Planbeskrivelse

Reguleringsplan

Q-meieriet og kollektivplass, Segalstad bru

Plan ID: **202202**

Utarbeidet av: **Gausdal kommune og Structor**

Vedtaksdato: **22.10.2026**

Sist redigert: 26.10.2026

GAUSDAL KOMMUNE

Structor

Innhold

1. Bakgrunn og prosess....4
1.1 Hensikten med planarbeidet....4
1.2 Vurdering av behov for konsekvensutredning....4
1.3 Medvirkning....4
1.4 Planprosess i flere etapper....4
2. Planområdet og eksisterende forhold....7
2.1 Beliggenhet og avgrensning....7
2.2 Landskap, stedskarakter og landbruk....8
2.3 Naturmangfold og vannmiljø....8
2.4 Risiko og sårbarhet....8
2.5 Mobilitet, parkering og kollektivplassen ved kommunehuset....9
2.6 Veg- og trafikkforhold....10
2.7 Friluftsliv, barn og unges interesser....10
2.8 Teknisk infrastruktur....11
2.9 Kulturminner og kulturmiljø....11
2.10 Næringsarealer....11
3. Beskrivelse av planforslaget – Aktuelle tiltak og arealbruk....11
3.1 Adkomst fra fylkesvegene....12
3.2 Busslommer langs Østringsvegen....12
3.3 Busslommer langs Vestringsvegen....13
3.4 Landbruk, jordvern og alternativvurderinger....13
3.5 Gausa/Vesleelva....13
3.6 Utvikling av næringsarealene og for Q-meieriet....13
3.7 Boliger....14
3.8 Klimagassregnskap....15
3.8.1 Estimert utslipp og opptak per i dag....15
3.8.2 Estimert utslipp og opptak som følge av gjeldene planforslag....15
3.8.3 Konsekvenstabell for klimagassutslipp....16
3.9 Arealregnskap....16
4. Virkninger av planforslaget....17
4.1 Forholdet til overordna planer og mål....17
4.2 Dyrka mark....18
4.3 Kulturminner og kulturmiljø....19
4.4 Naturmangfold og vannmiljø....19
4.5 Landskap....19
4.6 Trafikkmessige forhold....20

4.7 Støy 20
4.8 Klima 21
4.9 Barn og unges interesser 21
4.10 Folkehelseperspektivet 22
4.11 Risiko og sårbarhet 23
4.12 Oppsummering og samlet virkning av planforslaget 24
Vedlegg A. Overordna føringer og mål 25
Vedlegg B. Vurdering av om planen krever konsekvensutredning 30
Vedlegg C. Innspill og merknader gjennom planprosessen 33

1. Bakgrunn og prosess

1.1 Hensikten med planarbeidet

Hovedformålet med planarbeidet er å legge til rette for næringsutvikling i området. I tillegg er det et mål å legge til rette for ny holdeplassløsning for kollektivtransporten.

1.2 Vurdering av behov for konsekvensutredning

I plan- og bygningslovens §4 er krav til planprogram og konsekvensutredning beskrevet. *Forskrift om konsekvensutredninger* inneholder plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, og presiserer og utfyller disse.

Gausdal kommune og forslagsstiller har konkludert med at det ikke er krav om konsekvensutredning i henhold til forskriften. Vurderingen kommer fram av vedlegg B.

Virkninger på miljø og samfunn er vurdert i kapittel 4. Utredninger knyttet til planarbeidet er vedlagt, og samla virkning av reguleringsplanen går fram av kapittel 4.12.

1.3 Medvirkning

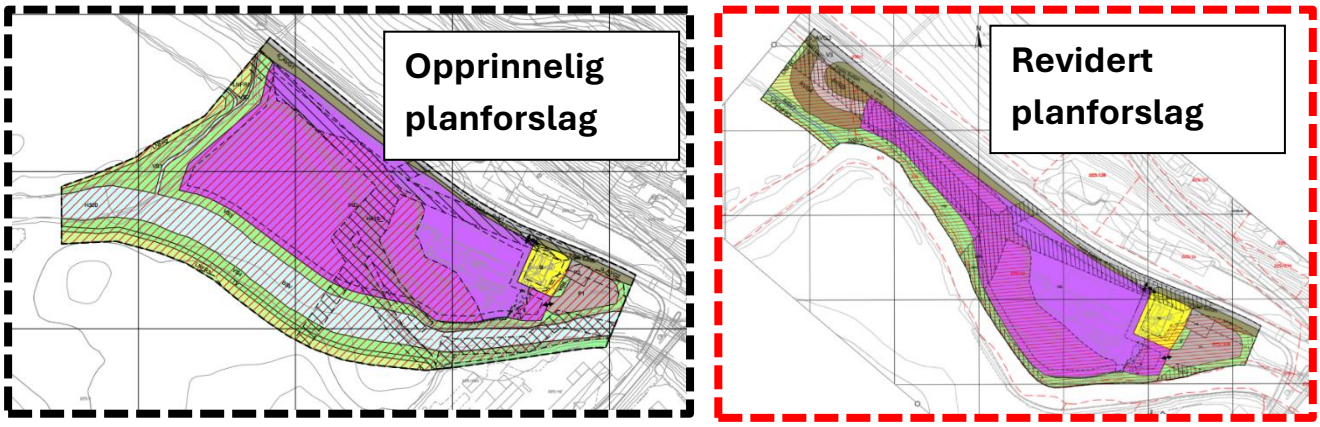
Aktuelle myndigheter og andre parter, samt berørte naboer og grunneiere, ble tilskrevet om planforslaget både ved varsling av oppstart og ved utlegging til offentlig ettersyn, og ble gitt anledning til å stille spørsmål og til å uttale seg om planforslaget.

Naboer og grunneiere ble invitert til å be om evt. møte/befaring i brev som ble sendt ut ved oppstart. Ingen har tatt kontakt for dette.

Det har vært dialog med fylkeskommunen om løsninger knyttet til busslommer, byggegrenser, avkjørsler fra fylkesvegen etc.

Innspill og merknader gjennom prosessen er samlet i vedlegg B.

1.4 Planprosess i flere etapper



Figur 1. Visualisering av opprinnelig og revidert planforslag

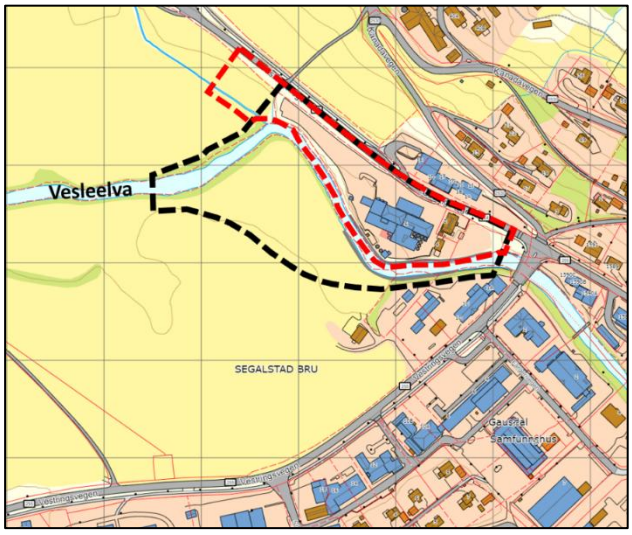
Første runde (Q-Meieriet med utgangspunkt i området I-8 i områdeplan for Segalstad bru):

1. Structor AS oversendte et planinitiativ for planarbeidet til kommunen den 25. mai 2022. Oppstartmøte for planarbeidet ble avholdt den 24. juni 2022. Referat fra oppstartmøtet var vedlagt høringsforslaget ved første gangs ettersyn.
2. Oppstart av planarbeidet ble varslet den 4. august 2022, i avisa GD og på kommunens hjemmeside. Berørte sektormyndigheter, grunneiere og naboer ble varslet ved brev. Frist for innspill til planarbeidet var 16. september 2022.
3. Den 11. mai 2023 ble det varslet en utvidelse av planområdet, i avisa GD, og på kommunens hjemmeside. Berørte sektormyndigheter, grunneiere og naboer ble varslet ved brev. Frist for innspill til utvidelsen var satt til 9. juni 2023.
4. Structor og Gaus AS utarbeidet forslag til reguleringsplan i dialog med Gausdal kommune og Innlandet fylkeskommune.
5. Første gangs behandling i Planutvalget den 20.09.2024 i sak 30/24. Planutvalget vedtok å legge planforslaget ut til offentligettersyn med frist, 18. november 2024.
6. Det kom i alt 5 merknader ved offentlig ettersyn. **NVE fremmet innsigelse** på omlegging av Vesleelva, slik dette var vist og utredet i planforslaget.

Innsigelsesavklaring

1. Det ble gitt tydelige signaler fra NVE om at konsesjon for elveomlegging ville være vanskelig å oppnå. Med bakgrunn i innsigelsen ble planforslaget vurdert på nytt av forslagsstiller, som konkluderte med at omlegging av Vesleelva ikke er aktuelt i denne omgang. Det var ikke formålstjenlig å søke om konsesjon ut fra de signaler som ble gitt fra NVE.
2. Planforslaget ble revidert og planavgrensningen redusert. Det reduserte planforslaget ble oversendt NVE. **NVE varslet at innsigelsen kunne frafalles ved en slik løsning.**

Begrenset høring:



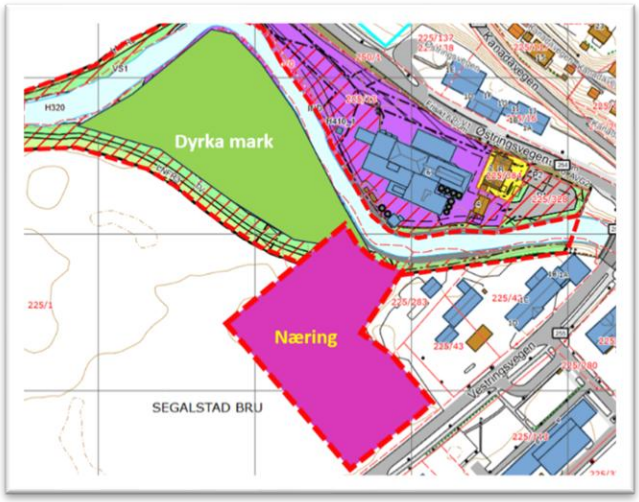
Figur 2. Sort strek = opprinnelig planavgrensning - Rød strek = planavgrensning ved begrenset høring

1. Etter innsigelsesavklaring ble planforslaget også sendt på en begrenset høring til de andre som hadde merknad til planforslaget ved offentlig ettersyn. Planavgrensningen omfattet nå kun nord-/nordøstsiden av elva. Det kom i alt 4 uttalelser ved begrenset høring. Det kom ingen merknader til foreslått arealbruk innenfor planavgrensningen ved høringen.

2. **Statsforvalteren i Innlandet fremmet innsigelse** av jordvernhensyn fordi deler av I-8 i områdeplan for Segalstad bru fortsatt er gjeldende arealbruk, når planområdet ble innsnevret til kun å omfatte arealene på nordsiden/østsiden av elva slik den renner i dag. Av hensyn til nasjonale mål for ivaretakelse av jordvern, mener Statsforvalteren at området på vestsida av elva må reguleres til landbruksformål, i tråd med gjeldende bruk.

Etterarbeid og bearbeiding til et planforslag som både kan løse innsigelsen og gi tilstrekkelig areal for videre drift og utvikling av bedriften

1. Kommunen fikk veiledning i hvordan innsigelsen kunne avklares. Løsningen ble å utvide planavgrensningen slik at restarealet av industriområdet (I-8) kunne reguleres til LNF – landbruk.
2. Samtidig ønsket forslagsstiller å finne en løsning for bedriften som trenger mer areal. Alternative løsninger for å komme seg over elva til området på vestsiden av elva fra dagens bedrift ble vurdert, herunder bru over elva. Det ble landet på en løsning der råstoffmottaket kan flyttes til andre siden av elven, og råstoffet pumpes i rør over til fabrikkområdet. Inntransport av råstoff kan da skje fra fv. 255.
3. Industriområdet (del av I-8 i områdeplanen) relokeres fra å følge vestsiden av elva til et «L-formet» areal som ligger i tilknytning til bensinstasjonsområdet, og sikrer adkomst fra fv. 255.



Figur 3. Forslag til ny løsning for næring/industri

4. Parallelt med det opprinnelige planarbeidet har kommunen jobbet med en ny løsning for kollektivplassen på Segalstad bru. For å få en helhetlig plan ble det besluttet at arealet foran kommunens administrasjonsbygg tas inn i denne planprosessen for å få en planendring også i dette området.

Andre runde (Q-meieriet og kollektivplass – Segalstad bru):

1. Oppstart av utvidelse av planområdet ble varslet den 17. oktober 2025.
2. Det kom inn 4 innspill til nytt varsel om oppstart med utvidelse av planområdet.
3. Planutvalget bes nå vurdere om planforslaget skal legges ut til 2. gangs offentlig ettersyn.

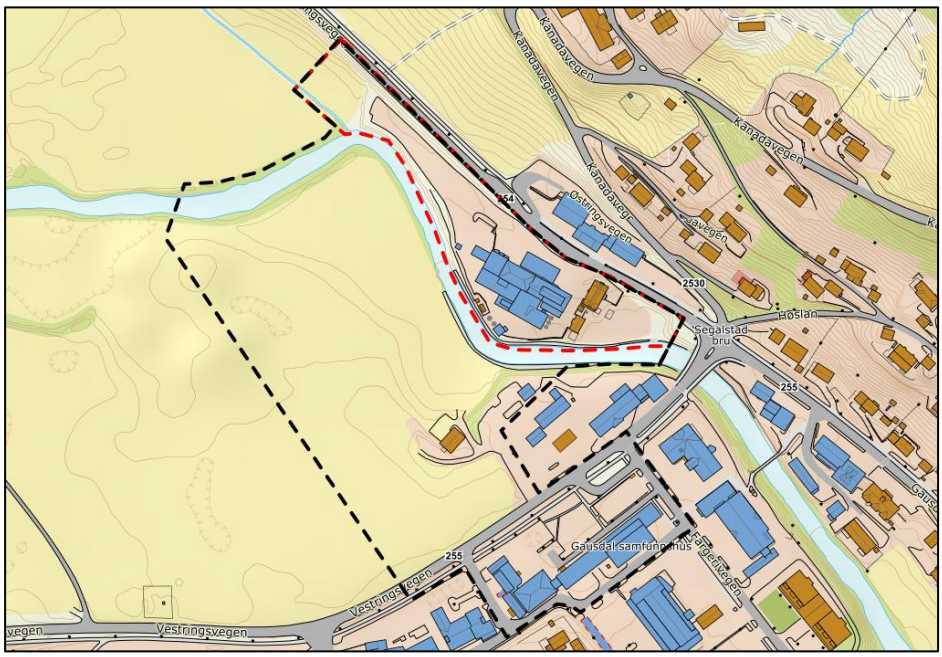
Sluttbehandling

Hvis innsigelsen fra Statsforvalteren frafalles, og det ikke kommer vesentlige merknader til det nye planforslaget, kan plansaken gå videre til sluttbehandling i planutvalget og kommunestyret.

2. Planområdet og eksisterende forhold

2.1 Beliggenhet og avgrensning

Planavgrensningen omfatter et areal på 78,9 daa og ligger i kommunesentrum, Segalstad bru. Fv. 254, Østringsvegen avgrenser planforslaget mot nord. Sørøst for fv. 255, Vestringsvegen, ligger administrasjonsbygget i kommunen.



Figur 4. Svart stiplet linje er avgrensningen for det nye planforslaget. Den rød stiplede linjen var gjenstand for begrenset høring vurderes som «ferdig hørt».



Figur 5. Ortofoto av planområdet (2010); Gassanlegget til Q er ikke bygd, men plassen bak låven er planert/ gruset.

2.2 Landskap, stedskarakter og landbruk

Kommunesenteret Segalstad bru er omgitt av landbruksområder. Østre Gausdal er geologisk sett en u-dal med relativt flat dalbunn med omkringliggende li- sider, der det nærmest kommunesenteret ligger flere boligfelt. Jordbrukslandskapet skaper åpne landskapsrom og er en viktig del av stedets identitet.

Tettstedet er organisert rundt et kompakt sentrum med kort avstand mellom sentrale funksjoner som rådhus, servicetilbud, skole, barnehage og dagligvarehandel. Utenfor kommunesenteret går bebyggelsen gradvis over i mer spredt boligstruktur og landbruksarealer.

Gausdal Ysteri ble etablert rundt 1917. På midten av 1990-tallet åpnet myndighetene for konkurranse i meierisektoren og det førte til at Q-Meieriene AS ble etablert i 2000, i det eksisterende meieribygget. Bygningsmassen er i stor grad beholdt, men utviklingen har gitt ulike påbygg og flere nye tanker og lasteramper.

