



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN



Planbeskrivelse

Kryssutbedring Rv.3 Trønes
Planid: 20210200

Stor Elvdal kommune

Drift og vedlikehold
Hamar kontorsted
17.10.2022

Innhold

1 Sammenheng.....	4
2 Innledning	4
3 Planområdet og eiendommer som omfattes.....	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet	6
4 Planstatus og overordnede føringer	8
4.1 Nasjonal transportplan	8
4.2 Målsetting med planarbeidet	8
4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	8
4.4 Planprosess og medvirkning	9
4.5 Regionale planer, Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner	9
5 Hovedutfordringer i planområdet	10
6 Mulighetsvurderinger.....	10
7 Planforslaget; plankart og bestemmelser	11
8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst.....	12
8.1 Trafikkforhold.....	12
8.2 Gang- og sykkeltrafikk	12
8.3 Kollektivtrafikk	12
8.4 Konstruksjoner	13
8.5 Universell utforming	13
8.6 Landskapsbilde.....	13
8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv	13
8.8 Naturmangfold	13
8.9 Kulturarv.....	15
8.10 Naturressurser	15
8.11 Geologi og grunnforhold	15
8.12 Naboskap	15
8.13 Barn og unge	15
8.14 Støy	15

8.15 Byggegrenser	15
8.16 Massehåndtering	16
8.17 Forslag til omklassifisering av veg	16
8.18 Teknisk infrastruktur	16
9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	17
10 Gjennomføring av forslag til plan	19
10.1 Framdrift og finansiering	19
10.2 Gjennomføringsavtaler	19
10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	19
10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	19
10.5 Ytre miljø.....	19
11 Sammendrag av innspill og merknader	20
Vedlegg	24

1 Sammendrag

Statens vegvesen vil bedre trafikksikkerheten på rv 3 ved Trønnes i Stor-Elvdal og startet en reguleringsplanprosess med oppstartmøte med Stor-Elvdal kommune 22.11.2021. Det ble varslet oppstart av planarbeid 1. mars 2022, med frist 24. mars. Det kom inn 10 innspill.

Planforslaget gjelder ny avkjørsel fra rv. 3 til Stai-Tryaveien, samt omlegging av Stai-Tryaveien vest og sør for Trea servicesenter. Det er i dag flere avkjørsler fra rv. 3, og de skal samles til en felles avkjørsel for Stai-Tryaveien, adkomst til Trea Servicesenter, et gårdsbruk og bygdetunet Nystu Trønnes. Statens vegvesen har kjøpt og revet Storelvdalveien 4652, noe som gir mer handlingsrom til å flytte og slå sammen avkjørslene. Avkjørselen fra rv. 3 blir dimensjonert for vogntog. Stai-Tryaveien er planlagt etter skogsbilveiklasse 3, med veibredde 4,5 m og grøftebredde 0,5 m. Dagens avkjørsel til Stai-Tryaveien blir regulert bort. Det blir tilrettelagt for parkering ved Trea servicesenter. Eksisterende gang-/sykkelveg som går langs rv 3 og krysser over avkjørselen blir opprettholdt. Tilrettelagt kryssing over rv. 3 blir opprettholdt. Dagens bussholdeplass i sørgående retning blir opprettholdt, men strammet opp.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Stor-Elvdal kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for kryssutbedring rv 3 Trønnes.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

Hensikten med planarbeidet er å bedre trafikksikkerheten for avkjørsel fra rv. 3 fra Stai-Tryaveien, samt legge til rette for busslomme sørgående retning. Stai-Tryaveien blir lagt om

vest og sør for Trea servicesenter. Eksisterende avkjørsel til Stai–Tryaveien blir stengt. Vedtatt reguleringsplan fra 2014 er utdatert og det er ønskelig med en annen utforming av tilkobling til rv. 3.

Statens vegvesen har hatt ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden, ihht plan og bygningslovens §3–7. Deretter mottar Stor–Elvdal kommune planbeskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser til politisk sluttbehandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Østlendingen 1. mars 2022.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Østlendingen. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i tiden 14.07.2022– 01.09.2022. Det kom inn 7 merknader til offentlig ettersyn. Merknadene er oppsummert og kommentert, og følger som vedlegg til dette dokumentet.

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

3.1 Planområdet

Planområdet omfatter området rundt Trønces sentrum, med rv. 3, Stai-Tryaveien og veg inn mot Stor-Elvdalstunet. Krysset mellom Stai-Tryaveien og rv. 3 ligger i dag nære Trønces bru, noe som gir uheldige siktforhold i krysset. Det er også to busslommer og flere avkjørsler, blant annet fra nærbutikken på en kort strekning. Dette er gir en uoversiktlig situasjon på strekningen forbi Trønces. Det er tidligere regulert krysningspunkt til nordgående busslomme.

