal men oppleves grei sikkerhetsmessig og praktisk. Aksepterer at den må flyttes.
- Ønsker å få beholde alt eller det meste av inngjerdet tomt mot eksisterende avkjørsel og det gamle rognetreet på innsiden av gjerdet i nordvestlige hjørnet av tomta grunnet innsyn og trivsel. Ber om kompensasjon mtp nyplanting av hekk nærmere huset for å hindre innsyn dersom all eksisterende vegetasjon (trær) mot kryss og veg mot nord blir borte.
- Ettersom eksisterende garasje vil bli borte ønsker grunneier at ny garasje bygges litt lenger opp (der hvor første låve står i dag) slik at innkjørsel til garasje passer bedre med retning på ny veg mot tomta, dette både av sikkerhetsmessige og praktiske årsaker. Dette betyr også at eksisterende port med lysopplegg må flyttes.
- Bekymret for risiko for utglidning av grunn og skader påhus/grunnmur som følge av fjerning av masse så tett opp til huset. Forutsetter at dette sjekkes grundig og informeres om/ivaretas.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

- Innløsning av garasje er nødvendig. Ellers berøres ikke det som er innenfor inngjerdet tomt.
- Spørsmål knyttet til erstatning må vi komme tilbake til etter planvedtak. Erstatning for garasje gjøres økonomisk og grunneier står selv for evt nybygg.
- Grunnundersøkelser er gjennomført og gir godt grunnlag for vurderinger av stabilitet.

9. Norges Lastebileierforbund (NFL) (14.6.2022)

Påpeker at dette er den mest krevende strekningen for tunge kjøretøy som kommer fra Ringebu og skal opp til fjellet: Her blir det ofte stopp, kork og farlige situasjoner. Utbyggingen vil være et godt trafikksikkerhetstiltak, gi bedre framkommelighet og lavere klimautslipp. Ber om at det legges opp til gode løsninger for tungtransporten. Eventuell ny kjettingplass må være i flatt terreng.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Løsningen vil gi langt bedre framkommelighet for tungtransporten. Egen kjettingplass er ikke en del av dette prosjektet.

10. NVE (13.5.2022)

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

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Innlandet fylkeskommune har i planprosessen tatt initiativ til dialog med NVE og fått generell tilbakemelding. Våre løsninger for bekken Hummelåa er redegjort for i kapittel 4.3, i ROS-analysen i kapittel 5 og i kapittel 6 om anleggsgjennomføring.

11. Ove Løkken, venabygdsvegen 712 (18/45) (11.6.2022)

Påpeker at parkeringsplassen ved kirken altfor liten ved arrangementer i kirka. Alternativ parkeringsmulighet er ved tidligere butikk og på Venaheim. I mangel av gangveg fra alternative parkeringsplasser velger kirkebesøkende å gå i fv. 27 med kjøreretningen (sørgående kjørefelt) til kirken. Etterlyser tiltak som øker sikkerheten for både kjørende, gående og syklende. Påpeker at parkeringsplassen ved tidligere butikk ser ut til å utgå og at det ikke er noen gangveg til kirken. Lurer på hva Innlandet fylkeskommune gjør med parkeringsmuligheter ved butikken og trygg adkomst til kirken for gående?

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Parkeringen ved tidligere butikk forsvinner med dette planforslaget. Parkeringen ved kirka foreslås derfor utvidet. Veggen mellom tidligere butikk og kirka blir bredere enn i dag. Det gir bedre sikt og bedre plass for gående og syklende. I tillegg blir det vegbelysning fra krysset og ned til parkeringa ved kirka, noe som øker trafikksikkerheten.

12. Statens vegvesen (15.6.2022)

Påpeker at Venabygd montessoriskole ligger like vest for planområdet og at det er registrert to bussholdeplasser innenfor planområdet (Venabygd og Venabygd kirke). Går ut fra at trafikksikker skoleveg og kollektiv vil være blant temaene som skal belyses nærmere. Anbefaler at Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming legges til grunn for utforming av kryss og avkjørsler. Statens vegvesen er positive til planarbeidet og målene om å sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikanter på strekningen.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Statens vegvesen sine håndbøker er lagt til grunn for prosjektet. Bussholdeplassene utgår etter dialog med Innlandstrafikk. Fortau blir forlenget fram til krysset mellom fylkesvegene. Vegbelysning etter vegnormalkrav legges til grunn for strekningen fra krysset til innkjøring til kirkeparkering.

13. Trond Haugen, Rondevegen 29 (17/4) (19.6.2022)

Påpeker at avkjørselen, på grunn av driften som krever betjening med lastebiler, fortsatt må ha samme bredde og form som i eksisterende situasjon. Ønsker at 50-sonen forlenges til

ovenfor innkjøringa, slik at fartsnivået blir lavere forbi innkjøringen. Farten er høy på mange biler som kommer fra fjellet. Positiv til kryssutbedringen, men ønsker breddeutvidelse av kurven på Venabygdsvegen mellom den gamle butikken og Montessoriskolen.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

Innkjøring til eiendommen vil ha samme utforming som eksisterende. Fartsgrense er ikke en del av reguleringsplanen, men vil vurderes i egen prosess på bakgrunn av innspill til prosjektet.

14. Venabygd sokneråd (9.6.2022)

- Soknerådet er opptatt av trafikksikkerheten for besøkende i kirka. Svingen rundt kirka er mye brukt av fotgjengere ved enkelte gudstjenester, da parkeringsplassen er liten, og mange må parkere ved gamle Venabygd Handel.
- Ønsker at det fremdeles skal være mulig å parkere ved Venabygd Handel
- Ønsker trygg kryssing av fv. 27 mellom parkeringsplassen ved soknestua og kirka.
- Ønsker opphøyd fotgjengerfelt og nedsatt fartsgrense gjennom «sentrum»
- Utvidelsen av veien må ta minst mulig av grunnen ned mot kirkestua. Når veien kommer såpass mye nærmere, blir stua mer sårbar for stein- og snøsprut fra biler og brøyting. Ønsker vurdert hvordan soknestua kan skjermes fra stein, snø og is.
- Innkjøringa til parkeringsplassen ved soknestua kan ikke få større helning enn den har i dag.
- Det må være plass til å parkere bårebil ved kirkegrinda.
- Det hadde også vært ønskelig med HC-parkering nær kirkegrinda, evt at innkjørselen til 22/1 blir flytta lengre sør.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

- Trafikksikkerheten for myke trafikanter blir økt på strekningen rundt kirka da vegbredden øker og gir trafikantene bedre plass. Det etableres også vegbelysning på strekningen.
- Parkeringen ved gamle Venabygd handel forsvinner. Parkeringa ved kirka utvides noe. Hellinga på innkjøring blir noe bedre enn i dag.
- Kryssingen mellom kirka og soknestua får bedre sikt og belysning.
- Fylkesvegen blir bredere enn i eksisterende situasjon. Breddeutvidelse i svingen blir noe mindre enn vegnormalene tilsier, for å redusere inngrepet mot bebyggelsen.
- Det blir plass til 1-2 parkeringsplasser og bårebil foran kirka.
- Avkjørselen til eiendommen 22/1 blir flyttet noe sørover, slik at den ikke kommer ut foran kirkeporten.

15. Innlandet fylkeskommune, Samfunnsutvikling/Kulturarv (20.6.2022)

- Gjør oppmerksom på at det er flere dreneringslinjer for vann som krysser planområdet og anbefaler at det gjøres konkrete vurderinger av vannlinjer i det videre arbeidet. Stikkrenner må dimensjoneres etter gjeldende krav og klimapåslag
- Planområdet ligger svært nær Venabygd Montessoriskole og IFK Samfunnsutvikling forutsetter at det tas hensyn til barn og barns skoleveg, både når det gjelder valg av løsninger og i anleggsfasen.
- Det er viktig å ta hensyn til kulturmiljøet med kirka og bygninger i hele planområdet.
- Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner i planområdet. Potensialet for funn av slike kulturminner vurderes ikke å være så høyt at det er nødvendig med kulturminneregistrering for å oppfylle undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens (kml) § 9.
- Henvisning til stoppe og meldeplikten etter kml § 8 annet ledd må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune Samferdsel:

- Nye løsninger for bekkekryssing, se kap. 4.3. Oppgraderte vegggrøfter og drenering gir langt bedre dimensjonering for håndtering av vann enn eksisterende veg, grøfter og rør.
- Trafikksikkerheten for gående og syklende vil øke på strekningen, se kap. 4.2.
- Kirka og kirkemuren blir uberørt, det samme med omkringliggende bebyggelse. Kun marginale endringer mellom utbedret veg og tilliggende bygninger.
- Henvisning til stoppe og meldeplikten etter kml § 8 annet ledd er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Dette ivaretas gjennom prosjektets varslingsplan og entreprisekontrakten.

16. Statsforvalteren i Innlandet (11.7.2022)

- Jordvern: Det grenser areal med jord av god og delvis svært god jordkvalitet inn til Venabygdsvegen/Rondanevegen. Viser til den vedtatte jordvernstrategien (2021). Det skal være svært gode grunner for å omdisponere dyrka mark – dersom det er aktuelt så skal alternativer som ikke innebærer omdisponering vurderes.
- Naturmangfold: Norge har som mål å stanse tapet av biologisk mangfold og sikre at trua arter blir opprettholdt på livskraftige nivå, noe som er forsterket gjennom forvaltningsmål for arter og naturtyper i Naturmangfoldloven (nml), og krav til generell aktsomhet. Statsforvalteren forventer at vurderinger etter nml §§ 8-12 innarbeides i planbeskrivelsen og at det tas hensyn til naturverdier gjennom bruk av arealformål og bestemmelser. Statsforvalteren kan ikke se at det er registrert særlige verdier som kan påvirke tiltaket, med unntak av ei svært viktig bekkekløft rett nedstrøms Venabygd, med navn Fryajuvet Berdal-Juve. Kommunen må sammen med tiltakshaver kritisk vurdere om kunnskapsgrunnlaget er godt nok og ta stilling til behovet for tilleggsutredninger.

- **Landskap:** Landskaphensyn er vektlagt gjennom Norges ratifisering av den europeiske landskapskonvensjonen. Vektlegging av virkningene for miljø og landskap er viktig i alle planer, men spesielt viktig ved utbyggingsplaner i snaufjellet, nært vassdrag, i bratt terreng og i helhetlige kulturlandskap. Særlig i slike områder forventer Statsforvalteren at det settes krav om visualiseringer som viser nær- og fjernvirkning av planlagt utbygging i planbeskrivelsen.
- **Vassdrag:** Bekken Hummelåa, en del av det vernede Frya-vassdraget, passerer planområdet. Det er et nasjonalt mål å bevare vassdrag og strandsone som natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle, og sikre vassdragslandskap, vassdragsbelter og vannkvalitet. Statsforvalteren forventer at vassdragsverdier og allmenn tilgjengelighet langs vassdraget ivaretas med relevante arealformål og planbestemmelser.

Statsforvalteren forventer at planlagt tiltak ikke innebærer inngrep i vassdraget. Dersom dette er nødvendig ber Statsforvalter om at dette kun skjer i perioden 15.juni – 15.september.

- **Støy:** Støy fører til mistriksel og redusert søvnkvalitet/helsetilstand. Påpeker at det sannsynligvis er flere boliger i gul støysone. Minner om støyretningslinjen T-1442.
- **Samfunnssikkerhet:** Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Vi forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn. ROS-analysen utformes i tråd med DSB-veilederen «*Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*» (2017).

Statsforvalteren minner om at kunnskapsgrunnlaget for planleggingen skal redegjøres for. For klimatilpasning skal nasjonale framskrivninger legges til grunn.

Kommentar fra Innlandet fylkeskommune:

- **Jordvern:** Kantsone av landbruksjord på eiendommen 22/1 vest for fylkesvegen blir berørt. Se vurdering av virkning i kap 4.8.
- **Naturmangfold:** Vurdering etter Naturmangfoldlovens §§ 8-12 er gjennomført, se kap. 4.8.
- **Landskap:** se kap 4.7. De større terrengendringene, fylling og skjæring er i hovedsak i samsvar med eksisterende reguleringsplan og innebærer kun marginale endringer.
- **Vassdrag:** Tiltak i vassdrag er planlagt – se vurdering av virkninger i kap. 4.3. Vurderinger av virkninger for vassdraget kommer fram i kap. 4.8.
- **Støy:** Det er gjennomført støyvurdering i prosjektet. Retningslinjen T-1442 er gjort juridisk bindende i reguleringsbestemmelser.

- Samfunnssikkerhet: ROS-analyse er gjennomført i kap. 5. I tillegg vil vi gjøre stedspesifikke usikkerhetsvurderinger for ytre miljø /miljørisikovurderinger.



Innlandet
fylkeskommune