Circle K har utviklet seg i ulike tidsepoker og har både flate tak og saltak. Administrasjonsbygget er i 2/3 etasjer, og har flatt tak med ettermontert ventilasjonsanlegg. Låven er av enkel standard med bølgeblikktak. Bygningen har mistet sin funksjon som sentral i landbruksdriften og er preget av manglende vedlikehold.

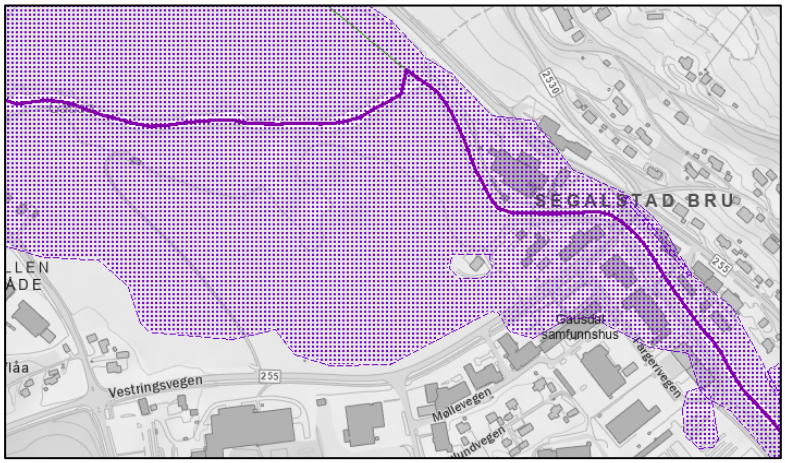
Utbyggingspresset er moderat, og utviklingen skjer i hovedsak gjennom fortetting og mindre utvidelser i tilknytning til eksisterende bebyggelse. Hensyn til jordvern, landskap og flomfare langs Gausa er sentrale premisser i arealplanleggingen.

2.3 Naturmangfold og vannmiljø

Elvestrekningen er tidligere kanalisert og sikret, og representerer i dag en etablert og fungerende del av Vesleelva. Elvestrekningen fra samløpet med Jøra og 8 km oppstrøms inkl. sideelver, blir benyttet som gyte- og oppvekstområder en storørretstamme, og det er påvist gyting ved Segalstad Bru.

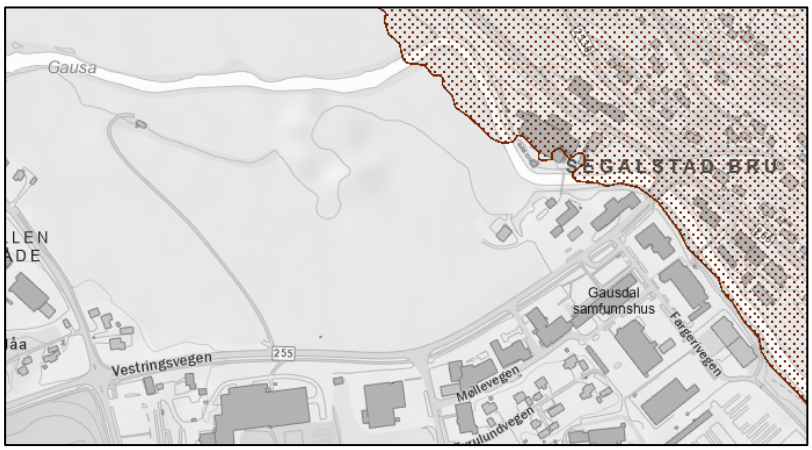
2.4 Risiko og sårbarhet

Området er flomutsatt. Det er derfor lagt vekt på å utrede flomfare med forslag til tiltak for å sikre trygg byggegrunn.



Figur 6 Utdrag NVE aktsomhetskart flom (sist oppdatert 2020)

I henhold til NVE Atlas har det nå (oktober 2025) blitt påført aktsomhetssone for jord- og flomskred på deler av planområdet i nord. Ut fra dialog med NVE ble det klargjort at NGI-rapport (2017) utarbeidet i forbindelse med Områdeplan for Segalstad bru kan legges til grunn for vurderinger rundt trygg byggegrunn. I rapporten – og i områdeplanen – vises jord- og flomskred i hovedsak langs bekkedrag/bekkekløfter. I tillegg er det i NGI-rapporten pekt på svake punkt ved Kanadavegen 15 og 21. Denne bekken går i overvannsledning øst for bebyggelsen til Gausa.



Figur 7 NVE Aktsomhetssone jord- og flomskred (sist oppdatert okt. 2025)

2.5 Mobilitet, parkering og kollektivplassen ved kommunehuset

Parkering knyttet til legesenteret og kommunens administrasjonsbygg foregår i dag på grå arealer tett inntil bygningene.

Kollektivplassen Segalstad bru: Både dagens løsning og regulert løsning (KH-1 i områdeplanen) er knyttet til utkjøring via Fargerivegen. Dette er ikke en god løsning, og det oppstår daglig dårlige situasjoner mellom biler, busser og fotgjengere.

I kartet under vises også kollektivparkeringen (KP-1) regulert i områdeplanen.



Figur 8 Nåværende FKB Veg med gjeldende reguleringsplan i bakgrunn



Figur 9 Foto av bussplassen. Innkjøring på Fargerivegen ved hvit bil. Google Street View: 2019

2.6 Veg- og trafikkforhold

Utflytende trafikkmønster ved Circle K.



Figur 10 Nåværende situasjon ved Circle K, mot nord. Kilde Google Street View (2024)



Figur 11 Nåværende situasjon ved Circle K, mot vest. Kilde Google Street View (2024)

2.7 Friluftsliv, barn og unges interesser

Areal for utelek og uteaktivitet ved Segalstad Bru er per i dag uteområdet ved Fjerdum skole, samt i området rundt Gausdal arena/ Linflåa. Disse ligger et stykke unna dette planområdet, men for at barn og unge skal komme seg til de ulike aktivitetene innebærer det en del forflytning via planområdet. Det kjøres opp ei skiløype ved Linflåa/ Gausdal Arena til Fjerdum skole.

Det er gang- og sykkelveger langs fylkesvegene og Fargerivegen. Innenfor planområdet er det i dag tre fotgjengeroverganger, som gir sammenheng ved behov for kryssing av fylkesvegene. Fartsgrensen er nå 40 km/t i sentrumsområdet. Kollektivtilbudet består primært av bussforbindelser til Lillehammer og øvrige deler av kommunen i forbindelse med skoletransport.

2.8 Teknisk infrastruktur

Vann og avløpsledninger

Q-meieriet har egen vannforsyning, og er tilkoplet kommunalt avløpsnett. Det er eksisterende, kommunale VA-ledninger innen planområdet.

2.9 Kulturminner og kulturmiljø

Gausdal Ysteri ble grunnlagt i 1917 og var i sin tid en av Norges mest sentrale brunostprodusenter. Til den karakteristiske ysteribygningen var det tidligere en høy pipe, som nå er revet. I tillegg er bygningen vesentlig bygd om og tilpasset dagens drift knyttet til Q-Meieriet, som etablerte seg her i år 2000. Anlegget med internatbygningen er godt dokumenter i samlingen på Maihaugen/ DigitaltMuseum.

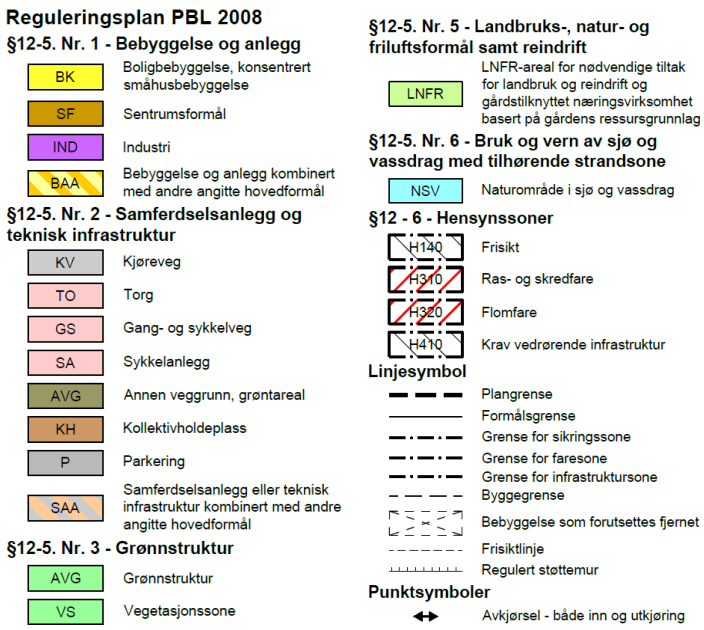
Låven på Segalstadjordet har nok utspilt sin rolle som viktig i landbruksdriften. Låven er av enkel standard og er i dag svært medtatt på grunn av manglende bruk og lite vedlikehold.

2.10 Næringsarealer

Q-meieriet er en av hjørnesteinsbedriftene ved Segalstad Bru i dag, og bidrar til arbeidsplasser og aktivitet i kommunesenteret. Bedriften er viktig for næringslivet og bosetting i kommunen. Bedriften er i vekst og har behov for større areal. Ny detaljregulering gir mulighet til videre utvikling av bedriften.

3. Beskrivelse av planforslaget – Aktuelle tiltak og arealbruk

Planens areal er 78,9 dekar. Området reguleres til følgende formål:



3.1 Adkomst fra fylkesvegene

Eksisterende adkomst fra Østringsvegen til næringsområdet forutsettes opprettholdt som i dag. Denne er tilrettelagt for aktuelle kjøretøytyper og intern logistikk. I en avkjørsel er det potensiale for trafikkulykker, men i området ved eksisterende avkjørsel er det oversiktlige forhold, lav fartsgrense med 40 km/timen, og gjeldende siktkrav er oppfylt. Det er derfor ikke funnet nødvendig eller ønskelig med tiltak knyttet til eksisterende avkjørsel fra fylkesvegen.

Det var tidligere en avkjørsel også lengre vest, ut for lasterampene i området, men denne ble stengt av Statens vegvesen i 2010/2011. I planen foreslås en ny avkjørsel lengre vest, jf. avklaringer som ble gjort ved begrenset høring. Hvis denne nye avkjørselen benyttes som hovedadkomst, vil trafikkbildet ved den eksisterende avkjørselen bli bedre ved at denne i hovedsak benyttes som utkjøring fra industriområdet og adkomst til/fra bolighuset.

Ny adkomst fra Vestringsvegen vil bidra til å stramme opp det utflytende trafikkbildet ved Circle K. Øvrig areal på bensinstasjonstomta er ikke del av dette planarbeidet.

3.2 Busslommer langs Østringsvegen

Busslomme i retning Svingvoll er nedlagt og ikke i bruk. Eksisterende busslomme (retning Lillehammer) skal på sikt erstattes av en utbedret bussholdeplass ved kommunehuset. I planforslaget er denne busslommen regulert som annen veggrunn, som i områdereguleringsplanen. Dette innebærer at holdeplassen kan opprettholdes, inntil erstatning for denne er etablert ved kommunehuset.



Figur 12 Busslommer fv.254. Google Street View, Juni 2023

3.3 Busslommer langs Vestringsvegen

Dagens løsning for kollektivtransporten foreslås nå endret fra «rundkjøring» til busslommer langs ved fylkesvegen ved kommunehuset. På det tidspunktet områdeplanen var i prosess og ble vedtatt, hadde bussruten endestasjon ved Segalstad bru og snudde her. Bussrute 140 er nå forlenget til Forset. Konfliktene og trafikal avvikling når busser skal ut på fylkesvegen via Fargerivegen, og særlig når rute 140 skal videre mot vest, er problematisk. Det faktum at g/s-vegen også krysser Fargerivegen i samme punkt, gir i dag et krevende trafikkbilde og redusert trafikksikkerhet. Nåværende bussløsning bryter inn i g/s-veg på to steder. Den foreslåtte løsningen vurderes å være en mye bedre løsning.

3.4 Landbruk, jordvern og alternativvurderinger

Det er vurdert alternative lokaliseringer, men hensynet til eksisterende produksjonslinje, logistikk og tilknytning til eksisterende infrastruktur, gjør utvidelse i direkte tilknytning til dagens anlegg nødvendig. Planforslagets hovedhensikt (å muliggjøre bedre forhold for hjørnesteinsbedriften) opprettholdes ved at råvaremottaket kan flyttes til IND2 og pumpes i rør over elva til produksjonslokalene. Arealet med formål BAA kan nyttes til ytterligere utvidelse eller flytting av andre funksjoner til «andre sida av elva» for eksempel kontorer, møterom, garderober og lignende. Andre virksomheter som naturlig hører til sentrumsområdet eller som kan ha synergieffekter av råstoffmottak og vaskehall kan også anlegges her. Det settes krav til høy arealutnyttelse i bestemmelsene til områdene. Den delen av I-8, som ikke lenger er aktuell ut fra at elva ikke flyttes, blir nå regulert til LNF-formål.

3.5 Gausa/Vesleelva

Vesleelva er en del av Gausavassdraget og er omfattet av verneplan for Gausa. Elveløpet blir ikke flyttet i det nye planforslaget. Kantsonene mellom næringsområdene og elveløpet blir ikke fysisk berørt av utbyggingsformål. Forsterkning av eksisterende flomvoll på nordside tillates.

Det lagt opp til et område for lagring av snø fra brøyting i nordre del av området. Dersom det er fare for at overflatevann kan være forurenset, må dette ivaretas på en tilfredsstillende måte, f.eks. ved bruk av sluk og oljeutskiller, før utslipp til Vesleelva. Det renner to mindre bekker ut i Vesleelva i vestre del av planområdet. Disse er ivaretatt i det nye planforslaget.

3.6 Utvikling av næringsarealene og for Q-meieriet

En videre utvikling av Q-meieriet forutsettes å skje innenfor arealene IND1 og IND2, og at nødvendige flomsikringstiltak gjennomføres. Skred AS har utarbeidet en rapport som viser aktuelle flomnivåer og fareområder.

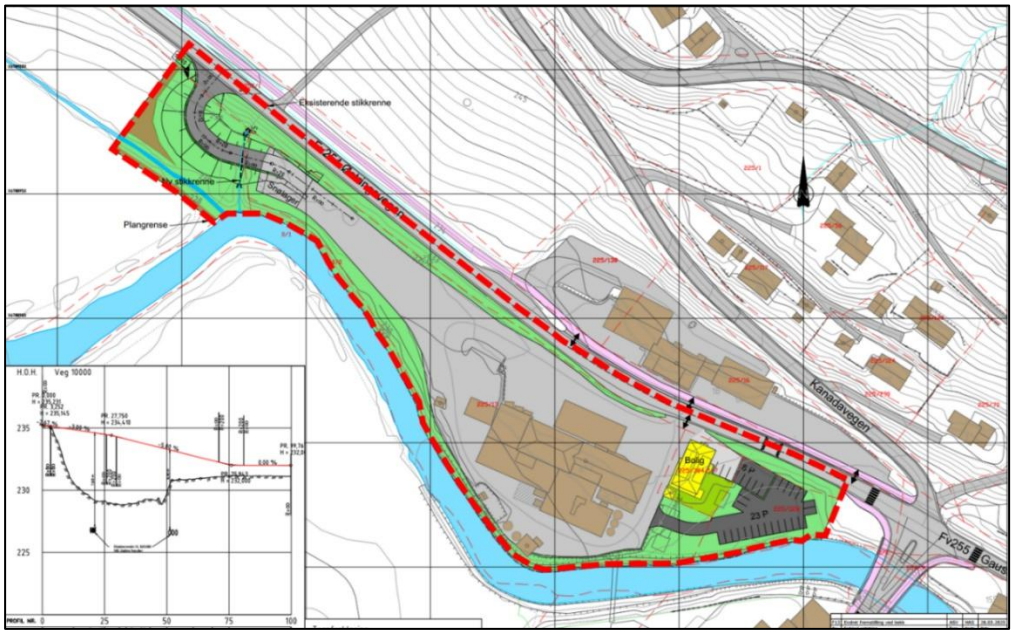
Flomsikkert nivå/kote for industriområdets nordvestre del er beregnet til kote 231,2, inkludert 0,5 m usikkerhetspåslag. Dette er da dimensjonerende for evt. flomsikringsvoller og/eller heving av terrenget mot elveløpet. Dette er tatt inn bestemmelsen til hensynssone flomfare.

Deler av dagens meieribygg er i dag flomutsatt. Bygget og omliggende arealer skal videreføres, og vil ikke kunne heves til flomsikkert nivå. Eksisterende flommur langs sørsiden meieribygget må heves til flomsikkert nivå inkludert sikkerhetsmargin, og anlegges med overgang mot arealet som heves.