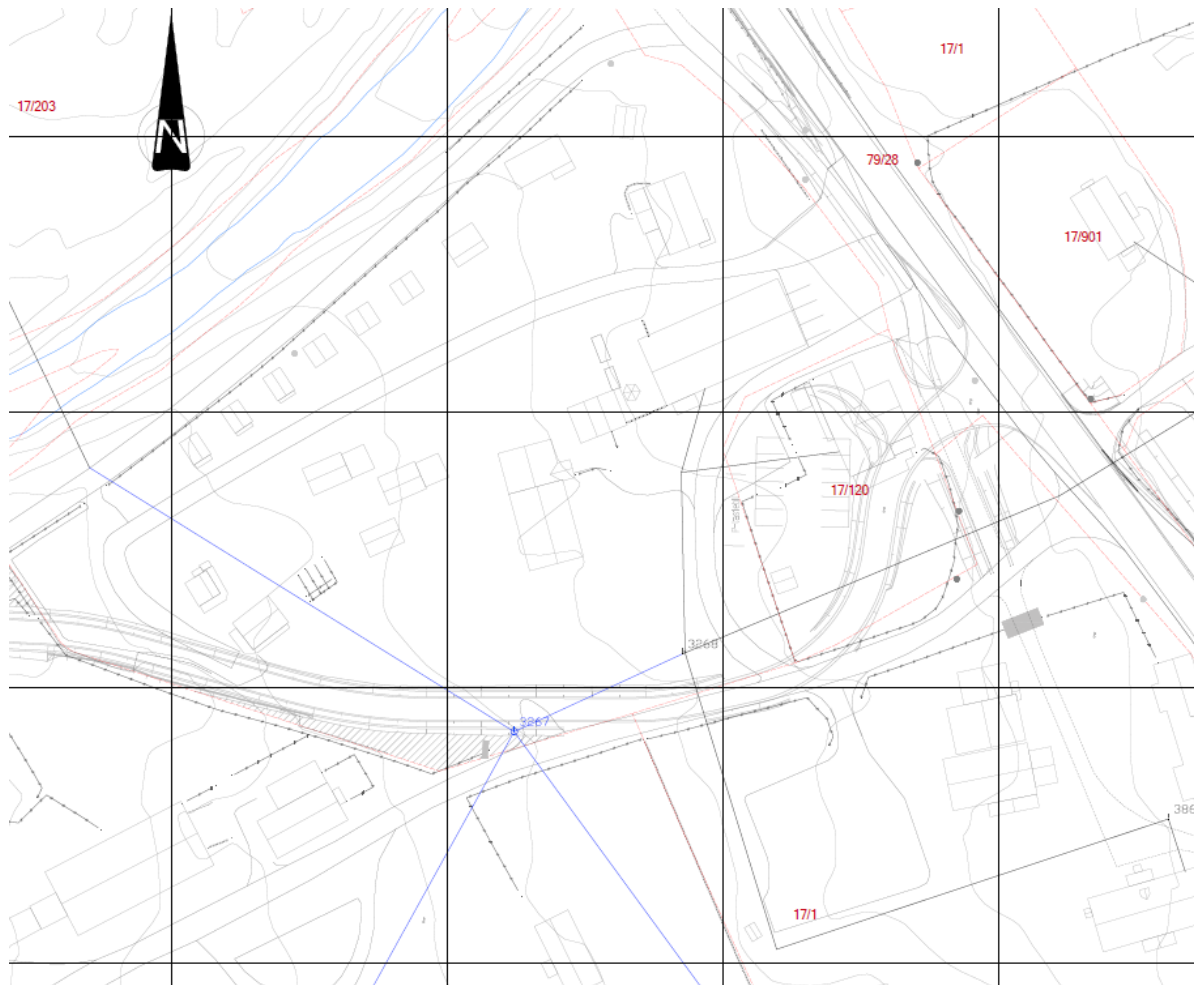


Figur 1 Bildet av rv 3 i retning mot nord. Ny avkjørsel planlegges på venstre side i b.

3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

G/bnr	Adresse
17/4	Storelvdalsveien 4644
17/119	Storelvdalsveien 4654
17/120	Storelvdalsveien 4652 (hus revet)
17/121	Storelvdalsveien 4654
17/1	Storelvdalsveien 4642
17/901	Storelvdalsveien 4647A
17/901	Storelvdalsveien 4647B
17/1152	Storelvdalsveien 4643
79/28	Vegareal for rv 3

7



Figur 3 Eksisterende VA ledninger i blått

4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Nasjonal transportplan

Tiltaket er et trafikksikkerhetstiltak og er omtalt i gjennomføringsplanen for riksveger 2022–27. Gjennomføringsplanen er Statens vegvesens plan for første seksårsperiode av Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033.

4.2 Målsetting med planarbeidet

Målsettingen er å bedre trafikksikkerhet på rv 3 ved Trønnes ved å legge om avkjørselen for Stai–Tryaveien. Stai–Tryaveien blir også om lagt vest og sør for Trea servicesenter. Det blir planlagt bussholdeplass langs rv. 3 i sørgående retning.

4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Det skal det gjøres en vurdering av behovet for konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredninger. Planarbeidet er vurdert etter relevante deler av kapittel 2 – Planer og tiltak som omfattes av forskriften og kapittel 3 – Vurdering av om planer eller tiltak etter § 8 krever konsekvensutredning.

Kap 2, § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding Planarbeidet er vurdert etter punkt b). Reguleringsarbeidet er ikke konsekvensutredet i en tidligere plan og er dermed vurdert etter vedlegg I. Reguleringsplanen faller ikke inn under noen av punktene i vedlegg I som utløser krav til konsekvensutredning etter § 6.

Kap 2, § 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planarbeidet er vurdert etter punkt a). Planarbeidet omfattes av vedlegg II pkt. 10 e), i), om bygging av veier. Det konkrete tiltaket er ikke konsekvensutredet i en tidligere plan. Det må gjøres en vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10.

Kapittel 3 § 10 Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Ut fra planens egenskaper, lokalisering og påvirkninger er det vurdert om planen kan komme i konflikt med forhold som er nevnt i punkt a)–h).

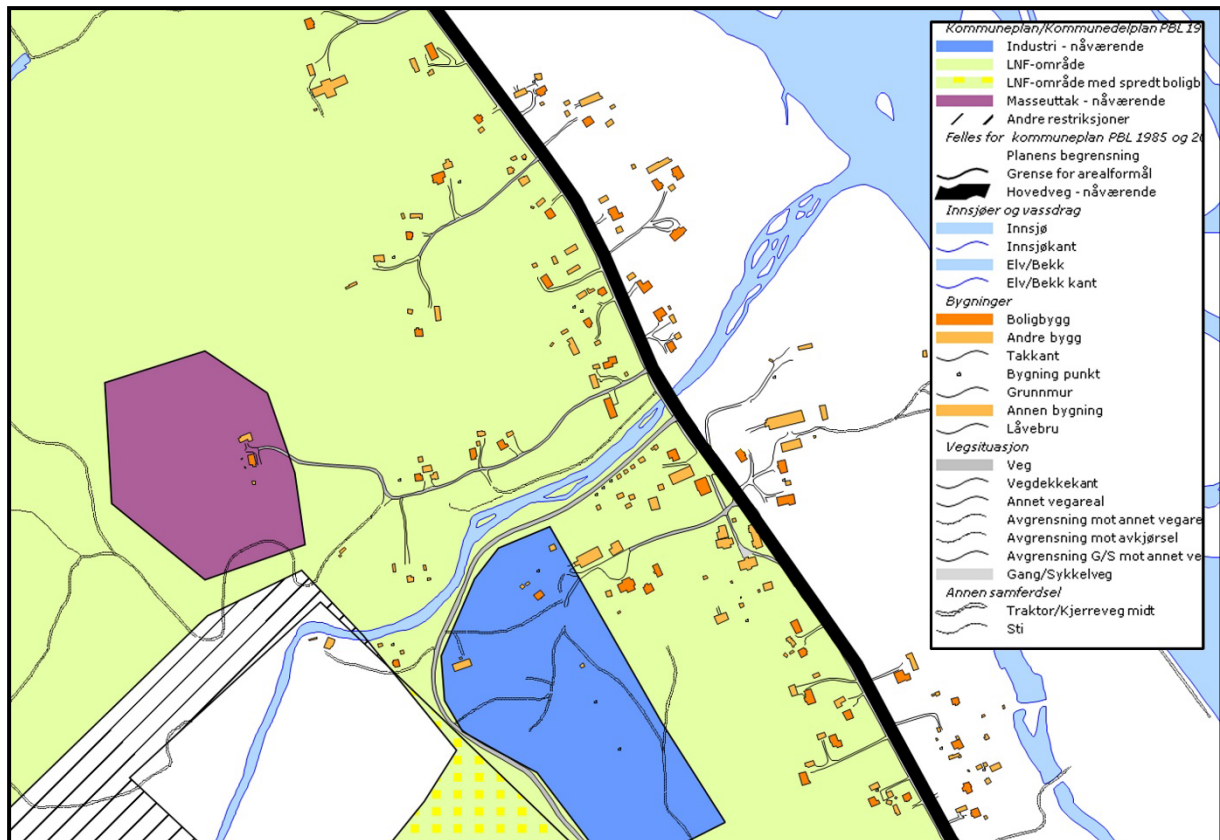
Planen vil ikke medføre omdisponering av dyrket mark. Basert på eksisterende registreringer på Miljøstatus.no vil ikke planarbeidet komme i konflikt med forhold nevnt i 10 a) – h), og planen vil ikke gi vesentlig virkning for miljø og samfunn.

4.4 Planprosess og medvirkning

Det er avholdt oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune 22.11.2021. Det er avholdt møter med berørte grunneiere 7.12.2021 og 9.03.2022. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Østlendingen og med brev til grunneiere 1.03.2022, med frist for innspill 24.03.2022. Det kom inn 10 innspill. Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i tiden 14.07.2022– 01.09.2022. Det kom inn 7 merknader til offentlig ettersyn. Merknadene er oppsummert og kommentert, og følger som vedlegg til dette dokumentet. Etter offentlig ettersyn er det lagt inn en hensynssone for flom langs elva Trya, etter innspill fra Statsforvalteren. Reguleringsbestemmelse for kulturminner er korrigert etter innspill fra Innlandet fylkeskommune.

4.5 Regionale planer, Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner

I utsnitt fra kommunedelplan for Stor-Elvdal 2003–2015 er områdene innenfor plangrensen ved Trønces og Trønces bru regulert til LNF-områder som berører elv/bekk og elv/bekk kant. Her ligger boliger og andre bygg i tilknytning til butikkområdet og campingplassen, samt bygdetunet Nystu Trønces.



Figur 4: Utsnitt fra kommuneplanen for Stor-Elvdal. Plan ID KPLAN01.

Planområdet berører områder som i kommuneplanen er vist som:

- LNF
- Hovedveg

Det foreligger en tidligere vedtatt reguleringsplan fra 2014 for kryssutbedring rv 3 Trønnes. Den er ikke realisert. Det er ønskelig med en annen utforming av tilkoblingen til rv 3.