På innsiden av flommuren må det sikres drenering av lokalt overvann, selv under ekstremnedbør/ekstreme flommer. Nærmere detaljering vil avklare om dette vil kreve en overvannspumpe med tilbakeslagsventil, eller om det kan anlegges fri drenasje til området hvor flomvannsnivået i elva er tilstrekkelig lav.

I østre del av området er det i skissen nedenfor vist en ny parkeringsplass, med 25-30 plasser for personbiler, for ansatte ved Q-meieriet. Denne er ønskelig for å kunne videreutvikle øvrige deler av tomta, som i dag brukes til parkering. Området er i dag flomutsatt. Det er usikkert om dette blir fylt opp flomsikkert nivå, eller om det aksepteres at parkeringsplass for biler forblir flomutsatt, men da uten elektriske anlegg som ladestasjoner etc.

Aktuelle næringsarealer ligger tett inntil Vesleelva. Overvann skal håndteres lokalt så langt det er mulig, før eventuell kontrollert avledning til resipient. Ved fare for oljesøl må det vurderes oljeutskiller før overvann slippes ut i elv, særlig da dette er en gytestrekning for ørret. Et område for snølagring er foreslått i nordvestre del av området.



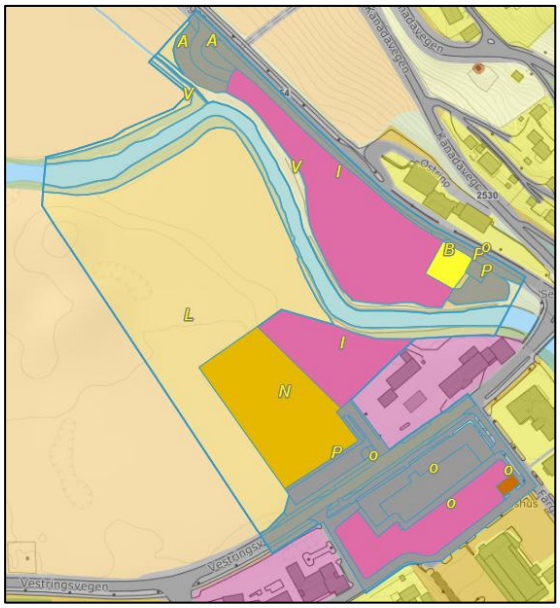
3.7 Boliger

Eksisterende boligbygg har 7 leiligheter, og blir ikke direkte berørt av tiltak innen planområdet. Adkomst, parkering og utearealer på eiendommen 225/384 blir ikke endret som følge av ny reguleringsplan. Det er regulert inn en parkeringsplass (P2) for å sikre en tinglyst rett som boligene har på eiendom 225/13.



3.8 Klimagassregnskap

NIBIO har i samarbeid med Miljødirektoratet utviklet en kartbasert klimagasskalkulator for beregning av utslipp og opptak av klimagasser fra arealbruk og arealbruksendringer. Disse utregningene er basert på dette nye verktøyet, og viser det estimerte utslippet og opptak ved at området beholder dagens arealbruk, samt det estimerte utslippet og opptaket av planforslagets reguleringsendring.



3.8.1 Estimert utslipp og opptak per i dag

Arealbruk	Dekar	Tonn CO_2-ekv. 5 år	Tonn CO_2-ekv. 20 år	Tonn CO_2-ekv. 75 år
Bebygd	28,8	0	0	0
Beite-Ekstensivt	3,0	0	0	0
Dyrket mark	37,8	-1	-4	-16
Skog	4,0	-5	-21	-80
Vann	5,4	0	0	0
	79,0	-6	-25	-96

3.8.2 Estimert utslipp og opptak som følge av gjeldene planforslag

Arealbruk	Dekar	Tonn CO_2-ekv. 5 år	Tonn CO_2-ekv. 20 år	Tonn CO_2-ekv. 75 år
Bebygd	28,8	7	27	27
Beite-Ekstensivt	3	9	13	13
Dyrket mark	37,8	17	13	4
Skog	4	125	127	127
Vann	5,4	0	0	0
	79	158	180	171

3.8.3 Konsekvenstabell for klimagassutslipp

Tabell 1.Konsekvenstabellen for klimagassutslipp er i tråd med Klima- og miljødirektoratets veileder. Uthevet i svart er nivået til planforslaget, som faller inn under "Ubetydelig konsekvens"

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
- - - -	Svært stor negativ konsekvens	Mer enn 100 000 tonn CO_2-ekv
- - -	Stor negativ konsekvens	Mer enn 50 000 tonn CO_2-ekv
- -	Middels negativ konsekvens	Mer enn 15 000 tonn CO_2-ekv
-	Noe konsekvens	Mer enn 2000 tonn CO_2-ekv
0	Ubetydelig konsekvens	
+/++	Noe/betydelig reduksjon i utslipp/økt opptak	Mer enn 2000 tonn CO_2-ekv
+++/++++	Stor/svært stor reduksjon i utslipp/økt opptak	Mer enn 50 000 tonn CO_2-ekv

Konklusjon: Planforslaget gir en begrenset økning i klimagassutslipp.

3.9 Arealregnskap

Arealformål i planforslaget	Kode	Dyrka jord	Dyrkbar jord	Annet areal	Totalt i planområdet
Boligbebyggelse, konsentrerte småhus	1112	0	0	0,7	**0,7**
Sentrumsformål	1130	0	0	3,9	**3,9**
Industri	1340	2,1	0	10,8	**12,9**
Bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedformål	1900	5,8	0	1,2	**7**
Kjøreveg	2011	0,3	0	4,8	**5,1**
Torg	2013	0	0	1,7	**1,7**
Gang- og sykkelveg	2015	0,4		1,4	**1,8**
Sykkelanlegg	2017	0	0	0	**0**
Annen veggrunn, grøntareal	2019	1,2	0	2,4	**3,6**
Kollektivholdeplass	2073	0,1	0	0,2	**0,3**
Parkering	2080	0,8	0	2,4	**3,2**
Samferdselsanlegg eller teknisk infrastruktur kombinert med andre angitte hovedformål	2900	0	0	0,2	**0,2**
Grønnstruktur	3001	0	0	0,3	**0,3**
Vegetasjonsskjerm	3060	0,4	0	5,8	**6,2**
Naturområde i sjø og vassdrag	6610	0	0	5,4	**5,4**
LNF-Formål	5100	**26,9**	0	0	**26,9**
		38	**0**	**41,2**	**79,2**
Omdisponering dyrka mark		**11,1**			

Omdisponering av dyrka jord: 38 – 26,9 (LNF) = 11,1.

4. Virkninger av planforslaget

4.1 Forholdet til overordna planer og mål

Planer/føringer	Hvordan er dette ivaretatt i planforslaget
Nasjonale forventninger til kommunal planlegging	Planforslaget legger opp til å trygge lokal næringsvirksomhet for videreforedling av primærproduksjonen (melk) i det lokale landbruket, noe som vil bidra til å trygge arbeidsplasser og lokalsamfunnet generelt. Ved å omdisponere dyrka mark som ligger inntil etablert virksomhet - og som er dårligere arrondert enn det arealet som er regulert til industriområde (I-8) i gjeldede reguleringsplan - bidrar dette til å videreføre matproduksjonen på jordbruksarealene som omslutter tettstedet.
Statlige planretningslinjer	Arealbruk og mobilitet: Planforslaget bidrar til å styrke lokalsamfunnet og fremme helse, miljø og livskvalitet. Forslaget har ikke negativ innvirkning på kulturmiljø, naturmangfold eller natur- og friluftsområder. En oppgradering og endring av bussløsningen er viktig både for trafikkavvikling, trafikksikkerhet og for kollektivtilbudet. Jordvern er vurdert i avsnittet over. Klima og energi: FNs bærekraftmål og de nasjonale klima- og miljømålene er lagt til grunn i planforslaget. Utbyggingen gir en begrenset økning i klimagassutslipp, og berører ikke karbonrike arealer.
Andre nasjonale mål	Barn og unges interesser og oppvekstmiljø: En utbygging av næring/industri vil måtte forholde seg til nasjonale støy- og utslippskrav. Det er ikke grunnlag for å si at en utbygging her vil medføre støyulemper eller annen helsefare. Den nye bussløsningen gir et tryggere og mer oversiktlig trafikkbilde i sentrumsområdet.
Regionale planer, herunder vannforvaltningsplanen	Planområdet er vurdert opp mot vannforskriftens § 12. Det er gitt bestemmelser som skal ivareta elvas økologiske og kjemiske tilstand. Vannforekomstens tilstand og naturmangfold vil ikke påvirkes negativt av utbyggingen, da hovedgrepet er å føre råstoff i rør over elva, som dermed ikke berøres med fysiske tiltak.
Kommuneplanens samfunnsdel Mål for næring og tettstedsutvikling	Målsetningene i samfunnsplanen vurderes som ivaretatt i planforslaget. Universell utforming, folkehelse og tilgjengelighet vektlegges. I tillegg gir det en løsning som sørger for god utnyttelse, og utvidelse, av eksisterende næringsområde.
Kommuneplanens arealdel (2021) og Områdereguleringsplan for Segalstad bru (2018) Reguleringsbestemmelser og retningslinjer	Planforslaget avviker litt, da nytt areal til næringsutvikling er lagt litt annerledes enn det som er regulert i områdeplanen og avsatt i KPA. Det er sett hen ti både de generelle bestemmelsene i KPA og reguleringsbestemmelsene til områdeplanen ved utarbeidelse av reguleringsbestemmelsene.

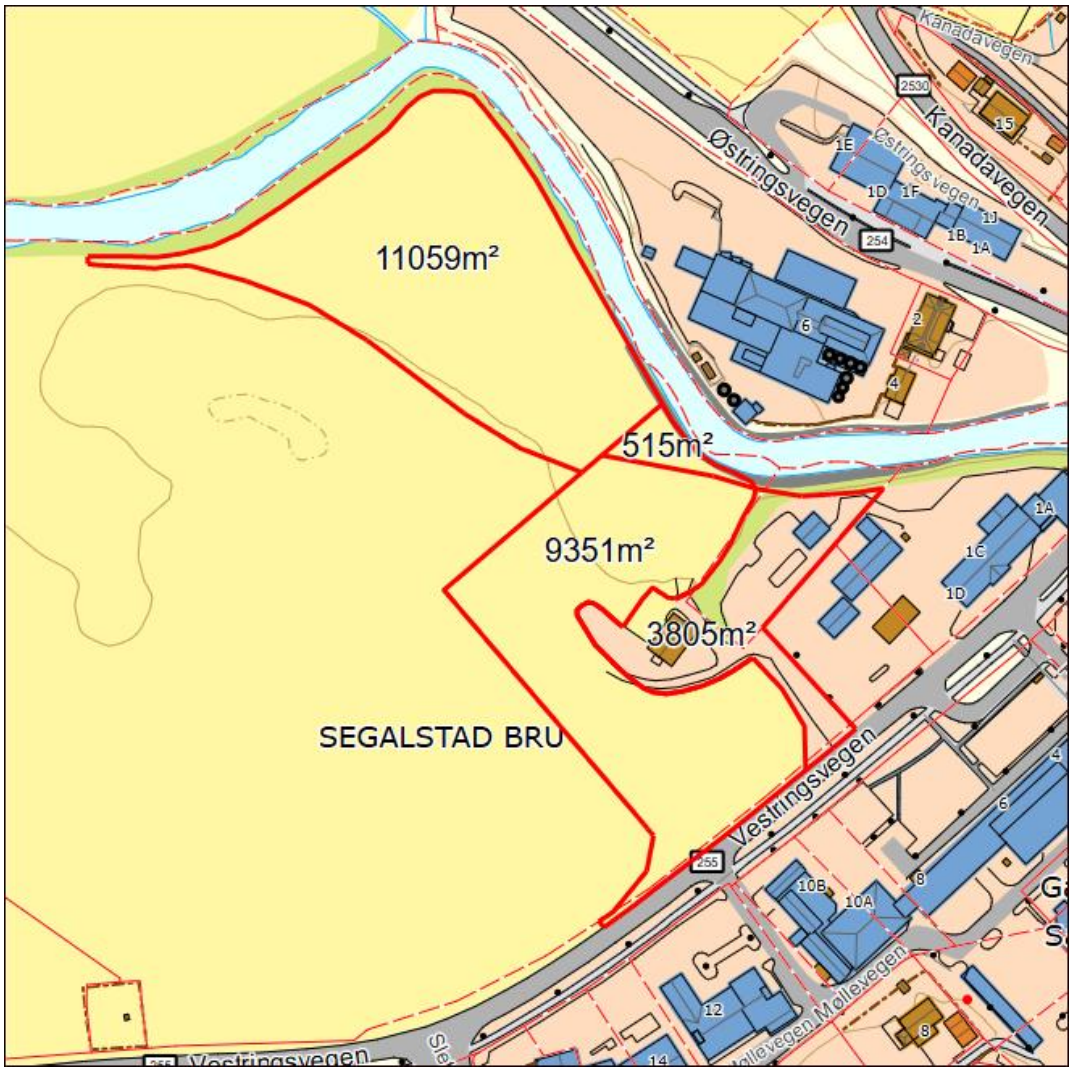
Næringsplanen	Det tilrettelegges for utvikling av næringsarealer som i tillegg baserer seg på råvarer og ressurser fra regionen. Planforslaget følger opp strategi 1.4 og 3.1 i næringsplanen, samt delmål 1 og 3.
Samfunnssikkerhet og beredskap	Reell flomfare er utredet og nødvendige tiltak sikres i bestemmelsene. Trafikksikkerheten forbedres.

4.2 Dyrka mark

Planens utvidelse mot vest for ny innkjøring fra fv. 254 (del av begrenset høring) innebærer at ca. 1,3 dekar registrert som dyrka jord i AR5 blir omdisponert. IND2, kollektivparkering og området BAA (N/I/TJ) omdisponerer 9,86 daa dyrka jord, der 515 m^2 også inngår i områdeplan for Segalstad bru.

IND2, kollektivparkering og området BAA (N/I/TJ) omdisponerer 1,97 daa mindre fulldyrka mark enn det området som nå reguleres (tilbake) til LNF, og bedre arrondering av tilstøtende landbruksareal på sørsiden av elva.

Se også arealregnskapet i kap. 3.10, og begrunnelse for foreslått arealbruk i kap. 3.4.



4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kjente kulturminner i området i dag.

4.4 Naturmangfold og vannmiljø

Naturrestaurering AS har utarbeidet rapport: Supplerende utredning for naturverdier Veslaelva, datert 06.11.2023. Vurderingene om naturmangfoldloven nedenfor er hentet fra rapporten.

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper, rødlistede arter eller andre naturverdier i området, utover naturtyper som gjelder selve elvestrekningen. Siden elven ikke berøres/flyttes, vurderes det å ha begrensede konsekvenser for biologisk mangfold, og naturmangfoldlovens krav vurderes ivaretatt.

Vurderinger i henhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er som del av planarbeidet gjort nye registreringer knyttet til naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget anses som tilfredsstillende.

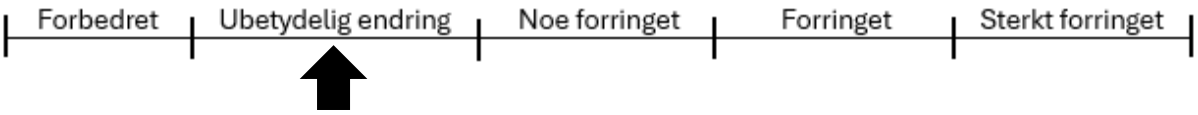
§9 Føre-var-prinsippet: Kunnskapsnivået anses å være godt nok, jf. § 8.

§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning: Planområdet tar utgangspunkt i gjeldende områdereguleringsplan. Ettersom omlegging av Vesleelva er tatt ut av planen, gir aktuelle tiltak ingen vesentlige konsekvenser for natur og miljø.

Vannmiljø

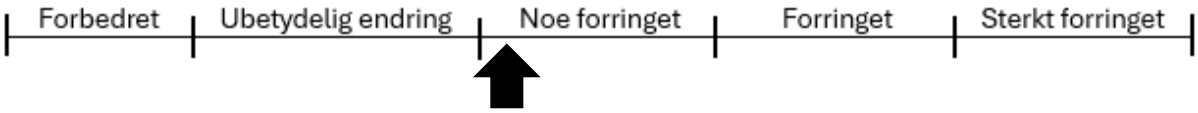
Planforslaget innebærer ikke omlegging av elveløpet, og det vurderes at tiltakene i planområdet ikke vil medføre forringelse av vannforekomstens fysiske eller kjemiske tilstand. Kantvegetasjonen langs vassdraget opprettholdes, blant annet av hensyn til erosjonssikring, flomdemping og økologiske funksjoner i elveløpet.