5 Hovedutfordringer i planområdet

Eksisterende avkjørsel til Stai–Tryaveien fra rv 3 har en trang avkjørsel, og går på en smal veg fra avkjørselen og frem til elva Trya. Derfra følger Stai–Tryaveien oppover langs elva Trya. Stai–Tryaveien trafikkeres av blant annet store tømmerbiler som trenger stor svingradius. Avkjørselen fra rv. 3 ligger i dag nær Trønnes bru, noe som gir uheldige siktforhold i krysset. Det er også to busslommer og flere avkjørsler, blant annet fra nærbutikken på en kort strekning. Dette er gir en uoversiktlig situasjon på strekningen forbi Trønnes.

6 Mulighetsvurderinger

Det er tidligere vurdert avkjørsel fra rv. 3 rett på sørsiden av brua over Trya elv. Brurekkverket hindrer tilstrekkelig sikt for avkjørselen og den vil derfor ikke være i tråd med siktkrav. Gjeldende reguleringsplan har flere avkjørsler fra rv 3 og bussholdeplass. Ved å

samle avkjørslene blir strekningen mer oversiktlig og trafiksikker. Traséen for omlegging av Stai-Tryaveien er vurdert og justert etter møter med grunneiere.

7 Planforslaget; plankart og bestemmelser



Planområdet har et samlet areal på omlag 9,9 daa. Arealene innen planområdet er foreslått regulert til følgende formål:

- Kjøreveg
- Gang-/ sykkelveg
- Fortau
- Kollektivholdeplass
- Annen veggrunn – grøntareal
- LNF

Av hele planområdet utgjør areal regulert til diverse vegformål ca. 6,2 daa. Av dette må 1,3 daa erverves permanent. Tilsvarende utgjør areal til midlertidige formål som i anleggsfasen gjelder anleggsbelte, riggområde og lignende ca. 1,2 daa.

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrense. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrense for å oppnå en tjenlig grense ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grensejustering.

8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

8.1 Trafikkforhold

Statens vegvesens håndbok 017 *Veg- og gateutforming* er lagt til grunn for dimensjonering av avkjørsel og gang-/sykkelveg. Omlegging av Stai-Tryaveien dimensjoneres etter skogsbilvegklasse 3, med 4,5 m veibredde og 0,5 m bred grøft etter innspill fra veglaget.

Stai-Tryaveien er en landbruksveg med moderat trafikk. Det er også trafikk til og fra bygdetunet og Trea servicesenter fra avkjørsler fra rv 3. Årsdøgntrafikk på rv 3 Trønnes er ÅDT 3200 (2021), ihht www.vegkart.altas.vegvesen.no. Andel lange kjøretøy er 36 %.

Planforslaget gjelder ny avkjørsel fra rv. 3 til Stai-Tryaveien, samt omlegging av Stai-Tryaveien vest og sør for Trea servicesenter. Det er i dag flere avkjørsler fra rv. 3, og de samles til en felles avkjørsel for Stai-Tryaveien, adkomst til Trea Servicesenter, et gårdsbruk og bygdetunet Nystu Trønnes. Statens vegvesen har kjøpt og revet Storelvdalveien 4652, noe som gir mer handlingsrom til å flytte og slå sammen avkjørslene. Ny trasè for Stai-Tryaveien følger eiendomsgrense mellom g/bnr 17/44 og 17/119, 121, og er tilpasset forholdene på stedet og innspill fra grunneierne. Avkjørselen fra rv. 3 blir dimensjonert for vogntog. Stai-Tryaveien er planlagt etter skogsbilveiklasse 3, med veibredde 4,5 m og grøftebredde 0,5 m. Dagens avkjørsel til Stai-Tryaveien blir regulert bort. Det blir tilrettelagt for parkering ved Trea servicesenter. Eksisterende gang-/sykkelveg som går langs rv 3 blir opprettholdt. Tilrettelagt kryssing over rv. 3 blir opprettholdt. Dagens bussholdeplass i sørgående retning blir opprettholdt, men strammet opp. Lengden på bussholdeplassen er planlagt etter kravene i vegvesenets håndbøker, og blir noe redusert sammenlignet med eksisterende situasjon.

Ved å samle avkjørslene oppnår man en mer oversiktlig og trafikksikker situasjon for av- og påkjøring fra Stai-Tryaveien til rv 3. Avkjørselen fra rv. 3 blir dimensjonert for vogntog og mer romslig enn eksisterende løsning. For kollektivtrafikk vurderes virkningen som positiv, som følge av at holdeplassen i sørgående retning strammes opp.

8.2 Gang- og sykkeltrafikk

Det gjennomgående gang- og sykkeltilbudet langs riksvegen blir beholdt i samme trasé som i dag. Ved å legge om Stai-Tryaveien unngår man blandet trafikk med gang-/sykkelvegen mellom Trea servicesenter og Trya elv, samt det blir færre avkjørsler som krysser gang-/sykkelvegen. I tillegg etableres et tydelig krysningspunkt over rv 3 for de myke trafikantene. Virkningene for gang- og sykkeltrafikk vurderes som positivt siden det blir færre konfliktpunkter for gang-/sykkeltrafikken.

8.3 Kollektivtrafikk

I eksisterende situasjon er det holdeplasser langs rv 3 i begge retninger ved Trønnes.

Det blir regulert ny holdeplass i sørgående retning, som blir strammet og noe kortere enn dagens løsning. Holdeplassen blir universelt utformet. På- og avstigningsarealet avgrenses med kasselstein, som gjør det mulig for bussen å kjøre helt inntil holdeplassen.

Holdeplass på østsiden av riksvegen er ivarettatt i tidligere vedtatt reguleringsplan. Forbindelsen over rv 3 til holdeplass på østsiden blir beholdt. Virkningene for kollektivtrafikken vurderes som positiv når holdeplassområdet blir strammet opp og universelt utformet.

8.4 Konstruksjoner

Det er ingen konstruksjoner i planen.

8.5 Universell utforming

Holdeplasser blir universelt utformet.

8.6 Landskapsbilde

Situasjonen langs rv 3 blir ryddigere med færre avkjørsler. Ny Stai –Tryavei legges mellom campingplass og dyrka mark, og tilpasset eksisterende situasjon etter grunneiernes ønsker. Grøfter langs omlagt Stai–Tryaveien blir grunne og tilpasset eksisterende terreng. Øvrige skråninger planlegges med 1:2 helling. For øvrig forutsettes at det ikke skal benyttes fremmede arter ved for eksempel beplantning av sideterreng. Langs mange riksveger finnes det “fremmede arter” som skal bekjempes. Hvis det skulle finnes slike arter i dette området vil disse fjernes og destrueres.

8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Planforslaget separerer trafikantene og legger til rette for en bedre og mer trafiksikker gang-/sykkelveg gjennom området. Eksisterende adkomst til bygdetunet Nystu Trønnes blir opprettholdt. Holdeplasser er planlagt med universell utforming, og planlagt kryssing av rv 3 bedrer forholdene for de kollektivreisende.

8.8 Naturmangfold

Beskrivelse og vurdering etter Naturmangfoldloven § 8–12 og §§ 23 og 52.

I følge naturbase.no, er området helårsbeite for rådyr med vekting 1, *lokalt viktig*, og vinterbeite for elg, med vekting 3, *viktig*.

Området har spesielt verneverdig kulturlandskap, og er en del av Koppangsøyene, KF 000000131. Dette området er et ca. 12 kilometer langt jordbruksbelte som ligger i den brede, flate dalbunnen i Østerdalen. En rekke øyer, Glomma som elveløp, jordbruksarealer og vegetasjonsbelter gir et vekslende vegetasjonsbilde. Her finnes fulldyrka permanente enger, åkre og beiter. Koppangsøyene har en godt utviklet flommarks-vegetasjon, med 230 arter. Her er også rike fuglebiotoper. Området har gammel bosetting, og det er gjort funn både fra steinalder og jernalder. Koppangsområdet inngår i *Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap*, og er en av totalt ca. 300 områder i landet, ifølge naturbase.no.

Trya renner like ved planområdet. Elva har godt fiske og er en verdifull randzone for biologisk mangfold. Det finnes ørret i Trya, men sammenlignet med andre store elver langs Glomma, som Atna og Imsa, skal Trya ha mindre betydning som gyteområde. Tryas elveløp ved vegen er tydelig preget av kanalisering/ flomsikringstiltak. Dette prosjektet vil påvirke elva i liten grad.



Figur 5: Trya renner like ved planområdet.

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) om naturmangfold i området vurderes som god med bakgrunn i at det blant annet er gjennomført kartlegging av naturtyper etter DN-håndbok 13 i området. Det er også registrert en god del plantearter i Artskart.no. «Siste Sjanse» gjennomførte en grundig undersøkelse av vegetasjon og naturtyper i nedre deler av elva Trya i 2006. I tillegg har SVV befart strekningen i juli 2012. Det er ikke registrert såkalte utvalgte naturtyper jf. § 52, eller prioriterte arter jf. § 23 i NML i det aktuelle området.

Oppstrøms for planområdet finnes en svært viktig naturtype, Bekkekløft og bergvegg (BN00026492, Trya nedre) med blant annet mange sjeldne plantearter. Dette området ble godt kartlagt i 2006. Bekkekløften ligger såpass langt fra veg at den ikke blir påvirket av dette prosjektet. Ved kartleggingen i 2006 fant de også et eksemplar av den rødlistede arten anistjuke på flomvollen ved elva like ved planområdet. Dette er en sjelden art, først og fremst knyttet til rike flommarkskoger langs de store vassdragene i lavlandet på Østlandet. Det er ikke undersøkt om planten overlevde flommen sist år. Dette kan godt undersøkes, jamfør § 9 Naturmangfold loven, men er ikke nødvendig, da området ligger utenfor plangrensen.

Vi vurderer det derfor at området er godt kartlagt i artsdatabanken, naturbase og ved befaring, og at omleggingen av veien er av et slikt omfang at det ikke kreves spesielle avbøtende tiltak, eller nye registreringer.

8.9 Kulturarv

Ut ifra riksantikvarens database for kulturminner – Askeladden, er det ingen kjente fredede kulturminner innenfor planområdet. I følge den samme databasen er det en rekke SEFRAK-registrerte bygninger i området. Bygdetunet Nystu Trønnnes har flere av dem. Vegvesenet har kjøpt og revet Storelvdalsveien 4652, som var SEFRAK registrert.

Siden dette er et område hvor det har vært bosetting i lang tid, er det mulig at det vil bli gjort nye funn. Nærliggende områder har flere automatisk fredete kulturminner.

8.10 Naturressurser

Det er ingen beslag av dyrka mark. I vestre del av plankartet, på del av g/b.nr. 17/4, vil det beslaglegges ca 275 m² areal som er definert som høg bonitet skog ihht AR5. Det kjøres ut tømmer med lastebil på Stai-Tryaveien. Omleggingen vil bedre forholdene og avkjørselen av og på rv 3 for tømmertransporten, og tiltaket anses positivt.