Det er videre lagt vekt på overvannshåndtering og klimatilpasning i planforslaget, slik at økt avrenning og belastning på vassdraget begrenses. Utbyggingsområder i nærheten av elva er redusert gjennom planprosessen, og planforslaget vurderes samlet sett å ha liten negativ virkning for vannmiljøet.



4.5 Landskap

Q-meieriet utgjør en naturlig del av stedets identitet og virksomheten er godt integrert i landskapsrommet. Nye bygg kan påvirke landskapsrommet, men plasseringen inntil etablert næringsvirksomhet gir en begrenset virkning på landskapet.



4.6 Trafikkmessige forhold

Bedriften ligger i et trafikknutepunkt og er transporteffektiv, sammenlignet med mange andre lokaliseringer. Dagens avkjørsel fra Østringsvegen (fv. 254) opprettholdes. Etablering av ny avkjørsel fra fv. 254 i vest bidrar til en bedre trafikkavvikling både langs Østringsvegen og internt på næringsområdet.

Forslag til ny adkomst fra Vestringsvegen (fv. 255) vil stramme opp et noe utflytende trafikkbilde i dette området ved Circle K. Dette er viktig når busslommen for busser i vestgående retning også kommer på denne siden av fylkesvegen.

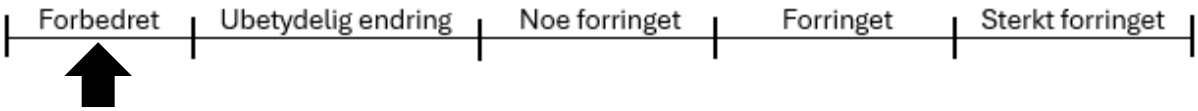
Trafikksikkerheten vurderes å bli bedre ved ny løsning. Den uheldige løsningen ved at bussavviklingen i dag ender ut i krysset Fargerivegen/ fv. 255 er omtalt tidligere. En viktig del av bildet er at bussene også krysser gang- og sykkelvegen i det samme krysset, og dette gjør at ny løsning med busslommer vurderes som en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten.

Det er i dag en oppmerket fotgjengerovergang ved sørenden av brua over Gausa. Det viser seg at denne ligger «usentralt til» for de som krysser mellom dagens bussholdeplass - og Circle K, de fleste krysninger av fylkesvegen skjer utenom oppmerket område. Planen tilrettelegger for en ny kryssing av fv. 255, og dette vil også gi et mer oversiktlig trafikkbilde. Skiltet fartsgrense på fv. 255 er i dag 40 km/t.

Trafikktall (ÅDT) ved og til/fra Segalstad bru:

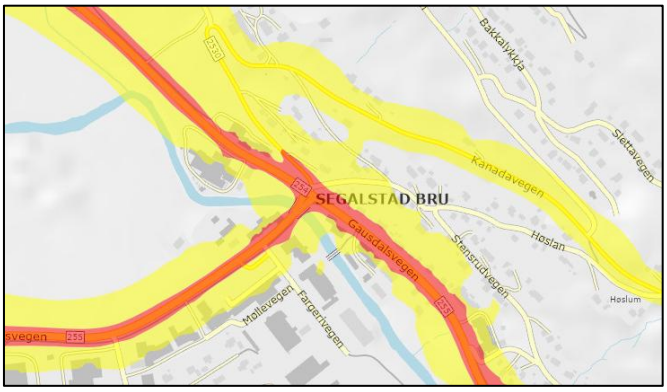
- Mot vest; Forset, Skåbu, Vinstra (fv. 255): **2 500**
- Ved Segalstad bru: **3 100**
- Mot øst; Follebu, Lillehammer (fv. 255 mot E6): **3 800**
- Mot nordvest; Svingvoll, Tretten (E6) (fv. 254): **1 800**

Trafikkmønsteret i tettstedet endres ikke vesentlig ut fra tiltakene det åpnes for i planen.



4.7 Støy

Området ligger i gul støysone langs fylkesvegene, se utklipp til høyre. Fylkesvegene er den dominerende støykilden i planområdet.

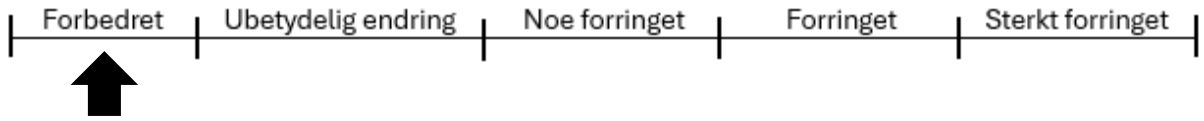


Utvidelsen av bygningsmassen ved dagens anlegg vil skje på vestsiden av dagens næringsbebyggelse, og vil i så fall redusere støy for boligene i området. En mulig flytting av dagens opplastningsramper til vestsida av bygningen vil også virke positivt støymessig på nærliggende boliger.

Bedriften har noe støyende virksomhet, men produksjonen foregår innendørs. Støy fra virksomheten er vurdert til å være lav, og det er derfor ikke gjennomført støyvurderinger som del av dette planarbeidet. Ifølge konsekvensanalyse som ble gjennomført som del av

områdereguleringsplanen, er støybelastningen under tillatte grenseverdier for belastning på omgivelsene.

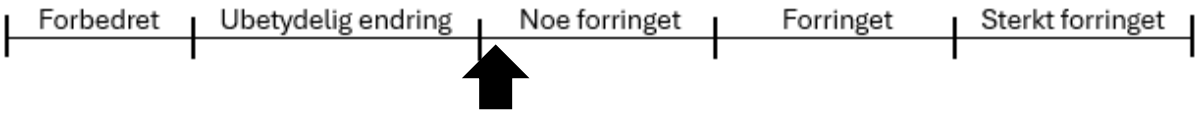
Når det gjelder kombinertområdet BAA er det ikke avklart hvilke og hvilke typer bedrifter/tjenesteyting som er aktuelle for dette området. Bestemmelsene gir rammer for hva slags type virksomhet som kan tillates, men det ville vært krevende å beregne støy og belyse dette nå. Før byggetillatelse gis til nye tiltak, må det dokumenteres at tiltakene ikke medfører større støybelastning enn det som er tillatt i henhold til de generelle retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) og NS8175:2012. Det åpnes ikke for støyfølsom bebyggelse i dette området. Dette er ivaretatt i bestemmelsene til planen.



4.8 Klima

Planforslaget vil medføre en økning i klimagassutslipp som følge av omdisponering av areal, særlig knyttet til reduksjon i karbonopptak fra dyrka mark. Samtidig vurderes utslippsnivået som begrenset i en lokal sammenheng, og tiltaket er i tråd med overordnede strategier for arealeffektiv utvikling og lokalisering av næring i tilknytning til eksisterende infrastruktur.

Lokaliseringen i tilknytning til eksisterende næringsområde og transportinfrastruktur bidrar til å redusere transportrelaterte utslipp sammenlignet med alternative lokaliseringer.



4.9 Barn og unges interesser

I henhold til rikspolitiske retningslinjer, Barn og unges interesser i planleggingen, punkt 5d, fremgår det:

Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov, ikke blir oppfylt.

Gjeldende planforslag berører i hovedsak kun dyrka mark og næringsareal. Dette er en type areal som ikke er tilgjengelig for barn/ unges uteopphold. Det medfører derfor ingen endringer for denne gruppen i nåværende planforslag.

Areal som foreslås regulert til parkering (P1 og P2) i østre del av planområdet, er i gjeldende reguleringsplan avsatt til grønnstruktur med angitt flomfare. Det anses at dette ikke utløser krav om erstatningsarealer etter krav i de rikspolitiske retningslinjene.

Planforslaget legger til rette for et mer oversiktlig og trafikksikkert område, med tydeligere skille mellom kollektivtrafikk, biltrafikk og myke trafikanter. Tiltakene vurderes å gi økt trygghet for barn og unges ferdsel i området.

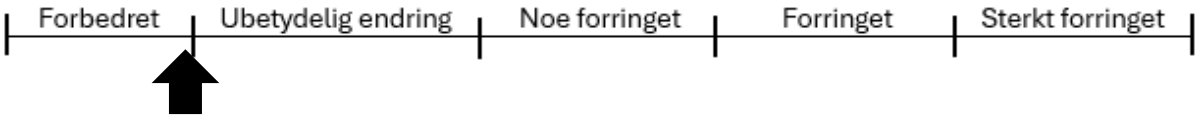
Bedre tilrettelegging for gang- og sykkelforbindelser, tryggere krysningspunkter og et mer oversiktlig trafikkmiljø vil redusere konflikter mellom trafikantgrupper og bidra til tryggere ferdsel for myke trafikanter.

Tilrettelegging for turveg langs Gausa, slik dette er vist i områdereguleringsplanen for Segalstad bru, vurderes som ikke hensiktsmessig å gjennomføre innenfor dette planområdet. Området er flomutsatt, og den eksisterende kantvegetasjonen vurderes å ha viktige funksjoner knyttet til flomdemping, erosjonssikring og ivaretakelse av økologisk tilstand i vassdraget.



Figur 13. Utsnitt viser turveg (grønn linje) regulert inn i områdeplan for Segalstad bru.

Det vurderes samtidig at en turveg langs elva ikke ville gitt vesentlig kortere eller tryggere skolevei enn dagens løsning. Eksisterende skoleveg har allerede tilfredsstillende trafikksikkerhetstiltak og gode forbindelser for myke trafikanter.



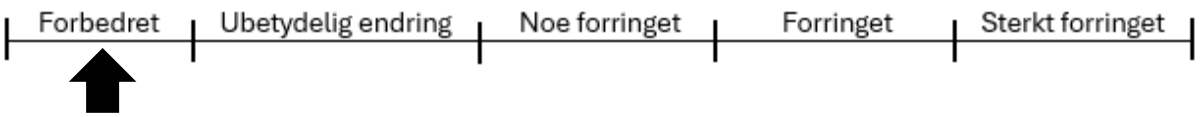
4.10 Folkehelseperspektivet

Tiltakene legger til rette for et mer oversiktlig og funksjonelt område, med tryggere ferdsel og bedre tilgjengelighet for ulike brukergrupper. Et tydeligere skille mellom kollektivtrafikk, biltrafikk og myke trafikanter, sammen med forbedrede gangforbindelser, tryggere krysningspunkter og mer forutsigbare trafikkarealer, vurderes å bidra til økt trafikksikkerhet og å bedre fremkommeligheten i området.

Bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk og myke trafikanter vurderes samtidig å være positivt for daglig mobilitet og bruk av mer miljøvennlige transportformer, og kan bidra til økt hverdagsaktivitet gjennom mer gange og redusert bilavhengighet. Universell utforming og et mer oversiktlig trafikksystem vil også kunne gi bedre tilgjengelighet for alle, og særlig eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, og bidra til økt sosial inkludering og deltakelse i hverdags- og samfunnsliv.

Videre utvikling av Q-meieriet vurderes også å kunne ha en indirekte positiv betydning for folkehelsen gjennom å bidra til lokale arbeidsplasser, aktivitet og stabilitet i kommunesenteret. Arbeidsplasser og levende lokalsamfunn er viktige faktorer for sosial bærekraft, tilhørighet og gode levekår.

Samlet sett vurderes planforslaget å understøtte både fysisk og psykisk helse gjennom økt trafikksikkerhet, bedre tilgjengelighet, kollektivtilbud, og et mer funksjonelt og inkluderende nærmiljø.



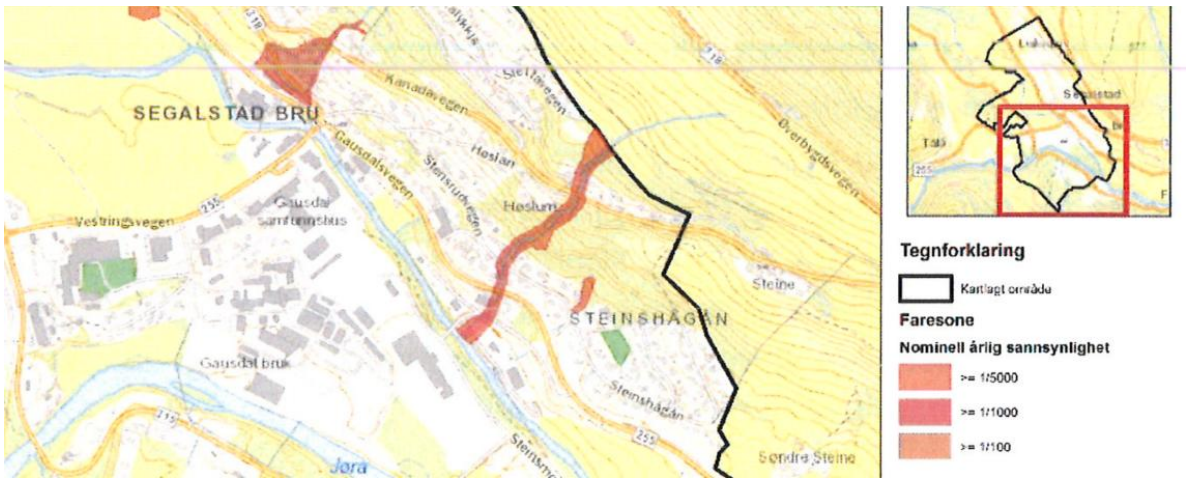
4.11 Risiko og sårbarhet

Reell flomfare er utredet i rapporten «Rapport Flomfarevurdering for Segalstad bru 11.02.2026» fra Skred AS, som er vedlagt planforslaget. Rapportens hovedtiltak er å løfte terrenget høyere enn dimensjonerende flomnivå til minimum kote 230,9. Ut fra tidligere utredninger (Asplan Viak 2017), og nivå angitt på illustrasjonskart tidligere i prosessen, tas bestemmelse som angir kote 231,2 inn i bestemmelsene.

> 6.4 Tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet
>
> Den planlagte utfyllingen/næringsområdet sør for elva ligger innenfor faresonen for flom etter sikkerhetsklasse F2. Det er her planlagt at terrenget løftes høyere enn dimensjonerende flomnivå inkludert sikkerhetspåslag som vil tilsvare høyere enn kote + 230,9 moh. Det må opprettholdes et uberørt vegetasjonsbelte på minimum 6 meter mot Gausa, og den opparbeidende skråningen må erosjonssikres tilstrekkelig (fortrinnsvis med naturbaserte metoder dersom belastning tilsier at det er tilstrekkelig). Det anbefales at skråningen tilpasses som en forlengelse av vegetasjonsbeltet.
>
> Eventuelle risikoreduserende tiltak må detaljeres og prosjekteres til et nivå som sikrer at tiltaket ivaretar krav til sikkerhet mot flom og erosjon. Arbeidet bør utføres av et foretak med vassdragsteknisk kompetanse og vi anbefaler at NVE sin sikringshåndbok legges til grunn.

Figur 14 Utdrag fra konklusjon i flomrapporten

Planområdet nord for elva berøres av en aktsomhetssone for **jord- og flomskred** (kilde: NVE Atlas). Reell fare for flomskred er utredet i NGI-rapport i 2015/17 og vi legger denne til grunn i vurderingen for å åpne for nærings- og industribebyggelse i IND1.



*Figur 9. Faresonekart **kun for flomskred** for nominell årlig sannsynlighet på 1/100, 1/1000 og 1/5000.*

Figur 15 Utdrag fra side 16 i NGI-rapport 2015/17

Planen legger ikke til rette for ny bebyggelse i sikkerhetsklasse 3 innenfor hensynssonen. Ny bebyggelse vil i hovedsak være nærings- og industriformål med lav personoppholdstid og begrenset sårbarhet.

For å ivareta sikkerheten stiller bestemmelsen til hensynssonen krav om at eventuell ny bebyggelse for varig opphold skal dokumentere tilstrekkelig sikkerhet mot skred i tråd med kravene i byggeteknisk forskrift (TEK17), hvis det vurderes at NGI-rapporten ikke gir tilstrekkelig sikkerhet for reell fare.