8.11 Geologi og grunnforhold

Grunnundersøkelser gjennomføres av Statens vegvesen i forbindelse med byggeplan. Basert på befaring er det få indikasjoner på geotekniske utfordringer for gjennomføring av prosjektet. Aktsomhetskartet for radon viser ingen eller lite radon i området.

8.12 Naboskap

Ny avkjørsel fra rv 3 medfører at eksisterende parkeringsareal for Trea servicesenter blir endret. Deler av g/bnr. 17/120 er foreslått til parkeringsareal. Det tilrettelegges veg for varelevering for lastebil for sør for Trea servicesenter. Avkjørselen til Nystu Trønnnes og g/bnr. 17/4 blir lagt sammen med ny avkjørsel.

8.13 Barn og unge

Barne- og ungdomsskolen ligger på Koppang ca. 6 km unna Trønnnes sentrum. Barn fra Trønnnes har skoleskyss til skolen, og busslommene er i bruk til dette formålet.

8.14 Støy

Dette er et trafikksikringstiltak som etter vegvesenets vurderinger ikke gir noen økning av støy ved gjennomføringen, da tiltaket ikke medfører endringer av terreng eller kjørebane på rv. 3.

8.15 Byggegrenser

Byggegrensene langs rv 3 er uendret og håndheves i tråd med veglovens § 29.

8.16 Massehåndtering

Miljødirektoratets kartverktøy for grunnforurensning viser ingen tegn på grunngrunnforurensning i området. Prosjektet må få tilkjørt masser for å bygge Stai-Tryaveien i regulert trasè.

8.17 Forslag til omklassifisering av veg

Dagens Stai-Tryavei langs Trya elv er en privat veg som opphører som veg fra dagens gang-/sykkelveg. Terrenget beholdes som flomvoll og må ha tilgang for vedlikehold. Det er lagt inn reguleringsbestemmelse at det kan settes opp fysisk stengsel på dagens veg for å unngå kjøring. Vegen reguleres til landbruks-, natur- og friluftsmål.

Omlagt Stai-Tryavei blir privat veg fra avkjørsel fra rv 3 til påkobling til eksisterende Stai-Tryavei.

8.18 Teknisk infrastruktur

Tiltaket krever byggeplan og påvisning av eksisterende ledningsnett. Påvisning av el-kabler vil avgjøre eventuelt behov for omlegging av disse. Hensyn til høyspent og graving nær eksisterende nett skal sikres gjennom byggeplan og koordinering med aktuelle etater.

Omlagt Stai-Tryavei krysser eksisterende kommunalt vann og avløpsnett. I risiko og sårbarhetsanalysen er det påpekt fare for frost i kryssingspunktene og det må følges opp i byggeplanfasen.

Overvann fra Stai-Tryaveien og planlagt parkeringsplass ledes til terreng og til grøft langs vegen. Overvannet i grøft føres til overvannsledning og videre til eksisterende stikkrenne under rv 3 med dimensjon 1000 mm nord for planlagt avkjørsel. Overvannsberegninger viser at eksisterende stikkrenne har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere overvannet fra planområdet.

Flomberegning for rv 3 bru over Trya er beregnet til flom til 275,5 moh, ihht tegning K100, tegningsdato 15.08.2021, og as built, datert 11.01.2013. Det er 1 m fribord mellom flomhøyde og underkant bru. Langs Trya elv er det anlagt flomvoll med høyde ca 277,3 moh ved brua.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Her er et sammendrag av ROS-analysen. ROS-analysen er også vedlagt som eget dokument.

ID nr.	Uønsket hendelse	Risikonivå
4	Flom fra vassdrag	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
5	Flom fra nedbørshendelser	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
18	Støy fra trafikk	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
24	Trafikkulykker, påkjørsel av myke trafikanter	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
25	Trafikkulykker, møteulykker	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
27	Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
43	Bortfall av VA, forurensning av drikkevann, energiforsyning, telekom og ict	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
51	Kulturminner	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier

Med utgangspunkt i risikovurderingen i denne analysen anbefales det at følgende tiltak blir innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for prosjektet:

ID nr.	Uønsket hendelse	Beskrivelse av tiltak
4	Flom fra vassdrag	Det ble gjort flomberegninger ifbm bygging bru over Trya i 2013. Det forutsettes av eksisterende flomsikring langs Trya elv basert på denne beregningen er tilstrekkelig. Hensynssone flom er lagt inn langs elva Trya.
5	Flom fra nedbørshendelser	Dimensjonere overvannssystem slik at det håndterer overvann og store nedbørsmengder. Ha tilsyn med sluk/kum for å unngå at det tettes av blader, grus og lignende og medfører oversvømmelse.
18	Støy fra trafikk	Trafikk fra Stai-Tryaveien er for liten til at det vil medføre støytiltak. Støy fra anleggsfasen må forholde seg til T-1442. TS-tiltaket vil ikke gi noen økning av støy ved gjennomføringen, da

		tiltaket ikke medfører endringer av terreng eller kjørebane på rv. 3.
24	Trafikkulykker, påkjørsel av myke trafikanter	Kryss og avkjørsler er planlagt i samsvar med SVV håndbøker, og må følges opp i videre detaljprosjektering.
25	Trafikkulykker, møteulykker	Kryss og avkjørsler er planlagt i samsvar med SVV håndbøker, og må følges opp i videre detaljprosjektering.
27	Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater	Planlegge anleggsgjennomføring mtp fremkommelighet og sikkerhet. Tilstrekkelig med rigg og anleggsareal.
43	Bortfall av VA, forurensning av drikkevann, energiforsyning, telekom og ikt	Frostsikre VA ledninger hvor de krysser Stai-Tryaveien.
51	Kulturminner	Legge inn reguleringsbestemmelse om stans i arbeid ved funn av kulturminner. Stanse anleggsarbeidet ved funn.