4.12 Oppsummering og samlet virkning av planforslaget

Tema	Virkning	Kort vurdering
Forhold til overordnede planer	0/+	Planforslaget er i hovedsak i tråd med overordnede planer og mål, og bidrar til styrking av eksisterende næringsvirksomhet og trafikksikkerhet i sentrumsområdet.
Dyrka mark	-/0	Tiltaket berører dyrka mark, men omfanget er redusert gjennom tilpasninger av planområdet i forhold til gjeldende reguleringsplan.
Kulturminner og kulturmiljø	0	Ingen kjente kulturminner blir berørt av planforslaget.
Naturmangfold og vannmiljø	0	Planforslaget er i tråd med naturmangfoldlovens føringer, og tiltaket forventes ikke å forringe vannforekomstens fysiske eller kjemiske tilstand.
Landskap	0/-	Planforslaget innebærer begrensede endringer i et allerede utbygd landskapsrom.
Trafikkmessige forhold	+	Planforslaget gir et mer oversiktlig og trafikksikkert område med bedre forhold for kollektivtrafikk og myke trafikanter.
Støy	+	Planforslaget vurderes ikke å medføre vesentlig endring i støysituasjonen i området, og kan også bedres for nærliggende boliger.
Klima	-	Omdisponering av dyrket mark medfører noe økte klimagassutslipp.
Barn og unges interesser	0/+	Planforslaget vurderes å gi tryggere og mer oversiktlige forhold for barn og unge ved ferdsel i området.
Folkehelseperspektivet	+	Planforslaget vurderes å gi positive virkninger for folkehelsen gjennom bedre trafikksikkerhet, tilgjengelighet og mobilitet.
Universell utforming	+	Universell utforming av tiltak og et mer oversiktlig trafikksystem vil kunne gi bedre tilgjengelighet for alle, og særlig eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, og bidra til økt sosial inkludering og deltakelse i hverdags- og samfunnsliv.
Risiko- og sårbarhet	0	Flom- og skredfare er utredet, og sikkerhet ivaretas gjennom tiltak ut fra dokumentasjonen og krav i TEK17.

Regulering av næringsområdet er i prinsipp i samsvar med gjeldende områdeplan for Segalstad bru (2018). Det er en mindre endring i vestre del, ved at ny avkjørsel fra Østringsvegen blir etablert, at arealet for utvidelse av næringsbedriften blir lagt inntil eksisterende virksomhet på sørsiden av elva og at elva ikke flyttes, men består der den renner i dag. Industri-/næringsarealene på sørvestsiden av elva er noe mindre enn område regulert til I-8 i områdeplanen.

Uten omlegging av Vesleelva har planen ingen vesentlige negative konsekvenser knyttet til naturmangfold, biologisk mangfold, landskap, og folkehelse.

Aktuelle virksomheter i området medfører ikke vesentlig fare for forurensning, gode interne rutiner forutsettes for alle virksomheter i dette området.

Regulering av området er en forutsetning for videre utvikling av Q-meieriet, en viktig bedrift i kommunen, og dermed viktig med tanke på arbeidsplasser og utvikling av områdene ved Segalstad bru.

Vedlegg A. Overordna føringer og mål

Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til kommunal planlegging (2023)

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger bærekraftmålene, de nasjonale klima- og miljømålene og lokalt folkestyre til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, og legger til rette for trygge, bærekraftige og levende lokalsamfunn i hele landet. Gode lokalsamfunn er grunnsteiner i en bærekraftig utvikling, og det er viktig å motvirke sentralisering som svekker lokale tjenester og tilbud. Levende distrikter er også avgjørende for å sikre matproduksjonen og at jordbruksarealene holdes i drift.

Vern av dyrka jord (kap. 6.3)

Regjeringen har som mål å øke den norske selvforsyningsgraden av mat. Planleggingen må bidra til å legge til rette for at vi kan produsere så mye mat som mulig i vårt eget land. På grunn av topografiske og klimatiske forhold har vi lite dyrka jord, og kornarealet per innbygger er lavere enn gjennomsnittet i Europa. Av hensyn til beredskap og mulighetene for matproduksjon, er det nødvendig å ta vare på jordressursene over hele landet og sikre at jorda holdes i drift. Bevaring av dyrka jord er derfor en nasjonal interesse. Omdisponering av dyrka jord skal reduseres, og arealplanleggingen skal bidra til å nå målet om redusert omdisponering av matjord i tråd med ny jordvernstrategi fra 2023.

Det er viktig at fylkeskommunene og kommunene følger opp den nasjonale jordvernstrategien, slik at utbyggingsbehov balanseres bedre mot det langsiktige hensynet til innenlands matproduksjon. Særlig i pressområder er det viktig å praktisere et strengt jordvern for å hindre at viktige jordbruksarealer blir bygd ned. I spredtbygde områder er det i tillegg viktig å legge til rette for utvikling i bygdene og generasjonsskifter i jordbruket, slik at grunnlaget for bosetting og jordbruksproduksjon sikres. Målet er et bosettingsmønster og tjenestetilbud som gjør det attraktivt å bo i bygdene i ulike livsfaser, særlig når unge skal etablere seg.

De beste jordbruksarealene ligger ofte der utbyggingspresset er størst. Samtidig har tettstedsnære jordbruksarealer stor beredskapsmessig verdi. En effektiv arealbruk med god utnyttelse av arealer som allerede er bebygd, vil kunne bidra til å redusere behovet for å bygge ned dyrka jord. Det er viktig at potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes der alternativet er utbygging på dyrka jord.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (fastsatt 2025)

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. (Kapittel 1-3 og 5-8 gjelder særlig for «bygdebyer og småsentre»).

Statlige planretningslinjer for klima og energi (fastsatt 2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Kommunene skal i sin planlegging og enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning legge til rette for:

- arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslippene, opprettholder arealenes evne til karbonopptak- og lagring og støtter omstilling til et lavutslippssamfunn
- effektiv og fleksibel energibruk
- utbygging av fornybar energi
- en sirkulær økonomi
- at samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses et klima i endring.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging har som mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

Universell tilgjengelighet

Universell utforming skal legges til grunn for planlegging og gjennomføring av tiltak innenfor planområdet, jf. plan- og bygningsloven § 1-1 og gjeldende byggteknisk forskrift (TEK17). Dette omfatter både bygninger, uteoppholdsarealer, trafikkanlegg og andre tiltak for allmenn bruk, herunder tiltak som gjennomføres av private aktører.

Planen skal sikre at løsningene utformes slik at de kan brukes av alle mennesker i størst mulig grad, uten behov for tilpasning eller særskilt utforming i etterkant.

Fra 1. januar 2026 er FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), særlig artikkel 9 om tilgjengelighet, inkorporert i norsk rett gjennom menneskerettsloven. Konvensjonen gjelder som norsk lov med forrang ved motstrid, og skal legges til grunn ved tolkning og anvendelse av regelverket.

Dette innebærer at hensynet til tilgjengelighet og universell utforming skal tillegges betydelig vekt i planlegging, utforming og gjennomføring av tiltak.

Regionale planer og føringer

- Innlandsstrategien 2020-2024 (Regional planstrategi for Innlandet)
- Forventninger til kommunal arealplanlegging fra Fylkesmannen i Oppland, 2015
- Regional plan for samfunnstryggleik (2023-2035)
- Regional plan for det inkluderende Innlandet
- Regional plan for klima, energi og miljø (2023-2030)
- FylkesROS Innlandet 2022-2025 – Rapport 10 | 2022
- Det grønne Innlandet - regional plan for klima, energi og miljø (2023)
- Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion (2022-2027)

Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2032

Sammen om en grønnere kommune

Satsningsområdet fremmer blant annet mål om at Gausdal skal være en viktig aktør i det grønne skiftet, ta vare på naturen, planlegge helhetlig, ta bærekraftige valg, handle klimavennlig og jobbe aktivt gjennom det grønne skiftet for å bli klimanøytrale innen 2030. Dette skal de få til gjennom å:

- Tilrettelegge for klimavennlig transport
- Sikre gode kollektivtilbud for alle
- Bedre gang- og sykkelveger
- Motivere til investeringer i klimatiltak
- Fremme bruk av fornybar energi og lokale ressurser
- Ta hensyn til biologisk mangfold
- Sørge for at det bygges der det er trygt og godt tilpasset landskapet
- Sikre balanse i videre fritidsboligutvikling
- Redusere behov for bil- og jobbreiser
- Ta i bruk ny teknologi
- Tilrettelegge for at næring inkludert landbruk kan tjene på det grønne skiftet

Følgende av FNs bærekraftmål ligger bak satsningsområdet:



Sammen om gode hverdagsliv

Folkehelse er gjennomgående i alle satsningsområdene i kommuneplanen.

- Kommunale planer som legger til rette for ulike typer boliger for alle livsfaser i varierte bomiljøer.
- Et aktivitetsvennlig lokalsamfunn for alle. Det skjer ved å legge til rette for lett tilgjengelige fysiske omgivelser, åpne møteplasser for organisert og uorganisert aktivitet, aktive og trygge skoleveger.
- Et tilgjengelig lokalsamfunn for alle, ved å legge universell utforming til grunn i alle kommunale planer

Sammen om bærekraftig arealbruk

Satsningsområdet fremmer at *god arealforvaltning er et viktig premiss for en forutsigbar samfunnsutvikling i kommunen,* og har som hovedmål at arealbruken i kommunen skal gi et så lite klima- og miljøavtrykk som mulig, samt forvaltes på en balansert og bærekraftig måte. Arealplanleggingen i kommunen skal også tilrettelegge for gode bo- og oppvekstmiljøer, god folkehelse, reiselivs- og næringsutvikling og annen verdiskaping.

Satsningsområdet fremmer fem ulike arealstrategier med retningslinjer som skal legges til grunn ved utarbeidelse og vedtak av alle tema- og arealplaner og i byggesaksbehandling:

Bærekraftig arealdisponering

- Høy utnyttelsesgrad i bolig-, fritidsbolig- og næringsområder skal vektlegges
- Arealplaner skal vektlegge framtidsrettede løsninger som bidrar til lavere klimagassutslipp, bedre energieffektivitet og tilrettelegging for ny teknologi

Næringsutviklings- og verdiskapingspolitikk

- Næringsutviklingen skal ha et regionalt perspektiv
- Utvikling skal sikre attraktive næringsarealer for nyetableringer og økt sysselsetting
- Det skal tilrettelegges for et næringsliv som ikke truer natur- og artsmangfold
- Kommunen skal invitere og tilrettelegge for god samskiping og bred deltakelse i utviklingen av Gausdal-samfunnet
- Kommunen skal være en viktig aktør i det grønne skiftet
- Arealbruken skal gi et så lite klima- og miljøavtrykk som mulig
- Arealplanene skal legge til rette for gode bo- og oppvekstmiljøer, god folkehelse, reiselivs- og næringsutvikling og annen verdiskapning
- Lillehammerregionen skal gjennom kunnskap, innovasjon og samarbeid videreutvikle regionen som et attraktivt sted å bo og leve, være fritidsinnbygger, arbeide, studere, besøke, investere og drive virksomhet i

Samferdselspolitikk

- Det skal stimuleres til mer klimavennlig transport, og arbeides for å styrke kollektivtilbudet
- Gang- og sykkelvegnettet må utvikles og vedlikeholdes
- Trafikksikkerhet skal vektlegges og kommunen skal arbeide for ønskede tiltak på hovedvegnettet (fylkesvegene)
- Det skal være fokus på trygg skoleveg, særlig ved boligbygging i uregulerte områder

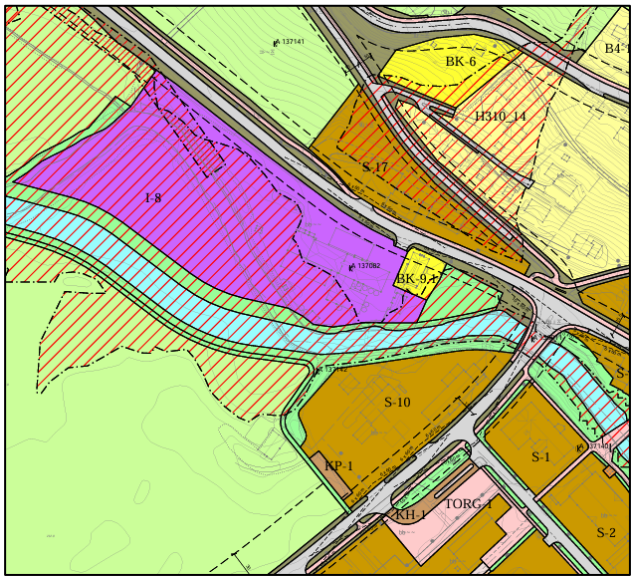
Kommuneplanens arealdel 2020-2032 og Områdeplan Segalstad bru

Kommuneplanens arealdel (planID 3441 201301, vedtatt 25.03.2021)

Områdeplanen er generalisert i kommuneplanens arealdel. Det er derfor samsvar mellom arealformålene i disse to planene. Både bestemmelser til arealformålene og de generelle bestemmelsene i kommuneplanens arealdel er førende for dette planarbeidet.

Områdereguleringsplan for Segalstad bru (planId. 3441 201408, vedtatt 29.11.2018)

I planbestemmelsene, pkt. 3.1 Plankrav, underpunkt g), er det stilt krav om detaljregulering før igangsetting av bygge- og anleggstiltak innen næringsområdet (I-8).



Området (I-8) inngår i gjeldende områdereguleringsplan (vedtatt i 2018), og er konsekvensutredet som del av denne:

Område I-8	
Dagens formål	LNF/bruk og vern av sjø og vassdrag – naturvern
Forslag til ny arealbruk	Industri
Arealstørrelse	9 dekar
Forslagstiller	Gaus AS og O. Kavli/Q-meieriene
Beskrivelse: Q-meieriet – utvidelse/flytting av elva. Flyttinga av elva gir 9 dekar utvidelse	



Samlet vurdering
Utvidelse av industribedriften vil gi negativ konsekvens for jordbruksarealet. Tiltaket fører til avgang av dyrka mark med god jordkvalitet på ca. 5 dekar. En endring av elveløpet, for eksempel gjennom en variert utforming og reetablering av vegetasjonssoner langs nytt løp kan gi en betydelig forbedring av kvaliteten mht. biologisk mangfold. Krav om dette er tatt inn i bestemmelsene. Ysteriet ble etablert i landskapsrommet. Meieriet er en av hjørnesteinsbedriftene i kommunen og er svært viktig for næring og bosetting. Virksomheten fører til noe støy fra transport og drift av anlegget og er vurdert negativt for tettstedsutviklingen. Flytting av elva vil derimot bidra til å gjøre elveløpet tilrettelagt og mer tilgjengelige for barn og unge. Dette er også vurdert som positiv konsekvens for folkehelsen.

Konklusjon:
Samla konsekvens for flytting av Gausa og utvide I-8 er vurdert å gi en samla middels positiv konsekvens og anbefales.

2.4 Næringsutvikling og bostedsattraktivitet - Strategisk plan for Lillehammer-regionen

Delmål 1: Kommunene i Lillehammer-regionen skal være gode vertskommuner for næringslivet uavhengig av bransje, og samarbeidet skal kjennetegne måten vi jobber på

Delmål 3: Lillehammer-regionen skal stimulere til industriutvikling basert på regionens fortrinn. Ressurser fra landbruket skal være en drivkraft for utvikling av ny og eksisterende foredlingsindustri.

Strategi 1.4: kommunene skal stimulere til at nye og eksisterende næringsarealer utnyttes effektivt og tilrettelegges for mest mulig samarbeid og synergier.

Strategi 3.1: Vi skal stimulere til utvikling av produkter, tjenester eller bedrifter basert på råvarer og ressurser fra regionen.

Vedlegg B. Vurdering av om planen krever konsekvensutredning

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg. Vedlegg I til forskriften angir hva som automatisk fører til konsekvensutredning, og vedlegg II hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Forskriftens § 6: Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

Kriterium	Forslagsstillers vurdering
Bokstav a) Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og områdereguleringer når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II	Ikke relevant. Planarbeidet gjelder detaljreguleringsplan.
Bokstav b) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I	Se vurdering av vedlegg I nedenfor.
Bokstav c) Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn PBL	Ikke relevant, tiltaket behandles etter PBL.

Forskriftens § 6b omfatter reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. (Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen).

Identifisering av relevante punkter i Vedlegg I:

24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m2 (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).	Planforslaget samsvarer ikke helt med overordnet plan, men er regulert og konsekvensutredet i forbindelse med Områdeplan for Segalstad bru (2018). Utbyggingsvolum vil trolig bli mindre enn 15 000 m2.

Forskriftens § 8; Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding (ikke relevant hvis § 6 tilsier at KU-krav utløses). (Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen). Forskriftens § 8a viser til vedlegg II.

Identifisering av relevante punkter Vedlegg II:

10b. Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkl. kjøpesentre og parkeringsanlegg	Dette må regnes som et utviklingsprosjekt i tettstedet, men gitt at regulering av industriområdet inngår i vedtatt reguleringsplan og er konsekvensutredet i denne med hensyn på den konkrete bedriften mener vi at pkt. 10b) ikke utløser krav om konsekvensutredning.
7c. Fremstilling av meieriprodukter	Pkt. 7c) kommer heller ikke til anvendelse da fremstilling av meieriprodukter vil skje på det etablerte anlegget på nordsiden av elva.
11j. Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål	11j) vurderes at gjelder for dette prosjektet, det følger derfor en vurdering av vesentlige virkninger under.

Virkninger for miljø eller samfunn

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger. Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter: a) størrelse, planområde og utforming, b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser, c) avfallsproduksjon og utslipp, d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.

- Størrelsen på planområdet øker, men minst en tilsvarende del av det som legges til til utbyggingsformål skal tilbakeføres til LNF (landbruk) fra slik det er regulert i områdeplan for Segalstad bru (2018).
- Elva, slik den går i dag, blir liggende fast med tilhørende vegetasjonsbelte. Planarbeidet i denne fasen vil ikke påvirke vann og biologiske ressurser. Det er et klart mål i arbeidet at dyrka mark som omdisponeres ikke skal overstige det arealet som allerede er regulert i områdeplan for Segalstad bru (2018).
- Den næringsaktivitet som skal etableres er mottakssentral for råvare til bruk i produksjonen i bedriften (flyttes fra der mottakssentralen er i dag, i området nord for elva). Så langt det er kjent på dette tidspunkt vil ikke dette tiltaket gi økt avfallsproduksjon og utslipp.
- Tiltaket vil ikke gi risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.
- Bestemmelsene vil utformes på en måte som begrenser hva slags nærings-, industrivirksomhet eller tjenesteyting som tillates i planen.

Punktene under gjengir de temaene som skal vurderes jf. forskriftens § 10 tredje ledd.
For hvert tema har vi med kursiv skrift kommentert i hvilken grad tiltaket forventes å komme i konflikt med disse temaene:

a) Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.

«Det er ingen kjente områder, arter eller verdier i konflikt med det aktuelle planområdet. Tiltaket anses ikke være i konflikt med dette punktet.»

b) Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv.

«Tiltaket er av et begrenset omfang og det anses ikke til å få vesentlig virkninger på temaene ovenfor og derfor vil det ikke være nødvendig med en fullstendig konsekvensutredning. Det bør være tilstrekkelig å omtale temaene i planbeskrivelsen til reguleringsplanen.»

c) Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.

«Tiltaket anses ikke være i konflikt med overordna føringer eller rikspolitiske retningslinjer.»

d) Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsformål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.

«Området berører dyrka mark, men det vil ikke innebære større omdisponering av LNF arealer enn det som allerede er regulert (som vil bli tilbakeført til LNF).»

e) Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet.

«Punktet er ikke relevant for dette tiltaket»

f) Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning.

«Det anses ikke at befolkningens helse vil bli vesentlig påvirket av tiltaket»

g) Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp.

«Utbygging vil medføre klimagassutslipp, men det anses ikke at tiltaket vil medføre vesentlig forurensing eller klimagassutslipp.»

h) Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfare som ras, skred eller flom.

«Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Dette vil hensyntas i planarbeidet, og det settes krav om trygg byggegrunn med hensyn på flom.»

Konklusjon

Det vurderes at tiltaket samlet sett ikke har vesentlige virkninger for miljø og samfunn jf. nevnte forhold over. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å utarbeide konsekvensutredning for tiltaket. Alle aktuelle forhold, selve plantiltaket og virkningene av det vil bli beskrevet og vurdert på vanlig måte i reguleringsplanens planbeskrivelse, ROS-analyse og fagutredninger. Aktuelle temaer som belyses vil være: påvirkning på naboer, trafikkmessige forhold, støy, risiko og sårbarhet. Saken vil bli opplyst i tilstrekkelig grad gjennom dette.

Det konkluderes med at krav om planprogram eller konsekvensutredning for planforslaget ikke utløses for dette planarbeidet.

Vedlegg C. Innspill og merknader gjennom planprosessen

Dette har vært en lang prosess, vedlegget er derfor strukturert etter hvilke offentlige instanser som har kommet med innspill til planforslaget. For hver instans er uttalelser fra alle høringsrunder samlet i én samlet og forenklet fremstilling. Dette er gjort for å gi en bedre oversikt og sammenheng i materialet, og for å gjøre det enklere å forstå utviklingen i innspillene gjennom planprosessen.

Innspill ved varsel om oppstart forutsatt ivaretatt gjennom høringsinstansenes vurdering og uttalelser ved 1. gangs offentlig ettersyn. **Merknader som er ivaretatt ved at elven ikke flyttes i planforslaget er framstilt i grønn farge** og blir ikke kommentert ytterligere.

Vedlegget viser uttalelser ved

- offentlig ettersyn i perioden 03.10.24 – 18.11.24 og
- begrenset høring i perioden 24.04.25 – 21.05.25 og
- innspill ved varsel om utvidelse av planområdet 15.10.25 – 18.11.2

Uttalelse fra Innlandet fylkeskommune, datert 19.11.2024 til 1. gangs offentlig ettersyn:

Samferdsel og plan *Trafikale og trafikksikkerhetsmessige vurderinger*

I vårt svar til oppstartvarselet har vi forutsatt at det må gjøres tilstrekkelige trafikale og trafikksikkerhetsmessige vurderinger i forbindelse med planarbeidet. Vi kan ikke se at det er utført trafikkberegninger for utvidelse av byggeområdet. Det fremgår heller ikke av plangrunnlaget om det er gjort trafikksikkerhetsvurderinger. Vi vurderer utredningen som mangelfull på dette området.

Adkomst
Industriområdet vil ha adkomst fra fv. 254 på samme sted som i dag. Trafikkmengden tilsier at adkomsten skal utformes som vegkryss. Dagens adkomst er utflytende og plankartet viser en oppstramming av adkomsten. Det er tegnet ut frisiktsone i plankartet som det er knyttet bestemmelser til. Vi forutsetter at adkomsten utformes i henhold til vegnormalkrav, jf. håndbok N100, «veg- og gateutforming». Det må tas inn rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av adkomsten i samsvar med krav før ny bebyggelse/parkeringsplass tas i bruk. Vi er tilfredse med at det er gitt bestemmelse som sikrer at byggeplan for tiltak som berører fylkesveg skal være godkjent av fylkeskommunen før tiltak kan iverksettes.

Byggegrense
I områdeplan for Segalstad bru er byggegrense langs fv. 254 satt til 15 meter. Denne er foreslått videreført i detaljreguleringsplanen. Vi minner om at det ikke må tilrettelegges for parkering, lagring mv. i strid med byggegrensen mot veg. *Bestemmelse til arealformål «annen veggrunn»*
Det er gitt en bestemmelse til arealformålet «annen veggrunn» (sidearealer til fylkesvegen). Bestemmelsen åpner for at det blant annet kan anlegges avkjørsler, fortau/gang-sykkelveger og busslomme. Dette kan vi som vegeier ikke akseptere. Slike trafikale tiltak krever særskilt vurdering og må reguleres inn i plankartet dersom det er behov for tiltakene. Vi leser samtidig bestemmelsen i sammenheng med avsnittet om busstopp nedenfor. Det kan se ut til at intensjonen med bestemmelsen delvis går på å stadfeste dagens bruk. Dette mener vi må løses på et annet vis.

Busstopp
Det er i dag busstopp på begge sider av Østringsvegen, der sørgående busslomme inngår i planområdet. I planbeskrivelsen på s. 11 er det vist til dialog med Gausdal kommune og Innlandet fylkeskommune om busstopp. Den berørte holdeplassen skal på sikt erstattes av en utbedret bussholdeplass ved kommunehuset, som forutsatt i gjeldende områdereguleringsplan. Det er derfor ikke lagt inn arealformål for holdeplass i planforslaget. Busslomma inngår i arealformålet «annen veggrunn», tilsvarende som i områdereguleringsplanen. Dette innebærer at holdeplassen kan opprettholdes inntil erstatning for denne er etablert ved kommunehuset. Vi støtter denne tilnærmingen, men viser til merknaden om arealformål «annen veggrunn» ovenfor. Bestemmelsen må ikke åpne for at det kan etableres nye avkjørsler, busslommer og fortau. Vi mener det ikke bør være nødvendig å omtale dette i bestemmelsen. Eventuelt kan det tas inn et innslagspunkt i bestemmelsene for når dagens busstopp kan fjernes (knyttet til utbedring av bussholdeplass ved kommunehuset).

Manglende fortau i retning sentrum
Industriområdet ligger i gangavstand til sentrum (og framtidig bussholdeplass). Det er kun fortau på motsatt side av Østringsvegen. Det vil oppleves som en omvei å krysse over fylkesvegen og tilbake igjen til sentrum, og med utvidet virksomhet kan det bli økt ferdsel av gående langs vegkanten på fylkesvegen. Vi vil anbefale at det etableres fortau på gjenstående strekning mot vegkrysset med Vestringsvegen.

Vår kommentar: Det er i forbindelse med planarbeidet gjort vurderinger av trafikk og trafikksikkerhet. Det ble konkludert med at dagens forhold på nordsiden av elva er tilfredsstillende, og at reguleringen ikke medfører behov for mer detaljerte utredninger om disse tema for arealbruken i forslaget som ble sendt på begrenset høring.

Når det gjelder adkomst til området nord for elva ble det – som følge av at elva ikke flyttes – foreslått en ny avkjørsel fra Vestringsvegen i vest. Dette ble lagt inn i planen, nærmere beskrivelse er gitt i kap. 4.6 ved begrenset høring. For den eksisterende avkjørselen fra Østringsvegen ble det vurdert at er det oversiktlige forhold, lav fartsgrense (40 km/time og fartsdump), og gjeldende siktkrav er oppfylt. Det ble videre framholdt at «en ombygging av denne i samsvar med håndbok N100 anses ikke mulig med det interne trafikkmønsteret på eiendommen. Avkjørselen forutsettes derfor opprettholdt som i dag.»

Ad. Byggegrense ble det opprettet dialog med fylkeskommunen der det ble enighet om 10 meters byggegrense mot Østringsvegen. Dette er omtrent samme grense som er lagt til grunn for bygg på boligeiendommen innen planområdet, og næringsbygg på motsatt side av Østringsvegen.

Bestemmelsen til arealformålet «annen veggrunn» inkludert hensynet til busstoppen ble korrigert før begrenset høring. Men hensyn på merknaden om manglende fortau på sørsiden av Østringsvegen, ble det i forslaget til begrenset høring vist til at «Det er pr i dag svært få fotgjengere på den aktuelle strekningen, så behovet er begrenset, og vil ikke øke, som følge av den reduserte planen. Gjeldende områderegulering viser ikke fortau her, så forslagsstiller GAUS AS vurderer at det ikke er aktuelt å legge inn dette i den reviderte planen.» For ansatte og beboere i bolighuset kan adkomst til sentrum løses via privat bru over elva. På grunn av industri på begge sider av elva vil denne ikke være tilgjengelig for allmenn ferdsel.

Uttalelse fra Innlandet fylkeskommune, datert 19.05.2025 ved begrenset høring:

Omlegging av Vesleelva er nå tatt ut av reguleringsplanen, og planens påvirkning på vassdraget er derfor betydelig mindre. Dette ser vi som svært positivt, ettersom det både er terrestriske og akvatiske naturverdier tilknyttet Vesleelva.

Det er i tillegg lagt inn hensynssone for kantsone under arealformål «vegetasjonssone», noe som også er bra. Vi bemerker oss at det i bestemmelsene for arealformål VS (vegetasjonssone) er skrevet at eksisterende vegetasjon skal beholdes *i størst mulig grad*, og at naturlig vegetasjon skal opprettholdes *så langt det er mulig*. Vi vil fraråde denne typen formuleringer, ettersom det kan åpne opp for betydelige inngrep og beslag av viktig kantvegetasjon.

Vi foreslår følgende formulering: *«I kantsonene langs elver og bekker, og innenfor arealformålet VS, skal eksisterende vegetasjon opprettholdes. Det tillates ikke inngrep vegetasjonsbeltet, annet enn ved skjøtsel som beholder og sikrer den økologiske funksjonen til kantsonene.»*

Vi gjør oppmerksom på at hogst/fjerning av kantvegetasjon ikke er tillatt jf. vannressursloven § 11, og at slik aktivitet eventuelt vil kreve en dispensasjon fra Statsforvalteren i Innlandet. Ellers viser vi til vårt opprinnelige innspill (vår ref. 2022/13546-10).

Fylkeskommunen har vurdert saken. Vi viser til merknad under klima, miljø og naturmangfold og anmoder om at hensynet blir sikret i planbestemmelsene. Utover dette har vi ingen vesentlige merknader til detaljreguleringsplan for Q-meieriet Segalstad bru i Gausdal kommune.

Vår kommentar: Planbestemmelsen til VS er endret i tråd med foreslått formulering.

Innspill fra Innlandet fylkeskommune, datert 17.11.2025 til varsel om utvidelse av planområde:

Planprosessen skal gjennomføres i henhold til overordnet lov- og planverk. Dette innebærer blant annet at regionale planer og strategier legges til grunn for arbeidet og blir innarbeidet i planforslaget, samt at bestemmelser i kommuneplanens arealdel videreføres der det er relevant. Viser til gjeldende planer for Innlandet fylke.

Samferdsel
Vi ser det som positivt at planarbeidet tar sikte på å utforme en ny løsning for bussoppstilling og trafikkavvikling i sentrum, og at dette sees i sammenheng med utvidelsen av Q-Meieriet. Vi imøteser nærmere dialog.

Klima, miljø og naturmangfold
Vannmiljø: Vi ser at det på sørsiden av Vesleelva foreslås næringsareal tett på vassdraget. Kommunen beskriver selv at det gjennom videre planprosess vil være fokus på hensyn til elva. Hvis det er tenkt å ta utgangspunkt i arealfordelingen i figur 2 i saksfremlegget, mener Fylkeskommunen det er helt nødvendig å avsette en bred nok sone mellom næringsarealet og elva. Det er allerede svært begrenset med kantvegetasjon i området i dag, og varslet utvidelse bør ikke resultere i et ytterligere beslag av kantsoneareal. På grunn av nærheten til Vesleelva er det også viktig at planens innvirkning på vannmiljø vurderes og beskrives grundig, og at hensyn til både vassdraget og vassdragsnær natur implementeres i tilhørende bestemmelser.

Vår kommentar: Det har vært dialog mellom samferdselsavdelingen og kommunen for utarbeidelse av forslag til bussløsning. Det er omforent løsning som nå løftes inn i planforslaget.

Kantsonen reddes inn på de som i dag er dyrka mark for å breie ut sonen mellom industriområdet og elva. Bestemmelsene vurderes å gi tilstrekkelig hensyn til vassdraget.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Innlandet, datert 12.11.2024 til 1. gangs offentlig ettersyn:

Vassdrag

Omlegging av Vesleelva er et sentralt element i planen, og en forutsetning for utvidelse av næringsområdet og videre utvikling av Q-meieriet. Omleggingen omfatter en strekning på ca. 300 meter, der dagens elvesving erstattes med ny elvetrase over areal som i dag er dyrka mark.

Vesleelva utgjør et viktig gyte- og oppvekstområde for storørretstammen i Gausavassdraget, og det finnes kjente gyteområder i hovedvassdraget og sidevassdrag både opp- og nedstrøms Q-meieriet. Det er blant annet påvist områder for gyting og oppvekst ved Segalstad bru. Deler av det eksisterende elveløpet er sterkt påvirket av kanalisering og erosjonssikring, og det er relativt smale men velutviklede belter med kantvegetasjon. Historiske flyfoto viser at elva i dag følger opprinnelig løp, men at det tidligere var større grad av variasjon, spesielt i vest der nytt elveløp skal koble seg på eksisterende.

Selv om strekningen har mistet en del av naturlig variasjon og er preget av fysiske inngrep, er den fortsatt en fungerende del av Vesleelva med varierende substrat, vannhastigheter og morfologi. Omleggingen vil medføre et rettere elveløp, der blant annet den markante elvesvingen fjernes. Statsforvalteren er i utgangspunktet negativ til et såpass omfattende inngrep i ei elv som både er et verna vassdrag og som har en viktig funksjon for storørret. Selv med god planlegging og gjennomføring vil det nok ta tid før tilsvarende verdier er tilbake i vassdraget, og avhengig av hvor naturlike prosesser man klarer å skape vil det kreve oppfølging, ev. justering og vedlikehold.

Statsforvalteren er opptatt av at nytt elveløp anlegges med tilstrekkelig variasjon, at det settes av nok areal slik at det er plass til naturlige prosesser i vassdraget, og at funksjonen for storørret og byttefisk ikke reduseres. Både gyte-, oppvekst- og hvileområder må ivaretas, og det må sikres at endrede strømningsforhold grunnet omleggingen ikke har negativ påvirkning på funksjonsområder for fisk nedstrøms. Nytt elveløp er planlagt med to dypere partier/kulper, strykstrekning, egnet gyteareal, terskler, djupål, areal som skal gi plass til dynamisk flomslette, og kantvegetasjon med 6- 10 meters bredde.

Oppsummert mener vi at rapporten fra Naturrestaurering er grundig og god, og den viser at om omleggingen skjer på riktig måte kan man oppnå noe til betydelig miljøforbedring på strekningen med netto positiv konsekvens på lang sikt. Forutsatt at omleggingen skjer i tråd med rapporten fra Naturrestaurering, vil ikke Statsforvalteren motsette seg at Vesleelva blir omlagt på den aktuelle strekningen. Vi mener imidlertid det er viktig at den myndigheten som skal gi tillatelse til tiltaket også setter vilkår om oppfølgende undersøkelser i årene etter omleggingen.

Undersøkelser av både hydromorfologiske forhold og fiskeundersøkelser bør gjennomføres, for å verifisere funksjon og eventuelt avdekke behov for justering og vedlikehold. Ansvar, finansiering og plan for dette må være avklart og tydelig.

Samfunnssikkerhet og beredskap
Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Analysen følger metoden som er beskrevet i veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som er utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Det opplyses i analysen at grunnlaget blant annet er kommunens helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyse, ROS-analyse og farekartlegging i områdeplanen for Segalstad bru samt rapport utredet av Skred AS som del av dette planarbeidet.

På bakgrunn av gjennomgang av sjekkliste i analysen kap. 4.3 er det identifisert åtte uønskede hendelser og farer som er nærmere vurdert med hensyn til risiko og sårbarhet. Det er redegjort for risikoreduserende tiltak og vi legger til grunn at disse blir fulgt opp i planen og i gjennomføringen av denne.

Tiltak for å redusere risiko i forbindelse med hendelsene store nedbørsmengder og flom er spesielt omtalt i kap. 4.5 i analysen. Flomutsatte områder er markert som hensynssone flomfare med planbestemmelse som stiller krav om at det kun er tillatt med fysiske tiltak dersom det er dokumentert tilfredsstillende sikkerhet mot flom, det vil si 200-årsflom med klimapåslag 40%. Tiltak med flomvern og heving av grunn er basert på anbefalinger i rapport *Elveomlegging Vesleelva ved Segalstad Bru – tiltaksbeskrivelse for reguleringsplan* som er utarbeidet av Skred AS.

Det opplyses i planbeskrivelsen at det i østre del av området er skissert en ny parkeringsplass, med 25-30 plasser for personbiler for ansatte ved Q-meieriet. Området er i dag flomutsatt. Det opplyses at det er usikkert om dette blir fylt opp til flomsikkert nivå, eller om det aksepteres at parkeringsplass for biler forblir flomutsatt. Til det vil vi påpeke at området er omfattet av hensynssone flomfare der den tilhørende planbestemmelsen som nevnt ovenfor slår fast at det kun er tillatt med fysiske tiltak dersom det er dokumentert tilfredsstillende sikkerhet mot flom, det vil si 200-års-flom med klimapåslag 40%. Opparbeiding av parkeringsplass med eventuelle tekniske installasjoner som for eksempel lys og elbil-ladere må derfor være flomsikker. Flomsikker atkomst er viktig å opprettholde, i tillegg til at plan for evakuering av parkerte biler er å anse som organisatorisk tiltak som ikke kan kompensere for manglende sikkerhet, jf. kap 3.4 i veiledning *Utbygging i fareområder* fra Direktoratet for byggkvalitet.

Øvrige kommentarer
Planforslaget legger til rette for at det kan etableres turvei på sørsida av nytt elveløp. Vår erfaring er at turvei sjelden blir etablert dersom det ikke er knyttet rekkefølgebestemmelser til opparbeidelsen. Dersom kommunen ønsker at turveien skal opparbeides, vil vi anbefale å stille rekkefølgebestemmelser til denne.

Ifølge planbeskrivelsen vil gjennomføring av planen medføre avgang av ca. 14 daa dyrka mark. Bestemmelsene sikrer at arbeidet følges opp med matjordplan. Dette vil ivareta dyrkamarka, og vi forutsetter at den blir utarbeidet av fagkyndige og at hensynet til dyrkamarka ivaretas i alle ledd i arbeidet.

Vår kommentar: Det kan være aktuelt å benytte området som parkeringsplass, uten at dette fylles opp til flomsikkert nivå, men med flomsikker adkomstveg. Det forutsettes da at det ikke legges til rette for tekniske installasjoner som belysning eller elbil-ladere. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

Turvegen er ikke realistisk, og av hensyn til vassdragsmiljøet, kantsonen og dyrka mark legges det ikke til rette for denne i reguleringsplanforslaget.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Innlandet, datert 12.05.2025 ved begrensa høring:

Vassdrag
Omlegging av Vesleelva er tatt ut av planen, og planforslaget omfatter nå kun areal på nordsiden av elva. Selv om elvestrekningen har mistet en del av naturlig variasjon og er preget av fysiske inngrep, er strekningen fortsatt en fungerende del av Vesleelva med varierende substrat, vannhastigheter og morfologi.

Statsforvalteren er derfor positiv til at elveløpet nå ikke lengre blir berørt. Kantsona mellom næringsområdet og elveløpet inngår i planen, og er avsatt som grønnstruktur-vegetasjonssone. Det samme gjelder areal langs bekken som kommer inn fra nordvest. Det er knyttet bestemmelser til arealformålet som sikrer ivaretagelse av kantvegetasjon. Om bevaring av kantvegetasjon brukes imidlertid formuleringer som «i størst mulig grad» og «så langt det er mulig», og det åpnes opp for vanlig skjøtsel som rydding og nødvendig tynning. Vi minner om at vannressursloven § 11 setter krav om opprettholdelse av kantvegetasjon langs vassdrag med årssikker vannføring. Uavhengig av hva som står i bestemmelsen må fremtidig håndtering av kantvegetasjonsbeltet derfor skje på en slik måte at lovens intensjon om at kantvegetasjonen skal ha en økologisk funksjon oppfylles.

Samfunnssikkerhet
Kommunen har oversendt risiko- og sårbarhetsanalysen for planforslaget med endringer som følge av reduksjon av planområdet. For øvrig er det ingen endringer i det reelle innholdet i analysen. Vi viser derfor til vår uttalelse som gjaldt samfunnssikkerhet og beredskap i vår uttalelse til planen i brev datert 12.11.24.

Vi legger til grunn at endringer som gjelder hensynssone for flom som følge av omarbeidet flomrapport blir innarbeidet i plankartet, jf. kap. 4 i rapport datert 28.02.25 *Elveomlegging Vesleelva ved Segalstad Bru – Tiltaksbeskrivelse for reguleringsplan* fra Skred AS.

Bevaring av dyrka mark, jf. nasjonal jordvernstrategi

Dyrka jord er en grunnleggende ressurs for å sikre matforsyninga på kort og lang sikt og viktige jordbruksareal er en nasjonal interesse. Hensynet til jordvern er viktig, så vi forutsetter at dette drøftes i planarbeidet.

I forslag til plan er 1,2 daa nordvest i planområdet som i dag er LNFR i gjeldende plan, foreslått regulert til industri. Kommunen beskriver at arealet som omdisponeres er avskåret av en dreneringsbekk, noe som gjør at dette arealet er vanskelig tilgjengelig for landbruksdrift. Vi vil ikke motsette oss at dette arealet tas inn i planområdet for å ivareta hensynet til trafikksikker atkomst til Q-meieriet.

I gjeldende plan, områdereguleringsplan for Segalstad bru, er området som nå er tatt ut av planen regulert til industri, naturområde i sjø og vassdrag og andre arealformål. Gjennom hele planprosessen med områdeplan for Segalstad bru har det vært lagt til grunn at dette arealet skulle benyttes for utvidelse av Q-meieriene. Ved avveining av interesser i områdeplanen, har vi lagt til grunn at dette er en viktig bedrift i kommunen, og latt viktige jordbrukshensyn vike, da arealet har vært viktig for å sikre videre drift og utnyttelesemuligheter. Når planområdet nå

reduseres til østsida av elva, mener vi forutsetningene for at dette området er regulert til industri i gjeldende plan, faller bort. Likevel vil arealet fortsatt ligge inne i gjeldende plan med disse arealformålene. Av hensyn til nasjonale mål for ivaretakelse av jordvern, mener Statsforvalteren at området på vestsida av elva må reguleres til landbruksformål, i tråd med gjeldende bruk.

Vi finner at hensynet til jordbruksarealene er mangelfullt ivaretatt i denne saken, og fremmer med bakgrunn i det **innsigelse** til planforslaget.

Vår kommentar:

Det foreslås å tilbakeføre arealet regulert som I-8 vest for det arealet som nå foreslås som område IND2. IND2, kollektivparkering og området BAA (N/I/TJ) omdisponerer 1,97 daa mindre fulldyrka mark enn det som nå reguleres (tilbake) til LNF. Planforslagets hensikt med å muliggjøre bedre forhold for hjørnesteinsbedriften opprettholdes ved at Råvaremottaket kan flyttes til IND2 og pumpes i rør over elva til produksjonslokalene. Arealet med formål BAA kan nyttes til ytterligere utvidelse eller flytting av andre funksjoner til «andre sida av elva» for eksempel kontorer, møterom, garderober og lignende. Andre virksomheter som naturlig hører til sentrumsområdet eller som kan ha synergieffekter av råstoffmottak og vaskehall kan også anlegges her.

Det er nå utarbeidet en revidert utgave av flomfarevurderingen, datert 11.2.2026. Hensynssone flom og forslag til tiltak for sikker byggegrunn er innarbeidet i planforslaget.

Innspill fra Statsforvalteren i Innlandet, datert 13.11.2025 til varsel om utvidelse av planområde:

Utvidelsen av planområdet er blant annet gjort for å komme innsigelsen fra Statsforvalteren i møte. Det er positivt dersom areal tilbakeføres fra industriformål i gjeldende områderegulering til LNF-formål i den aktuelle detaljreguleringen. Både arealet som tilbakeføres og arealet som foreslås omdisponert til industri, er kartlagt med svært god jordkvalitet. Det er derfor særlig viktig at planen legger opp til mest mulig effektiv arealbruk, slik at arealet av dyrka jord som går tapt i forbindelse med planen, blir minst mulig. I plandokumentene bør det synliggjøres hvilke løsninger som er valgt for å gjøre arealbruken så effektiv som mulig.

Vi viser ellers til våre innspill gitt til oppstart i 2022, samt til høringer av planen i 2024 og 2025.

Vår kommentar:

I tillegg til at arealet som tilbakeføres er større enn det som nå foreslås (jf. over), settes det krav til at der det er teknisk mulig, anlegges 2. eller 3. etasje i IND2 og BAA, og felles prosjektering for høyest mulig arealutnyttelse.

Uttalelse fra NVE, datert 11.11.2024 til 1. gangs offentlig ettersyn:

Planprosess
Reguleringsplanen legger til rette for omlegging av 300 meter av Vesleelva/Gausa ved Segalstad bru for å kunne utvide næringsareal for Q-Meieriet. Omleggingen av elva var tema i områdereguleringsplan for Segalstad bru, vedtatt 2018, og i kommuneplanens arealdel, vedtatt 25.3.2021. Da det ved behandlingen av områdeplanen ikke forelå tilstrekkelig dokumentasjon på hvordan omleggingen skulle foregå og hvilke konsekvenser den kunne medføre, var det ikke mulig å avklare tiltaket etter vannressursloven.

NVE fremmet innsigelse til områdereguleringsplanen bl.a. på grunn av ordlyd knyttet til bestemmelser for omlegging av Vesleelva/ Gausa. Vi trakk innsigelsen etter at bestemmelsen ble endret til at det ble stilt krav om at omlegging av elva skulle inngå i detaljregulering der detaljprosjektering skulle utføres av fagmiljø, med stor vekt på vassdragsteknikk og miljømessige hensyn, og i samråd med berørte fagmyndigheter.

Ved varsel om oppstart av planarbeidet beskrev vi at vannressursloven åpner for at vassdragstiltak kan behandles gjennom reguleringsprosesser etter plan- og bygningsloven, jf. lovens § 20 om samordning av tillatelser etter særlover. Det forutsetter at tiltaket inngår i en reguleringsplan og at alle nødvendige avklaringer knytta til allmenne interesser i vassdrag, både vassdragsteknikk (flom og erosjon), samt miljøhensyn er tilstrekkelig utredet og ivaretatt i reguleringsplanen. Samordning kan imidlertid bare skje

dersom det kan gis konsesjon til tiltaket.

Tiltak i verna vassdrag
Gausa er et varig verna vassdrag. NVE skal vurdere om tiltak kan medføre skade eller ulemper for allmenne interesser i vassdrag på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8 (vrl). Terskelen for konsesjonsplikt etter vannressursloven er lavere når et vassdrag er vernet, og i verna vassdrag faller vernegrunnlaget inn under allmenne interesser. For tiltak i verna vassdrag skal det legges vesentlig vekt på verneverdiene, jf. vrl § 35 nr. 8.

Omlegging av 300 m av Gausa omfattes av vannressurslovens definisjon av vassdragstiltak (vrl § 3); «vassdragsanlegg og alle andre tiltak i vassdraget som etter sin art er egnet til å påvirke vannføringen, vannstanden, vassdragets leie eller strømmens retning og hastighet eller den fysiske og kjemiske vannkvaliteten på annen måte enn ved forurensning». I Gausa omfatter allmenne interesser bl.a. naturmangfold og verneverdiene som elveløpsformer, geomorfologi og isavsmeltingsformer, botanikk og vannfauna.

Vurdering av konsesjonsplikt
I vårt innspill til varsel om oppstart av reguleringsplan (datert 14.9.2022) skrev vi følgende om allmenne interesser i vassdrag:

«Vi gjør oppmerksom på at det pågår det to prosesser knyttet til revidering av konsesjonsvilkår i Gausa med nedbørfelt. Dette gjelder Follebu kraftverk og Raua kraftverk (Raua- og Roppareguleringene). NVE mener det er nødvendig at en i planprosessen ser på sumvirkning av tiltakene i Gausa med hensyn til ivaretakelse av vassdragets verneverdier. Vi vil vurdere ytterligere inngrep i vassdraget i forhold til vannressursloven §§ 8 og 35 (konsesjonsplikt). Vi varsler derfor om at dette vil kreve tilstrekkelig dokumentasjon av både gjennomførte og planlagte vassdragstiltak slik at vurdering av sum-effekter er mulig i planprosessen. Ved eventuell omlegging av vassdraget, må det settes krav til reetablering av kantvegetasjon langs elva, jf. vannressursloven § 11.»

Forslaget til reguleringsplan for omlegging av Gausa er basert på utredning fra Skred AS (2024-04-05) og Naturrestaurering (NRAS-rapport 06-11-2023). I rapportene er ny geometri og vassdragstekniske løsninger for elveomleggingen beskrevet og konsekvensene av dette vurdert. Planlagt omlegging berører rundt 300 meter av elva og vil forkorte elva med rundt 100 meter. Elvas areal blir redusert med 450 kvadratmeter. Kantene langs elva er planlagt bratte, for å hindre tap av matjord.

Selv om tiltaket forbedrer en eksisterende dårlig situasjon for allmenne interesser, er dette ikke i seg selv et godt argument. Tiltaket vil kunne redusere verneverdiene i vassdraget ved at elva får redusert lengde og areal. Elva får et brattere løp i berørt strekning og kan bli mindre egnet som gyteområde for storaurestammen i Gausa. Det er etter vår vurdering ikke satt av tilstrekkelig plass for elvas naturlige prosesser, inkludert etablering av en funksjonell kantvegetasjon.

Ved varsel om oppstart ba vi om at sumvirkning av tiltakene i Gausa med hensyn til ivaretakelse av vassdragets verneverdier, ble vurdert. Vi påpekte at det pågikk revidering av konsesjonsvilkår i Gausa med nedbørfelt. Hensikten med revideringen er bl.a. å bedre storørretens vandring forbi kraftverket. Etter vår vurdering kan omleggingen undergrave miljøforbedringene som er hensikten med de to pågående konsesjonsbehandlingene. En omlegging kan også komme i strid med de miljømål som er satt i Regional plan vannforvaltning 2022-2027.

Konklusjon

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplan for Q-Meieriet. Basert på foreliggende dokumentasjon i saken, vurderer NVE at tiltaket er konsesjonspliktig etter vannressurslovens §§ 8 og 35. Med den informasjonen som foreligger i reguleringsplansaken per i dag, vil vi gjøre oppmerksom på at det er usikkert om det vil bli gitt konsesjon til tiltaket.

Vår kommentar: Samtale med NVE 21.11.2024 for veiledning. Innsigelsen avklart via brev. Brev til tiltakshaver sendt 22.11.2024. Med bakgrunn i innsigelsen fra NVE har GAUS AS vurdert planen på nytt, og konkluderte med at omlegging av Vesleelva ikke er aktuelt i denne omgang. Planområdet ble derfor redusert til nordsiden av Vesleelva. Justert planområde ble vist og beskrevet i kap. 5.6.ved begrensa høring.

Uttalelse fra NVE, datert 14.05.2025 ved begrensa høring:

Vi vurderer at vi ikke lenger har grunnlag for innsigelse til planen. **Under forutsetning av at planen blir vedtatt i samsvar med det vurderte materiale, trekker NVE innsigelsen til reguleringsplanen for Q-meieriet.** Vi legger merke til at kommunen skriver at planbestemmelsenes pkt. 4.2 om hensynssone flomfare skal endres før sluttbehandling. Bestemmelsen tilføyes tekst som skal sikre at flomutsatt område heves til flomsikkert nivå før nye tiltak tillates. Flomsikker kote for industriområdet er vist i figur. 21 i flomrapport (Skred AS, Elveomlegging Vesleelva ved Segalstad Bru – Tiltaksbeskrivelse for reguleringsplan, 28.02.25).

Vi minner om at vannressursloven § 11 setter krav om opprettholdelse av kantvegetasjon langs vassdrag med årssikker vannføring. Framtidig håndtering av kantvegetasjonsbeltet må oppfylle lovens intensjon om at kantvegetasjonens økologiske funksjon skal opprettholdes.

Vår kommentar: **Innsigelsen fra NVE, og forslagsstillers oppfølging av denne, har medført at planområdet ble redusert til nordsiden av Vesleelva. Dette gir relativt smale næringsarealer, noe som utfordrer intern logistikk og transportløsninger.**

Innspill fra NVE, datert 07.11.2025 til varsel om utvidelse av planområde:

Naturfare
Store deler av det varslede planområdet er omfattet av aktsomhetskart for flom. I forbindelse med tidligere planer er flomforholdene i Vesleelva utredet. Det må gjøres en vurdering av om

denne dokumentasjonen ivaretar hensynet til sikkerhet mot flom for planlagte tiltak, eller om det er nødvendig med ytterligere utredning for å tilfredsstille kravene i TEK17 kap. 7.

Deler av området er også berørt av aktsomhetskart for jord- og flomskred. Vi minner om at aktsomhetskartet for både flom og jord- og flomskred nylig er revidert. Vi viser til Aktsomhetskart for jord- og flomskred - NVE og Aktsomhetskart for flom - NVE .

I planarbeidet må den reelle faren avklares med dokumentasjon på at sikkerheten er ivaretatt i henhold til krava i TEK17 kapittel 7. Eventuell fare må reguleres med hensynssone (jf. pbl § 12-6) med tilhørende bestemmelser, som i vareta sikkerheten. Dersom det er behov for sikringstiltak eller restriksjoner på arealbruken for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet anbefaler vi til at aktuelt område inngår i planen.

Vassdragsmiljø
Vi oppfatter ut fra oversendt materiale at det ikke skal gjøres tiltak i vassdraget, men minner likevel om hensynet til kantvegetasjon og vannressursloven § 11. Denne sier at langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr.

Overvann
Økt tilførsel av vann til vassdrag, som følge av økt overvannsavrenning, kan medføre skader og ulemper i form av økte flomproblemer og oversvømmelse nedstrøms. Fortetting og økt utbygging uten å ta hensyn til at vannet trenger plass, kan øke problemene med overvann. Klimaendringene er forventet å gi flere og mer intense nedbørshendelser, og i utbygde strøk kan dette gi skade på byggverk, infrastruktur og helse og miljø. Det er derfor viktig at det i planarbeidet er høy bevissthet rundt hvilke arealer som kan være utsatt for fare fra overvann.

De generelle sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-1 gjelder for overvann. Kommunen må bestemme hva som er tilstrekkelig sikkerhet eller bruke NVEs anbefaling, se kap. 4.1.2 i NVE Veileder 4/2022. For mer informasjon om hvordan kommunen kan ivareta tilstrekkelig sikkerhet mot fare og skade fra overvann i arealplanleggingen viser vi til NVEs veiledere 2/2023 – Kartlegging av fare fra overvann og 4/2022 – Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar.

Generelle råd For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til *Kartbasert veileder for reguleringsplan*. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Meld inn fareutredninger Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: Meld inn naturfareutredninger - NVE.

Vår kommentar: Ny flomrapport er utarbeidet, denne vil bli meldt inn til NVE i tillegg til at den er vedlagt som vedlegg med planmaterialet. Tiltak for å unngå flomfare vil være å heve terrenget i tråd med anbefalinger i flomrapporten.

Det nyeste aktsomhetskartet for jord- og flomskred viser nå at sonen går «gjennom» bygningen på oversiden av fylkesvegen og omfatter «ysteriplassen». Siden NGI utarbeidet en rapport i 2015/2017 støtter vi oss på denne, og det vurderes at tiltak inntil S2 kan tillates i aktsomhetssonen for jord- og flomskred.

Uttalelse fra Statens vegvesen, datert 18.11.2024 til 1. gangs offentlig ettersyn:

Planforslaget legger til rette for vekst og utvidelse av næringsvirksomheten. Vi antar at dette vil føre til økt trafikk i en eller annen grad, både når det gjelder ansatte og næringstrafikk. Under kap. 7.7 om trafikkmessige forhold er det beskrevet at bedriften er transporteffektiv og at dagens avkjørsel opprettholdes. Trafikksikkerhet utover dette er ikke vurdert.

Det foreslås ny parkering P1 for ansatte og besøkende til Q-meieriet på eksisterende grøntareal øst for boligsameiet. Dette medfører at det blir trafikk på alle kanter av boligen. Som avbøtende tiltak er det innarbeidet rekkefølgebestemmelse om at P1 ikke kan etableres før det er dokumentert at parkeringskapasiteten innenfor industriområdet er fullt utnyttet.

Omlegging av Vesleelva frigjør arealer til utvidelse av virksomheten. Vi savner alternative vurderinger av plassering av P1, sett opp mot de ulempene parkering på dagens grøntareal medfører for boligsameiet, og anbefaler at plassering av P1 vurderes på nytt.

Videre vil vi anbefale at det legges til rette for trygg kryssing over fv. 254, til fortau på motsatt side, som har videre forbindelse mot sentrum. Dette som avbøtende tiltak som følge av økt trafikk i forbindelse med utvidelse av virksomheten. Etablering av krysningspunktet må sikres med rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene og innarbeides i plankartet.

I tillegg forutsetter vi at det i reguleringsbestemmelsene punkt 2.13 om avkjørsel fra fylkesvegen, henvises til vegnormalen N100 Veg- og gateutforming, og ikke til HB N100.

Dagens bussholdeplass er ikke videreført i planforslaget, da det er avklart med Innlandet fylkeskommune at denne på sikt skal erstattes av en utbedret holdeplass ved kommunehuset. Holdeplassen vil likevel opprettholdes til den nye holdeplassen er etablert. Statens vegvesen legger til grunn at våre anbefalinger følges og innarbeides i planen før sluttbehandling.

Forslagsstillers vurdering før begrenset høring:
«<u>Trafikkvekst:</u> Videre utbygging innen planområdet, i samsvar med revidert plan, medfører mer effektiv drift hos Q-meieriet, men medfører ikke økt trafikk til/fra området. Potensiell trafikkøkning til/fra området vurderes derfor som liten.

<u>Trafikksikkerhet:</u> Trafikksikkerhet er vurdert som del av planarbeidet, og anses som tilfredsstillende. I en avkjørsel er det potensiale for trafikkulykker, men i området ved eksisterende avkjørsel er det oversiktlige forhold, lav fartsgrense, 40 km/time, og gjeldende siktkrav er oppfylt.

<u>Parkeringsplass P1:</u> Alternativ plassering av P1 er vurdert. Det er mulig at parkering for ansatte kan løses i IND2. Tatt inn rekkefølgekrav på at P1 kun kan etableres hvis det kan synliggjøres at parkering ikke kan løses på IND1 og IND2.

<u>Kryssing av fv.254, til fortau på motsatt side:</u> Det er pr i dag svært få fotgjengere som krysser fylkesvegen, behovet er begrenset. I området ved eksisterende avkjørsel er det oversiktlige forhold og lav fartsgrense (40 km/time).

Forslagsstiller vurderer at det ikke er aktuelt å legge inn krysningspunkt med rekkefølgekrav i den reviderte planen.

<u>Henvisning til vegnormal N100:</u> Dette er ivaretatt i reviderte planbestemmelser.»

Uttalelse fra Statens vegvesen, datert 21.05.2025 ved begrensa høring:

Ny adkomst er nødvendig for å løse interne logistikk inn på området, som følge av at planområdet er redusert når elva ikke legges om. Dagens avkjørsel opprettholdes som den er. Ny adkomst er ikke i tråd med gjeldende områdeplan fra 2018. Det opplyses om at Samferdselsavdelingen i Innlandet fylkeskommune stiller seg positive til ny avkjørsel. Avkjørselen er utformet iht. krav i vegnormalene og sporingskurver for vogntog. Videre utbygging ved Q-meieriet skal effektivisere driften, og vil ifølge forslagstiller ikke medføre økt trafikk eller aktivitet av betydning. Vår vurdering er at etablering av ny avkjørsel og redusert byggegrense til 10 m, forsterker behovet for en utbedring av dagens avkjørsel. Avkjørselen er utflytende og har en bredde på rundt 20 m. Selv om avkjørselen ikke kan utbedres fullt ut iht. kravene i N100, mener vi det ikke er noe som er til hinder for at den kan strammes noe opp. Dette er viktig av hensyn til trafikksikkerheten langs fv. 254. Statens vegvesen forutsetter at det innarbeides rekkefølgekrav som sikrer at avkjørselen er utbedret før ny avkjørsel og/eller parkeringsplass P1 tas i bruk.

Planområdet ligger i gangavstand til sentrum og kollektivholdeplassen ved kommunehuset. Ettersom holdeplassen langs fv. 254 på sikt skal legges ned, er det viktig å opprettholde god gangforbindelse inn til sentrum. Vi mener det må gjøres helhetlige vurderinger der reguleringsplanen for meieriet sees i sammenheng med utbedring av kollektivholdeplassen i sentrum. Det er et mål at flere skal gå og sykle til arbeid og daglige gjøremål. Q-meieriet er en viktig bedrift i Gausdal som ligger sentralt og har mange ansatte, og det er et potensiale for at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt til jobben. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er fortsatt mangelfullt ivaretatt i planforslaget. Vår anbefaling om å etablere et kryssingspunkt på fv. 254 er ikke hensyntatt. Statens vegvesen anbefaler da at det etableres en gangforbindelse fra området til fortau langs fv. 254 på samme side, slik at gående, syklende og reisende med kollektiv trafikk til Q-meieriet eller boligsameiet unngår å krysse fv. 254 to ganger for å komme til sentrum. Det er beskrevet i merknadsbehandlingen at det er få fotgjengere på denne strekningen i dag. Nettopp derfor er det er viktig å legge til rette for trygge gang- og sykkelforbindelser, slik at flere kan velge et annet transportmiddel enn bilen.

Vår kommentar: Se vurderingen under

Innspill fra Statens vegvesen, datert 10.11.2025 til varsel om utvidelse av planområde:

Vi har ingen merknader til utvidelse av planområdet, men vår tidligere uttalelse gjelder fortsatt:

Omlegging av elva er tatt ut av planforslaget etter i innsigelse fra NVE. Ny adkomst er nødvendig for å løse interne logistikk inn på området, som følge av at planområdet er redusert når elva ikke legges om.

Dagens avkjørsel opprettholdes som den er.

Ny adkomst er ikke i tråd med gjeldende områdeplan fra 2018. Det opplyses om at Samferdselsavdelingen i Innlandet fylkeskommune stiller seg positive til ny avkjørsel. Avkjørselen er utformet iht. krav i vegnormalene og sporingskurver for vogntog. Videre utbygging ved Q-meieriet skal effektivisere driften, og vil ifølge forslagstiller ikke medføre økt trafikk eller aktivitet av betydning.

Vår vurdering er at etablering av ny avkjørsel og redusert byggegrense til 10 m, forsterker behovet for en utbedring av dagens avkjørsel. Avkjørselen er utflytende og har en bredde på rundt 20 m. Selv om avkjørselen ikke kan utbedres fullt ut iht. kravene i N100, mener vi det ikke er noe som er til hinder for at den kan strammes noe opp. Dette er viktig av hensyn til trafikksikkerheten langs fv. 254. Statens vegvesen forutsetter at det innarbeides rekkefølgekrav som sikrer at avkjørselen er utbedret før ny avkjørsel og/eller parkeringsplass P1 tas i bruk.

Planområdet ligger i gangavstand til sentrum og kollektivholdeplassen ved kommunehuset. Ettersom holdeplassen langs fv. 254 på sikt skal legges ned, er det viktig å opprettholde god gangforbindelse inn til sentrum. Vi mener det må gjøres helhetlige vurderinger der reguleringsplanen for meieriet sees i sammenheng med utbedring av kollektivholdeplassen i sentrum. Det er et mål at flere skal gå og sykle til arbeid og daglige gjøremål. Q-meieriet er en viktig bedrift i Gausdal som ligger sentralt og har mange ansatte, og det er et potensiale for at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt til jobben.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter er fortsatt mangelfullt ivaretatt i planforslaget. Vår anbefaling om å etablere et kryssingspunkt på fv. 254 er ikke hensyntatt. Statens vegvesen anbefaler da at det etableres en gangforbindelse fra området til fortau langs fv. 254 på samme side, slik at gående, syklende og reisende med kollektiv trafikk til Q-meieriet eller boligsameiet unngår å krysse fv. 254 to ganger for å komme til sentrum. Det er beskrevet i merknadsbehandlingen at det er få fotgjengere på denne strekningen i dag. Nettopp derfor er det er viktig å legge til rette for trygge gang- og sykkelforbindelser, slik at flere kan velge et annet transportmiddel enn bilen.

Vår kommentar:

For å bedre trafikkflyten er det ønskelig å etablere en ny avkjørsel fra Østringsvegen i vest. Det har vært dialog med Innlandet fylkeskommune om løsningen, og det er enighet om at denne ivaretar både transportbehov og trafikksikkerhet på en tilfredsstillende måte.

Oppstramming av eksisterende adkomst knyttes til ny bebyggelse i bestemmelsene. For ansatte som reiser kollektiv vil korteste gangveg til produksjonslokalet være via privat bru over elva. Knytningen til kollektivplassene vurderes derfor som god nok. For bilbasert transport til IND1 vurderes dagens system å være tilfredsstillende.

Uttalelse fra Mattilsynet, datert 15.11.2024 til 1. gangs offentlig ettersyn:

Drikkevann

Ved utbygging av tiltaket er det risiko for forurensende avrenning til råvannskilden, det vil være aktuelt ved alle stadier av anleggsfasen fra innledende fjerning av vegetasjon, fjerning og tilføring av masser frem til ferdigstillelse. Det vil derfor være avgjørende å sikre at anleggsgjennomføringen ikke medfører forurensning, som resulterer i at vannkvaliteten blir

påvirket negativt. Aktuelle kilder til forurensning kan være avrenning av organisk innhold etter fjerning av vegetasjon/skog, partikulært materiale etter sprengningsarbeider, nitrogen fra sprengstoffrester og uhellsspill av drivstoff og oljeprodukter fra anleggsmaskiner. I tillegg kan forekomst av sulfidholdige bergarter i anleggsområdet være en problemstilling. Disse forurensningsfaktorene vil ha ulik negativ effekt på råvannskvaliteten både på kort og noe lengre sikt, og vil kunne påvirke effekt av vannbehandling ved vannforsyningssystemer. Mattilsynet synes det er positivt at utbygger er i dialog med Gausdal kommune for omlegging av berørt ledningsnett.

Fiskehelse/fiskevelferd

Mattilsynet synes det er positivt at det er bestemmelser knyttet til omlegging av Vesleelva. I forbindelse med omlegging av Vesleelva er det foretatt en kartlegging av elven. Vesleelva inneholder gyteområder, disse blir erstattet med to dypere kulper i det nye elveløpet. Det er viktig at gyteområdene blir erstattet for å sikre gyteplass til storørreten. For å gjennomføre tiltaket så skånsomt som mulig/dyrevelferdsmessig forsvarlig så må omlegging av elveløpet skje utenom den typisk vandringssesong.

Vår kommentar: Det vurderes at uttalelsen fra Mattilsynet er knyttet til konsekvenser av omlegging av Vesleelva og ikke relevant når elveomlegging ikke er aktuelt i det videre planarbeidet.

Mattilsynet hadde ikke merknad ved begrenset høring eller ved nytt varsel om oppstart.