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med forslag til oppfølging av tiltak		Når tiltakene foreslås gjennomført				Status oppfølging/
ID – Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Reguleringsplan	Byggeplan	Anleggsfase	,Driftsfase	
5 24 25 43 51	Tiltak som er fulgt opp i planforslaget: Flom fra nedbørshendelser Trafikkulykker, påkjørsel av myke trafikanter Trafikkulykker, møteulykker Bortfall av VA, forurensning av drikkevann, energiforsyning, telekom og ikt Kulturminner	X		X		
27	Tiltak som følges opp i senere faser: Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater			X		
4	Tiltak som ikke blir fulgt opp: Flom fra vassdrag – det forutsettes at eksisterende flomsikring langs Trya er tilstrekkelig. Tilsyn av sluk for overvannshåndtering.				X	

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen er planlagt godkjent høst 2022, deretter starter byggeplanlegging og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for å anskaffe en entreprenør som kan bygge anlegget. Planen er at utbyggingen skal starte i 2023 forutsatt at det bevilges penger til prosjektet. Hvor lang tid utbyggingen tar er avhengig av mange faktorer, men vi regner med en byggetid på ca. 3 måneder for dette anlegget.

Byggingen skal finansieres med statlige midler. Tiltaket er omtalt i gjennomføringsprogram for riksveger 2022–27

10.2 Gjennomføringsavtaler

Ny Stai-Tryaveien blir en kort strekning kommunal veg, og før den videre blir privat. Gjennomføring og overtakelse av denne veien må avtales.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Tiltaket vil skje langs og utenfor rv. 3 ved Trønnes, men anleggsfasene må planlegges for å sikre adkomst til Nystu Trønnes, butikk/campingplass og øvrige eiendommer.

10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Det er ingen spesielle forhold innen sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) som har hatt konsekvenser for foreslått planløsning.

10.5 Ytre miljø

Tabell 1 Sammenstilling av temaer for ytre miljø

Fagtema	Problemstilling	Miljøkrav *	Uønsket hendelse	Tiltak	Merknad
Kulturminner	Kulturminner som ikke er oppdaget ved tidligere registrering	Lov om kulturminner; § 8.	Ødeleggelse av kulturminner	Det er lagt inn reguleringsbestemmelse for stans i anleggsarbeidene dersom man oppdager kulturminner i planområdet.	
Natur mangfold	Fremmede arter	Forskrift om fremmede arter	Spredning av fremmede arter	Det er lagt inn reguleringsbestemmelser om å ikke benytte fremmede arter på sideterreng. Bekjempe /destruere eksisterende fremmede	

				arter innenfor anleggsområdet.	
--	--	--	--	-----------------------------------	--

*Med miljøkrav menes samsvarsforpliktelser – Lovfestet krav som en organisasjon skal oppfylle eller andre krav som en organisasjon skal oppfylle eller velger å oppfylle (ISO4001)

11 Sammendrag av innspill og merknader varsel om oppstart

Oppsummering og vegvesenets kommentarer til innspillene fra kunngjøring av oppstart.

Statsforvalteren i Innlandet

Statsforvalteren har ingen vesentlige innvendinger til foreslått ombygging av denne avkjøringa fra Rv3 ved Trønces, så lenge anleggsarbeidet holdes innafor området som vises i varselet og ikke berører Trya. Statsforvalteren minner om at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven. Statsforvalteren skriver at klare og entydige planbestemmelser er viktig for å vurdere virkning av planer og sikre at planer blir forutsigbare for berørte parter. Planforslaget må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder vurdering av virkninger for naturmangfold og kartlegging og sikring mot støy.

Vegvesenets kommentar:

Tiltaket vil ikke komme i konflikt med Trya siden Stai-Tryavegen skal flyttes bort fra den. Det vil utarbeides ROS analyse til planforslaget. Virkning for naturmangfold og ivaretagelse av krav mot støy vil følges opp i plansaken.

Sametinget

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget. De minner om den generelle aktsomhetsplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene: «Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må man umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.»

Vegvesenets kommentar:

Vegvesenet legger inn aktsomhetsplikten i reguleringsbestemmelsene.

Riksantikvaren

Det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven. Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen

Vegvesenets kommentar:

Tas til orientering

Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)

NVE har gitt et generelt innspill. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov. NVE ber om forslagstiller går gjennom deres kartbaserte veileder og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

Innlandet fylkeskommune

Fylkeskommune forutsetter at planarbeidet skjer i ihht. overordnet lov- og regelverk, og i god dialog med berørte parter. I henhold til våre arkivopplysninger er det ingen kjente automatisk freda kulturminner innenfor det aktuelle området eller i umiddelbar nærhet. Bilder fra flybåren laserskanning over området viser ikke spor etter godt synlige utmarkskulturminner. På grunnlag av ovennevnte vurderes det ikke som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken. Kryssutbedringen kommer veldig tett på det verneverdige tunet på Nystu Trønces g/bnr. 17/1 Stor-Elvdal kommune. Spesielt det SEFRAK-registrerte huset fra tidlig 1700-tall som ligger nærmest riksvei 3. SEFRAK-nr. 0430-0007-005.

Vegvesenets kommentar:

Tas til orientering

Elvia

Elvia har noe elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Kart er vedlagt. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket.

Vegvesenets kommentar:

Innspillet tas med i det videre planarbeidet.

Trea servicesenter v/ Gry Falck

Falck ber foreslår at Stai–Tryaveien krysser over Trya med bru oppe i svingen, med kjørebane langs elvedemninga på nordsiden, da dette vil skåne gårds- og næringsvirksomhet på sørsiden. Falck er skeptisk til å stenge av begge de eksisterende innkjøringer til camping/butikk. Et mulig avbøtende tiltak kan være lysskilt evt. skilting m/lys til camping og butikk (det er tinglyst lysskiltrett på eiendommen). Det bør anlegges ladepunkt for el-biler på ny parkering på sørsiden av butikken. Falck ber om tegning med riktig kurvatur og veibredde før det gis tilbakemelding på evt flytting/omdisponering av campingarealet.

Vegvesenets kommentar:

Vegvesenet vil ikke vurdere å krysse Trya med bru for Stai–Tryaveien. Det vil være et vesentlig mer komplekst prosjekt til en betydelig kostnad. Ladepunkt for el-biler må ikke reguleres for å etableres. Ny avkjørsel vil dimensjoneres for modulvogntog. Det blir regulert en trafiksikker for både Stai–Tryaveien og til Trea servicesenter. Vegvesenet har sendt tegninger med avtalte bredder og kurvatur.

Gunnar og Ingvild Myrvang

Driftsbygningens tilstand er slik at den når som helst igjen kan benyttes til husdyrproduksjon. Arealet bak driftsbygningen er derfor potensielt av stor næringsmessig betydning. Myrvang kan ikke akseptere en løsning som tar et større areal bak driftsbygningen enn det som er nødvendig. Myrvang ønsker en løsning som gir minst mulig ulempe i forhold til bokvalitet og eiendomsverdi. Han foreslår et arealbytte hvor arealet på nordsiden av veien ved Trya overføres til naboeiendommen mot at Myrvang overtar et areal inntil gardstunet. Myrvang ønsker at gardstunet skjermes fortrinnsvis med en steinmur, for å redusere innsyn, støy og støvplager. Myrvang ønsker veien bygges i veiklasse 3, med 4,5m veibredde og grøftebredde på 0,5m. Dette for å redusere hastigheten og arealbehovet. Strekningen i fra RV3 og til avkjøringen til Søstu Trønnes bør bygges i 5 m i forhold til kurvatur og trafikkmengde, da det til tider er mye tungtransport i forbindelse med hans gårdsbruk, blant annet med transport av 1800m³ med husdyrgjødsel i fra garden og transport av 1200 rundballer inn til garden.

Vegvesenets kommentar:

Vegvesenet utarbeidet forslag til areal for makeskifte hvor Myrvangs ønsker var ivaretatt. Vegen er utformet ihht landbruksveg klasse 3.

Stai-Tryaveien SA v/ Lars Inge Tvenge

Stai Tryaveien SA støtter grunneiernes ønsker i forhold til veistandard i fra avkjøring til Søstu Trønnes gård og til tilknytningspunkt ved Trya. Veglaget kommer med følgende innspill til saken: Veibredde bør reduseres til 4,5 meter i stedet for 5 meter. Bredde på grøftene bør reduseres til 0,5 meter istedenfor 1,5 meter. Veibanen bør bygges opp av tilkjørt kult. Stai-Tryaveien ber om at en tilføyelse i reguleringsbestemmelsene: Det kan ikke settes opp gjerde nærmere veien enn 2 meter. Dette for at veien skal kunne brøytes med snøplog. Det følger både fordeler og ulemper med den nye løsningen og det er viktig at det blir tatt hensyn til den løsningen som det nå har blitt enighet om.

Vegvesenets kommentar:

Innspill knyttet til utforming av vegen blir ivaretatt og lagt inn i planforslaget. Det blir ikke tatt stilling til byggematerialer til vegen i reguleringsplanen. Vegen ligger nærmere eksisterende gjerder enn to meter på deler av strekningen som inngår i planforslaget. Forslaget til bestemmelse kan bli krevende å ivareta.

Norges lastebileier-forbund

Det er et godt trafiksikkerhetstiltak å stenge eksisterende avkjørsler til Stai-Tryaveien og Stor Elvdalstunet. Ny avkjørsel ved Trea servicesenter er en langt tryggere løsning. Krysset må bygges slik at modulvogntog, tømmervogntog og spesialtransport kommer greit fram. Bussholdeplassen ved rv. 3 for sørgående trafikk må være oversiktlig slik at det ikke oppstår farlige situasjoner. Når Stai-Tryaveien legges om sør og vest for campingplassen, må vegløsningene være slik at alle typer tunge kjøretøy kommer fram.

Vegvesenets kommentar:

Krysset blir dimensjonert for vogntog, ikke modulvogntog. Sørgående bussholdeplass blir adskilt fra avkjørselen fra rv 3, og bygd ihht Vegvesenets håndbøker.

Vedlegg

Vedlegg 1 – ROS- Analyse

Vedlegg 2 – Tegningshefte

Vedlegg 3 – Plankart Sosi fil

Vedlegg 4 – Innspill til varsel om planoppstart

Vedlegg 5 – Merknader til Offentlig ettersyn, oppsummert og kommentert



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag