



## REGULERINGSPLAN



## Planbeskrivelse

**Rv. 3 - Ya bru**

**Planid: 202001**

**Tynset kommune**

Drift og vedlikehold

Lillehammer kontorsted

22. februar 2021

## Innhold.

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 Innledning .....                                                                      | 3  |
| 1.1 Bakgrunn og hensikt .....                                                           | 3  |
| 1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning .....                        | 4  |
| 1.3 Eksisterende planer i området.....                                                  | 4  |
| 1.4 Planprosess og medvirkning .....                                                    | 5  |
| 1.5 Overordnede føringer.....                                                           | 5  |
| 1.6 Bilder fra området .....                                                            | 6  |
| 2 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....                                      | 8  |
| 2.1 Valg av løsning.....                                                                | 8  |
| 2.2 Standard .....                                                                      | 9  |
| 2.3 Beskrivelse av løsningen .....                                                      | 9  |
| 2.4 Spesielt om bru .....                                                               | 14 |
| 2.5 Spesielt om anleggsfasen.....                                                       | 18 |
| 3 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget.....                            | 20 |
| 3.1 Trafikksikkerhet.....                                                               | 20 |
| 3.2 Gående og syklende .....                                                            | 20 |
| 3.3 Arealbruk .....                                                                     | 22 |
| 3.4 Elektro .....                                                                       | 23 |
| 3.5 Overvannshåndtering .....                                                           | 24 |
| 3.6 Landskap .....                                                                      | 24 |
| 3.7 Nærmiljø/friluftsliv .....                                                          | 25 |
| 3.8 Naturmangfold.....                                                                  | 26 |
| 3.9 Kulturmiljø .....                                                                   | 28 |
| 3.10 Naturressurser .....                                                               | 31 |
| 3.11 Vassdraget – Ya .....                                                              | 31 |
| 3.12 Grunnundersøkelser.....                                                            | 32 |
| 3.13 Støy.....                                                                          | 33 |
| 3.14 Klassifisering og ansvarsdeling .....                                              | 34 |
| 3.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhets analyse (ROS) .....                                | 34 |
| 4 Gjennomføring av forslag til plan .....                                               | 35 |
| 4.1 Framdrift og finansiering .....                                                     | 35 |
| 4.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....                                             | 35 |
| 4.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen ..... | 36 |

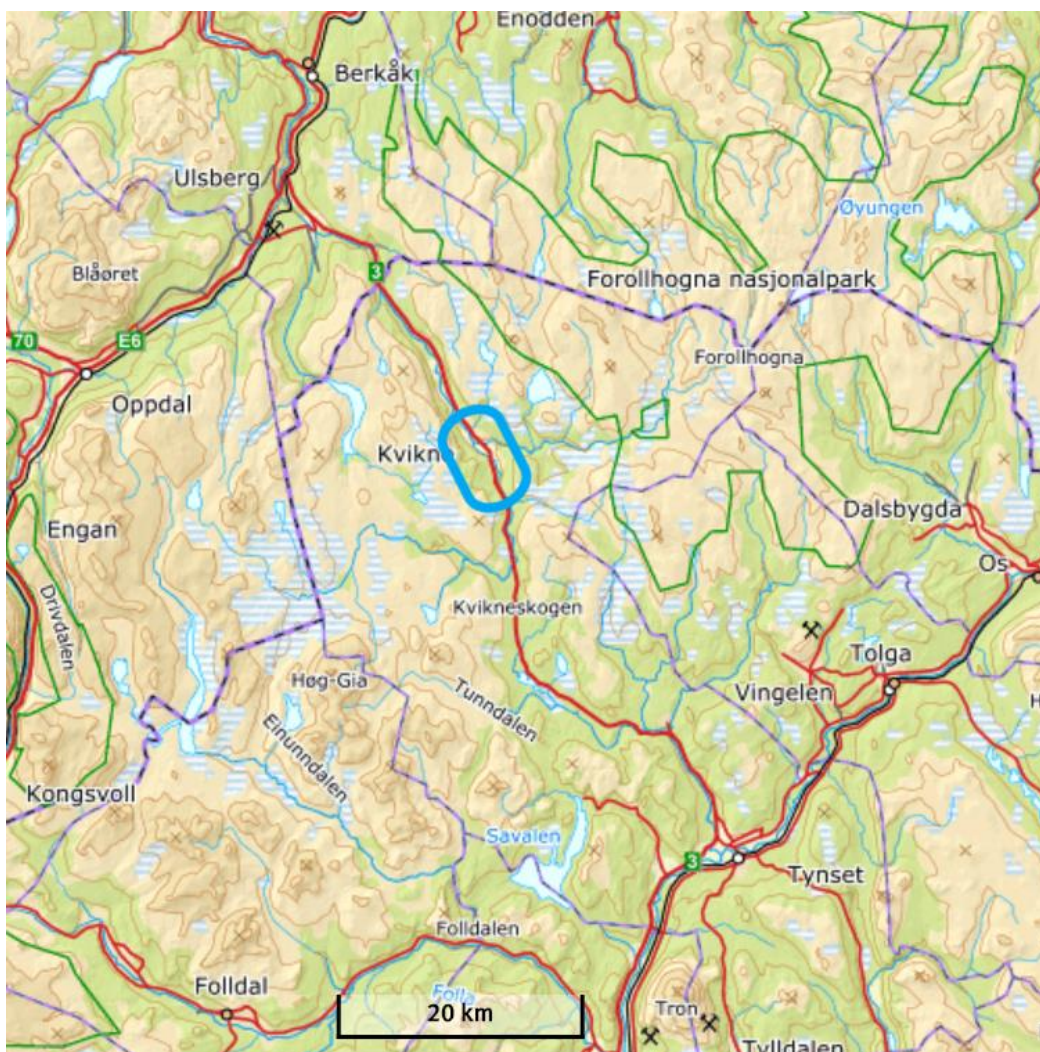
|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| 4.4 Klassifisering og ansvarsfordeling.....                        | 36 |
| 5 Sammendrag av innspill til planoppstart.....                     | 37 |
| 6 Merknader med kommentar fra Statens vegvesen.....                | 40 |
| 6.1 Innlandet Fylkeskommune .....                                  | 40 |
| 6.2 Statsforvalteren i Innlandet .....                             | 41 |
| 6.3 NVE .....                                                      | 42 |
| 6.4 Sametinget .....                                               | 43 |
| 6.5 Tensio .....                                                   | 43 |
| 6.6 Kvikne Fjellhotell ved Kurt Olav Fossum .....                  | 44 |
| 6.7 Kvikne løypelag ved Harald Svergja .....                       | 45 |
| 6.8 Ingrid Anita Olsbakk .....                                     | 46 |
| 6.9 Torgeir Svergja.....                                           | 48 |
| 7 Endringer i planforslag etter høring og offentlig ettersyn ..... | 49 |
| 7.1 Plankartet.....                                                | 49 |
| 7.2 Bestemmelser.....                                              | 49 |
| 7.3 Planbeskrivelse .....                                          | 49 |

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og hensikt

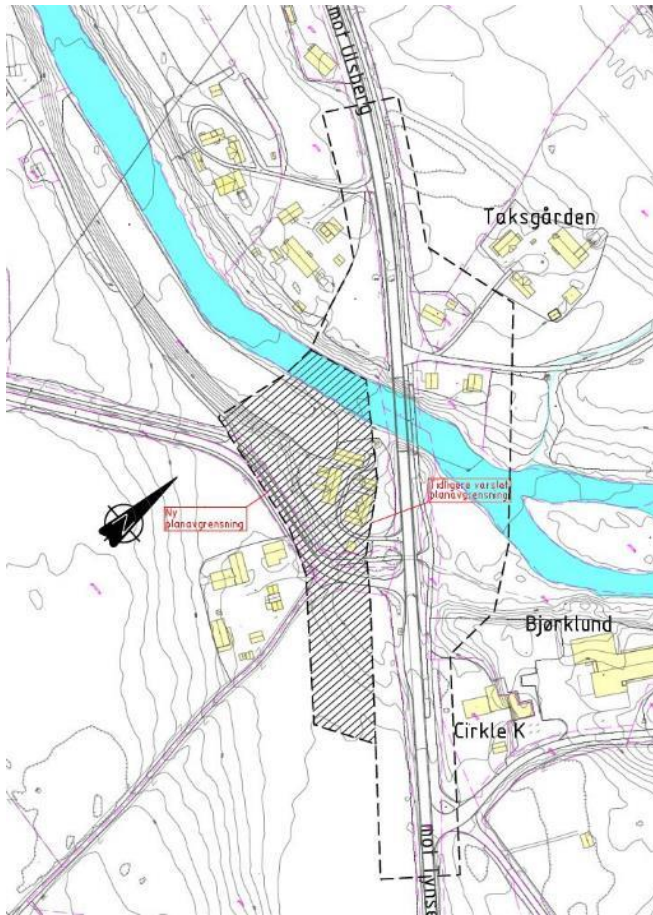
I samråd med Tynset kommune har Statens vegvesen utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for rv. 3 Ya bru med tilstøtende veg. Hensikten med planarbeidet er å bygge ny bru over Ya.

Ya bru ligger ca. 500 meter sør/øst for Yset sentrum på Kvikne. Ya bru ligger på riksveg 3 som er en av hovedferdselsårene nord/sør. Det er registrert en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2300 kjøretøy pr. døgn hvorav dette er en andel på 37 % med tunge kjøretøy. Fartsgrensen er 60 km/t på hele strekningen.



Kart: Beliggenhet

Planområdet strekker seg fra ca. 600 meter langs rv. 3. Resten av planområdet er tilpasset prosjektets behov og omfatter nødvendig areal for riggplass, ny avkjørsel til Plasseterveien, samt plass til anleggsbelte.



Kart: Planområdet ved varsel om oppstart

Det er avdekket skader på eksisterende bru. Det er gjort strakstiltak med å plassere midlertidig rekkverk på innsiden av eksisterende rekkverk for å forhindre utforkjøring. Dette medfører at brua i dag kun har ett kjørefelt og er lysregulert. Prosjektet er spilt inn som kritisk forfall i NTP 2022–32. Statens vegvesen har som mål å redusere stengetiden på riksvegnettet, og dette prosjektet er viktig for fremkommeligheten på rv.3.

## 1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen og kommunen har vurdert det slik at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning §§6–7. Tiltaket er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger på miljø og samfunn, etter forskriftens §10 og kommer derfor ikke innenfor krav om konsekvensutredning etter § 8 i forskriften. Virkningene av planforslaget vil imidlertid bli belyst i planbeskrivelsen (dette dokument) i henhold til veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner, T-1490.

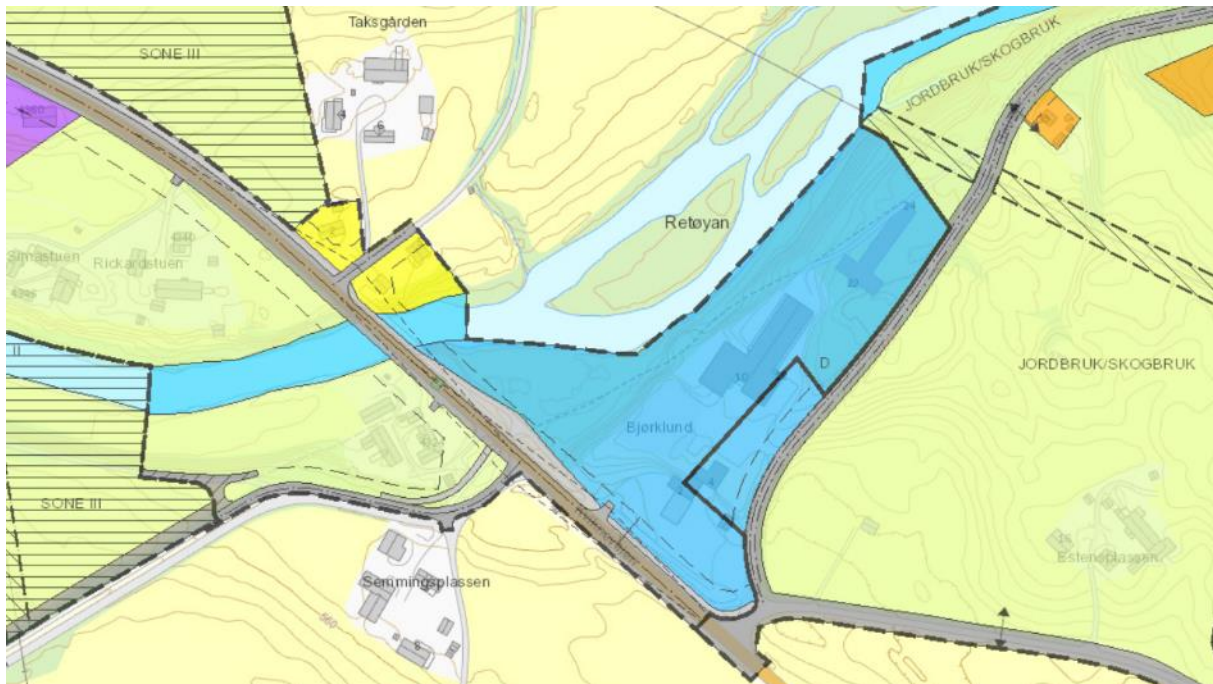
## 1.3 Eksisterende planer i området

- Kommunedelplan for Yset
- R12 Yset sentrum

vedtatt 25.06.2020

vedtatt 05.07.1979

- R15 Haugan boligområde Vedtatt 24.09.1980
- R58 Områdebeskyttelse Kvikne vannverk Vedtatt 30.06.1998



Kart: Utsnitt reguleringsplan R12 Yset sentrum

## 1.4 Planprosess og medvirkning

Avklaringsmøte om planprosess mellom Tynset kommune og Statens vegvesen ble avholdt den 18 mars 2020. Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjort i Arbeidets Rett, Østlendingen og Tynsetingen den 26. mars 2020. Den 8 april ble det varslet utvidelse av planområdet. Det ble også kunngjort i samme aviser som nevnt foran.

Frist for innspill ved varsel om oppstart var 4. mai 2020 Det kom inn 7 innspill til varsel om oppstart. Disse er sammenstilt og kommentert i kapittel 5. Møte og befaring med grunneiere ble avholdt den 14 mai 2020.

Planen ble sendt på høring og offentlig ettersyn 30. november 2020 med frist for innspill 22. januar 2021. Det kom inn 9 merknader til planen (se merknader med kommentarer i kapittel 6).

Underveis i planprosessen har det vært tett kontakt med administrasjonen i Tynset kommune.

## 1.5 Overordnede føringer

Reguleringsplanen er utarbeidet i tråd med overordna mål og føringer gitt bl.a. gjennom lover, forskrifter, stortingsmeldinger og statlige planretningslinjer. Dette for å sikre effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og ivareta hensyn til ulike interesser i planarbeidet. Sentrale dokument er bl.a.:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- St.meld. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029
- Kulturminneloven (LOV-1978-06-09-05)
- Naturmangfoldloven (LOV-2009-06-19-100)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)
- Lov om vassdrag og grunnvann (Vannressursloven) (LOV-2017-06-21-101)
- Folkehelseloven
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

## 1.6 Bilder fra området



Bilde: Ya bru sett fra nord ved Plasseterveien



Bilde: Ya bru



Bilde: Rv. 3 videre sørover etter Ya-bru

## 2 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

### 2.1 Valg av løsning

Reguleringsplanens forslag til innebærer at det bygges ny bru over Ya. Det planlegges ikke for forskyvning av vegtraséen på rv. 3. Ny bru skal bygges i samme linje som eksisterende bru. Vegprofilen utvides noe som medfører noen utslag i sidearealene på nordsiden.



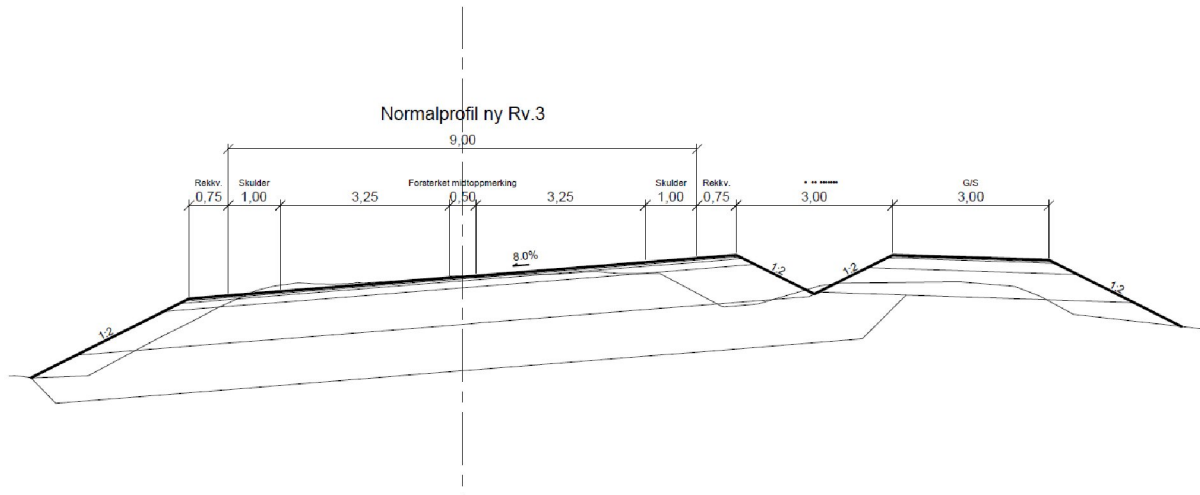
Illustrasjon: Eksempler på hvordan ny bru kan se ut. Den øverste brua har underliggende bæring og den nederste overliggende bæring.

Utformingen av vegelementene har tatt hensyn til:

- Geometrisk utforming av veglinjen
- Trafikksikkerhet (flytting av avkjørsel til Plasseterveien og gårdstun på andre siden av elven og riksvegen, samt oversiktlig vegstrekning)
- Elveløp
- Mest mulig skånsomhet i anleggsfasen
- Flom og isgang – hovedsakelig for valg av bruløsning.
- Krav og føringer som gjelder for utforming av riksvegen

Med bruløsning og veglinjen som ligger til grunn for reguleringsplanen er alle hensyn forsøkt ivare tatt for å redusere negative virkninger samtidig som målene med prosjektet ivaretas.

## 2.2 Standard



Bilde: Normalprofil rv.3

Kjørevegen er planlagt med en normalprofil på 9,0 meter total vegbredde, i tillegg kommer breddeutvidelse i kurve og evt. rekkverksrom (0,75 meter). Veggrøftene har en hellingsgrad på 1:2.

## 2.3 Beskrivelse av løsningen

Planstrekningen strekker seg 450 meter fra avkjøringen eiendommene 167/43 og 167/112 og til rett før avkjøringen til Haugan. Profilnummeret er å finne i tegningene og blir brukt videre i beskrivelsen. I kartet under er profilnummer 100 eksempelvis markert med rød pil.

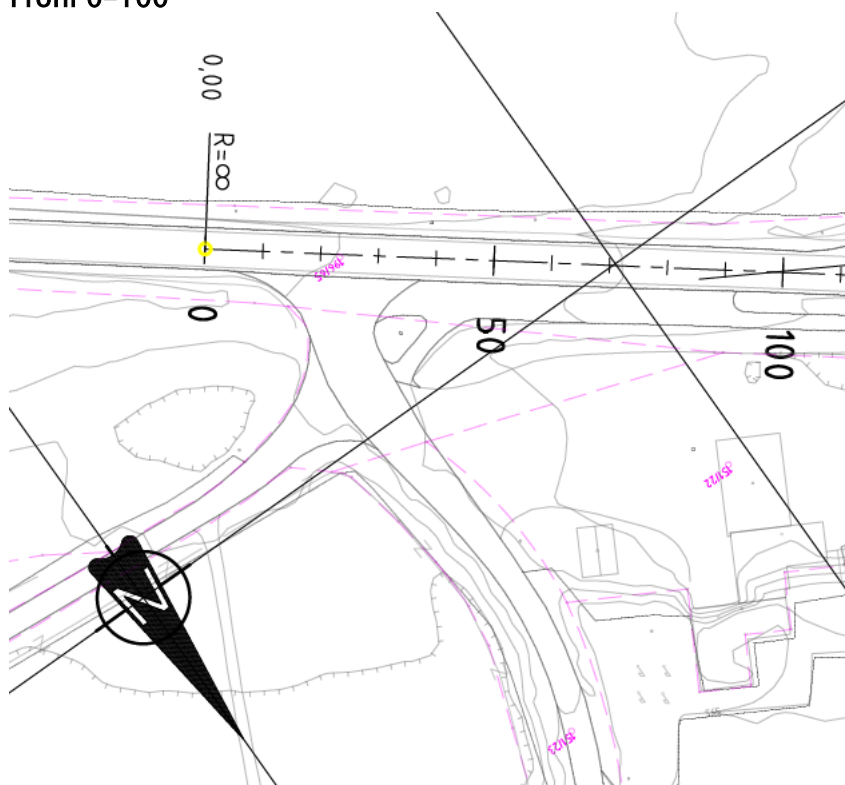


Generelt for hele strekningen er at alle adkomster beholdes med mindre det er spesifikt nevnt. Adkomster som beholdes er også markert i plankartet med piler.

De ulike formålene i plankartet er listet opp i plankartetets tegnforklaring:

| Tegnforklaring                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Reguleringsplan PBL 2008</b></p> <p><b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b></p> <p>■ Boligbebyggelse</p> <p>■ Hotell/fritid/utleie</p> <p><b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b></p> <p>■ Kjøreveg</p> <p>■ GS Gang-/sykkelveg</p> <p>■ Annen veggrunn - grøntareal</p> <p><b>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</b></p> <p>■ BG Blå/grønnstruktur</p> <p><b>§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift</b></p> <p>■ LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag</p> <p><b>§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</b></p> <p>■ FV Friluftsområde i sjø og vassdrag</p> <p><b>§12-6 - Hensynssoner</b></p> <p>■ H20 Flomfare</p> <p>■ H50 Hensyn landskap</p> <p>■ H50 Bevaring naturmiljø</p> <p>■ H50 Bevaring kulturmiljø</p> | <p><b>§12-7 - Bestemmelseområder</b></p> <p>■ Midlertidig bygge- og anleggsområde</p> <p><b>Linjesymbol</b></p> <p>--- RpGrense</p> <p>--- RpFormålGrense</p> <p>--- PblMidlByggAnleggGrense</p> <p>--- Byggegrense</p> <p>--- Bebyggelse som forutsettes fjernet</p> <p>--- Regulert senterlinje</p> <p>--- Frisiklinje</p> <p>--- RpFareGrense</p> <p>--- RpAngittHensynGrense</p> <p><b>Punktsymboler</b></p> <p>↔ Avkjørsel - både inn og utkjøring</p> <p>   Stenging av avkjørsel</p> <p><b>Illustrasjoner uten rettslig virkning</b></p> <p>--- Eksisterende eiendomsgrense</p> <p>--- Tursti</p> <p>1/2 Gards- og bruksnummer</p> <p>4000 Profilerings</p> |

## Profil 0-100



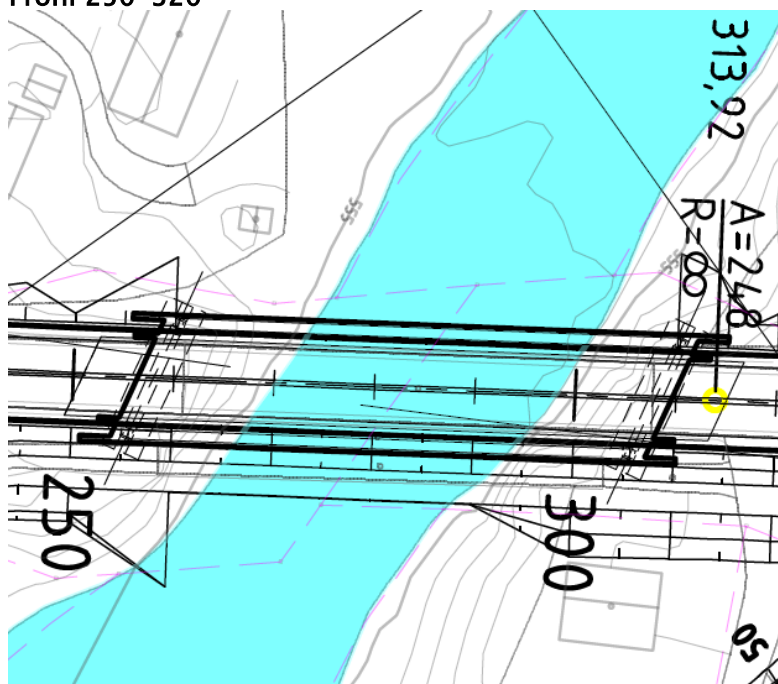
Mellom profil 0 og 100 blir vegen liggende som i dag.

### Profil 100–250



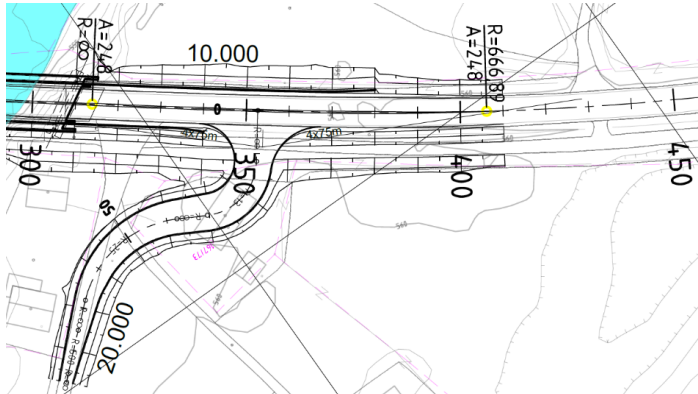
Fra profil 130 vil det bli foretatt justeringer på vegbredde og dermed også fyllinger/grøfter. Gang og sykkelvegen blir også justert noe. Atkomst til Strømnes gård eiendom 167/32, stenges og flyttes til kommunal veg (Vollanveien). Undergangen for myke trafikanter på profil 195 opprettholdes.

### Profil 250–320



Ny Ya bru bygges mellom profil 255 og 315, føringsbredden på brua økes fra 7 til 9 meter. Det vil i videre byggeplanlegging avklares om dagens bru for myke trafikanter skal rives og bygges opp på nytt sammen med kjørebru eller opprettholdes som i dag. Se beskrivelse av bru-alternativer i kapittel 2.4.

### Profil 320-450



Fra profil 315 vil det bli foretatt justeringer på vegbredde og dermed også fyllinger/grøfter. Gang og sykkelvegen blir også justert noe. Eksisterende adkomstveg Plasseterveien flyttes ca. 50 meter nordvest (bort fra bru). Krysset utformes på nytt og det reguleres inn ny veg ca. 80 meter. Skolebygningene på høyde med profil 350 må derfor rives. Total veibredde på Plasseterveien blir 5 meter pluss breddeutvidelse i kurver.

### Byggegrenser

Planforslaget forholder seg til byggegrense som ligger inne i allerede vedtatt plan R12, vedtatt 05.07.1979. Byggegrensen er 20 meter.

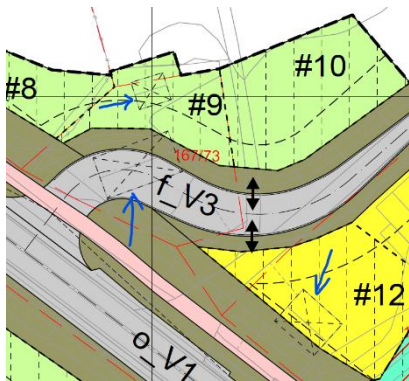


Plankart: Utsnitt fra plankart R12

Der ikke annet er vist på reguleringsplan vil byggegrensa mot rv. 3 være i henhold til Veglovens § 29, dvs. 50 meter.

### Boliger og næringsareal

Det er ingen boliger som berøres av forslaget. Gammelskolen på gnr 167 bnr 73 innløses og rives. Denne benyttes i dag som fritidsbolig. Garasje på gnr. 167 bnr 100 innløses og rives også hvis det blir behov for omkjøringsvegen. Arealet tilbakeføres til eiendommen etter at omkjøringsvei er fjernet. Grunneier må selv ta hånd om gjenoppbygging av garasjen etter at anleggsarbeidet er ferdig.



Bilde: Utklipp fra plankart som viser bygningene som berøres

### Hensynssoner

Det er lagt inn en hensynssoner;

- H320\_1 og H320\_2, hensyn flomfare som omfatter det areal som ligger under nivå for 200- års flom.
- H550\_1, langs elvebredden der det ikke er behov for midlertidig beslag.
- H560\_1-4, langs elvebredden for bevaring av naturmiljø
- H570\_1, over Strømnes gård for bevaring av kulturmiljø

### Sikkerhetssone, rekkverk:

Generell sikkerhetssone på strekningen er 6 meter fra kjørebane kant.

Der det innenfor vegens sikkerhetssone er ett eller flere faremomenter som utgjør en fare for alvorlig personskade ved påkjørsel eller utforkjørsel, skal rekkverk settes opp, dersom faremomentene ikke fjernes, ufarliggjøres, gjøres ettergivende eller beskyttes med støtpute.

### Frisikt:

Frisiktsoner er vurdert og innarbeidet i samferdselsformålene. Det er lagt til grunn håndbok N100 for størrelse av frisiktsoner. Innenfor frisikttrekanten skal sikthinder ikke være høyere enn 0,5 meter over kjørebanenivå på primærvei. Enkeltstående trær og stolper kan tillates i frisiktsonen.

## 2.4 Spesielt om bru

### *Dagens bru*

Dagens Ya bru (04–0262) er bygd i 1952. Brua er totalt 39,2 meter lang fordelt på to spenn. Største spenn er 19,15 meter. Totalbredde er 7,35 meter og føringsbredden er originalt 6,0 meter. Brua er ei bjelkebru bestående av langsgående ikke kontinuerlige stålbjelker med kontinuerlig dekke i betong. Brua er opplagret på direktefundamenterte landkar og skivesøyle i betong. I 2013 ble stålbjelkene forsterket slik at brua skulle tåle 10 tonns aksellast og 60 tonn totalt (Bk10/60) og 12 tonn aksellast og 100 tonn med sentrisk kjøring over brua. I tillegg ble føringsbredden økt til 7 meter ved å benytte en ikke normert løsning for innfesting av brurekkverk.

I tillegg til at brua ikke tilfredsstiller dagens krav til funksjon, spesielt i forhold til bæreevne og trafikksikkerhet, er brua i en generell dårlig teknisk tilstand. En av hovedutfordringene for brua er knyttet til stor forvitring av kantbjelker som også fungerer som forankring for rekkverksstolper. Siden rekkverksstolpene ikke lenger har feste i betongen er brua snevret inn til ett felt med midlertidig rekkverk og bruk av lysregulering.

Det på bakgrunn av dette bestemt at det skal bygges en ny bru i stedet for en kostbar oppgradering / rehabilitering av eksisterende bru.

### *Vurderinger av brualternativer*

Det er gjort studier av flere alternativer for ny bru i eksisterende linje. Det er vurdert å legge brua i en ny linje parallelt dagens for å lette byggeprosessen, men fordi brua i dag ligger på rettstrekning og en sideforflytning vil ha store konsekvenser for tilstøtende veg og kryss, inkludert bebyggelse er dette alternativet forlatt.

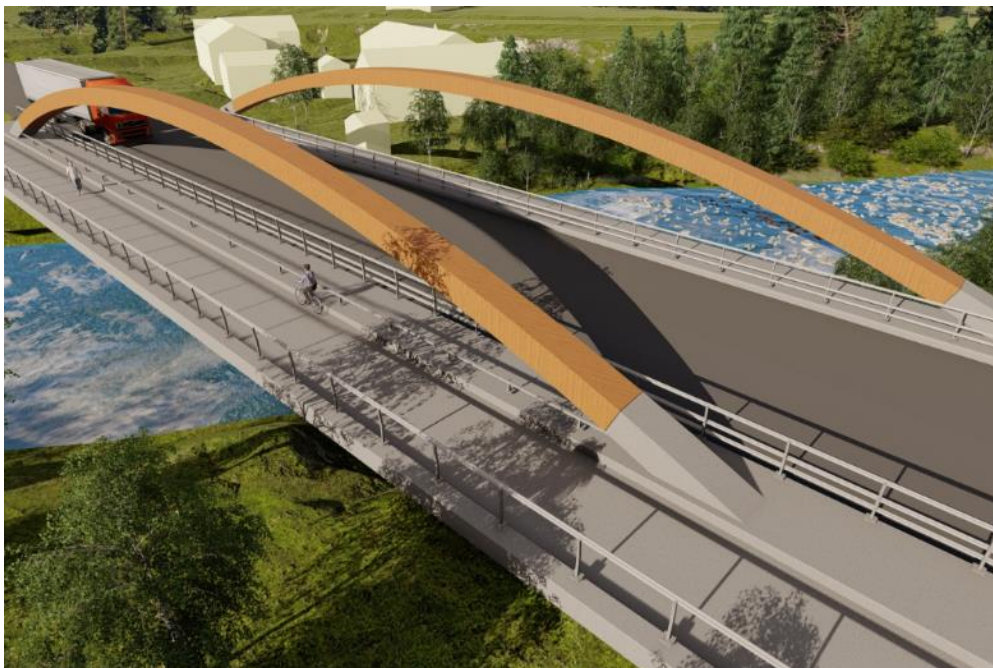
Parallelt og ganske tett inntil kjørebrua ligger det ei gang- og sykkelvegbru i betong som ble etablert i 1985 (Ya gs-bru 04–1797). Denne brua har også to spenn. I planbeskrivelsen er det vist en løsning med overliggende bæring i ett spenn som erstatter begge dagens bruer. Gang og sykkelbrua er i relativt god befatning, men fordi den kan komme i konflikt med ny kjørebru, spesielt siden føringsbredden på ny bru er planlagt økt fra 7 meter til 9 meter, er det i denne planfasen tatt hensyn til at den kanskje må erstattes for å få plass til å bygge ny kjørebru.

Brua bygges rettlinjet i horisontalplanet. Dette åpner for bruk av overliggende bæring i tillegg til underliggende bæring. For å i størst mulig grad unngå arbeider i elva er det vurdert at uansett løsning for ny bru, så bør brua etableres i ett spenn. Det vil være behov for å etablere midlertidige fyllinger for tilkomst for rivning av dagens fundamenter, samt for eventuell reis for ny bru og også for å kunne fundamentere en interimbru i anleggsfasen. I planbeskrivelsen er det illustrert og beskrevet en mulig løsning med overliggende bæring i form av en nettverksbuebru i limtre og selvbærende, oppspent dekke i betong og med påhengt gangbane i betong. Det er aktuelt å direkte fundamentere brua på stedlige masser, men peler til berg er også aktuelt. Det er også illustrert og beskrevet ett alternativ med underliggende bæring i form av en bjelkebru i stål fundamentert med peler til berg.

### Beskrivelse av bruløsning – Alt.1: Ny bru med gang og sykkelveg



Illustrasjon: Ny bruløsning med ny gang og sykkelveg og overliggende bæring



Illustrasjon: Ny bruløsning med ny gang og sykkelveg og overliggende bæring

Siden det spesielt ligger en risiko i om det er aktuelt å få tillatelse til å stenge Riksveg 3 er det i planforslaget tatt utgangspunkt i en bruløsning som har en relativt lav gjennomføringsrisiko i forhold til andre aktuelle løsninger og som også vil ha størst arealbehov under bygging. Denne brua er vist som en ett spenns bru med spennlengde på omtrent 50 meter i form av en nettverksbuebru med buer i tre og dekke i spennarmert betong. Føringsbredden for brua er planlagt til 9 meter. Det gir en tilstrekkelig føringsbredde for å kunne utføre vedlikehold av kantdrager, rekkverk, buer og hengestag uten å stenge mer enn ett kjørefelt ved behov for reparasjon og vedlikehold. Brua etableres med to kjørefelt. Aksene på brua er planlagt skråstilte og buene parallellforskjøvet i horisontalplanet for å ivareta skjevheten i forhold til elva. Opplageraksene i form av søyler i

betong er planlagt direktefundamentert i byggegrop mot eksisterende grunn og sikret mot erosjon opp til nivå som tilsvarer flom med 200 års returperiode. Med en løsning med pelefundamenter erosjonssikres brua opp til et nivå som minimum tilfredsstillende en flom med 100 års returperiode. En løsning med overliggende bæring i form av buer vil kreve at dagens gang og sykkelvegbru også må rives, og i illustrasjonen er det vist en løsning med separat gang og sykkelbane påhengt ny kjørebru. Ny bruløsning gir en større fri åpning over elva enn dagens bru. Ny bru dimensjoneres med en høyde over vannspeilet som minimum tilfredsstillende 200 års flom som angitt i flomlinjeberegninger + 0.5 meter.

Den midlertidige brua som er vist i planforslaget er planlagt etablert på reis fra en midlertidig fylling med en fri åpning som dimensjoneres for som minimum å kunne håndtere en flom med 50 års returperiode. Ved anleggsgjennomføring i periode på året hvor det erfaringsmessig kan være fare for isgang pålegges entreprenør å gjennomføre en risikoanalyse og utforme en beredskapsplan for å håndtere risikoen. Den midlertidige fyllingen vil kunne ligge i inntil 1,5 år etter etablering.

***Beskrivelse av bruløsning – Alt.2: Ny kjørebru, eksisterende gang og sykkelveg beholdes***



Illustrasjon: Ny bruløsning hvor eksisterende gang og sykkelveg beholdes



Illustrasjon: Ny bruløsning med underliggende bæring



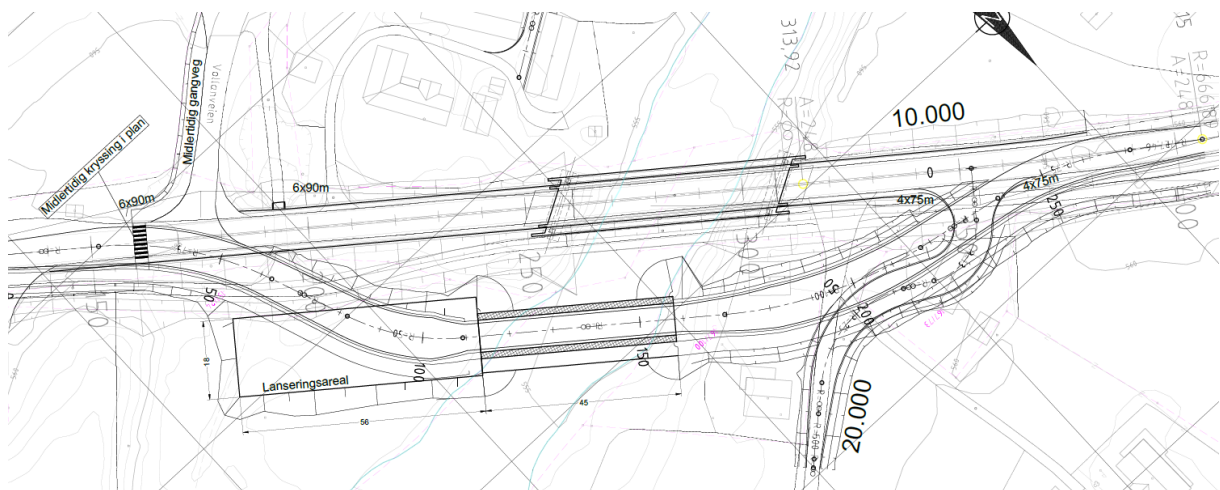
Illustrasjon: Eksisterende gang og sykkelveg beholdes

Det er aktuelt å utføre brua med underliggende bæring og på en måte som gir en kort byggetid på stedet. En løsning med underliggende bæring i ett spenn på omtrent 50 meter i form av bjelker i stål og brudekke utført i stål gir mulighet for å prefabrikkere hele brua ved

brustedet mens trafikken går på eksisterende veg, for så å løfte den inn i endelig posisjon ved å stenge riksveg 3 i en kortere periode. Brua kan også monteres uten at dagens gang og sykkelvegbrua rives. Føringsbredden for brua er planlagt til 9 meter. Det gir en tilstrekkelig føringsbredde for å kunne utføre vedlikehold av kantdrager og rekkverk uten å stenge mer enn ett kjørefelt ved behov for reparasjon og vedlikehold. Brua etableres med to kjørefelt. Aksene på brua er planlagt skråstilte for å ivareta skjevheten i forhold til elva. Opplageraksene er planlagt etablert i form av peler til berg som kan etableres mens trafikken går på dagens riksveg 3. Med en løsning med pelefundamenter erosjonssikres brua opp til et nivå som minimum tilfredsstillende en flom med 100 års returperiode. Ny bruløsning gir en større fri åpning over elva enn dagens bru. Ny bru dimensjoneres med en høyde over vannspeilet som minimum tilfredsstillende 200 års flom som angitt i flomlinjeberegninger + 0.5 meter.

Siden brua løftes inn i ett spenn krever ikke løsningen utfylling i elva som må ligge i lenger tid. Fyllinger i elva er aktuelt for å tilgang for å rive eksisterende fundamenter, samt oppstillingsplass for kraner ved inn heising av ny bru.

## 2.5 Spesielt om anleggsfasen



Skisse: Teknisk plan som viser midlertidig bru med lanseringsareal

Brualternativ 1 (bru med overliggende bæring og hvor gang og sykkelveg legges på ny bru) vil mest sannsynlig kreve at dagens veg legges over på en interimsbru parallell dagens bru. Det er derfor i planforslaget tatt med areal som legger til rette for en slik løsning.

Interimsbrua er planlagt sammenstilt på land i en lengde på ca. 45 meter i ett spenn. Midlertidige fundamenter etableres delvis på fylling på hver sin side av elva. Brua skyves over elva til riktig posisjon. Brua vil ligge over elva i inntil 1,5 år. Brua og midlertidige fyllinger fjernes etter endt anleggstid og terrenget re-etableres til opprinnelig form.

I anleggsfasen må undergangen under rv. 3 stenges. Det må derfor etableres et midlertidig signalanlegg med gangfelt på rv. 3 hvor de myke trafikantene må krysse. Midlertidig gang og sykkelveg legges lags den midlertidige vegen og brua på hele strekningen (på nordsiden).

Bruk av interims veg og interimsbru gir en robust løsning i forhold til trafikkavvikling i anleggsfasen. På en annen side vil det være en arealkrevende og kostbar løsning. Det er derfor interessant å se på løsninger (brualternativ 2) som potensielt kan fjerne eller redusere behovet for en interims løsning og som kan redusere byggetiden betraktelig. Felles for slike løsninger er at de i en viss grad vil gi behov for å stenge riksveg 3 i en eller flere korte perioder. Aktuelle bruløsninger kan utføres i stål eller i kombinasjon tre og stål og med en stor grad av prefabrikasjon før montasje. Både underliggende og overliggende bæring er aktuelt. Som fundamentering vil det være mest aktuelt å benytte peler til berg.

## 3 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget

### 3.1 Trafikksikkerhet

#### *Eksisterende forhold*

Det er ikke registrert ulykker på strekningen. Det er et ønske fra Statens vegvesen å redusere antall avkjørsler på riksveger. Atkomst til gardstunet Brua/Strømnes går direkte ut på rv. 3. Nevnte atkomst ligger for nær Ya bru til å tilfredsstille dagens siktkrav. Kryss til Plassetervegen ligger i dag for nær Ya bru til å tilfredsstille dagens siktkrav.

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Planforslaget gir en bedre trafikksikkerhet ved at adkomst fra Brua/Strømnes stenges og at krysset til Plassetervegen trekkes lengre bort fra brua.

### 3.2 Gående og syklende

#### *Eksisterende forhold*

Gang- og sykkelveg er utbygget langs rv.3 med egen gangbru over Ya, mellom Circle K Kvikne til rasteplassen ved Volla bru, med forbindelse til Kvikne skole og barnehage med en undergang under rv3.



Kart: Oversiktsbilde

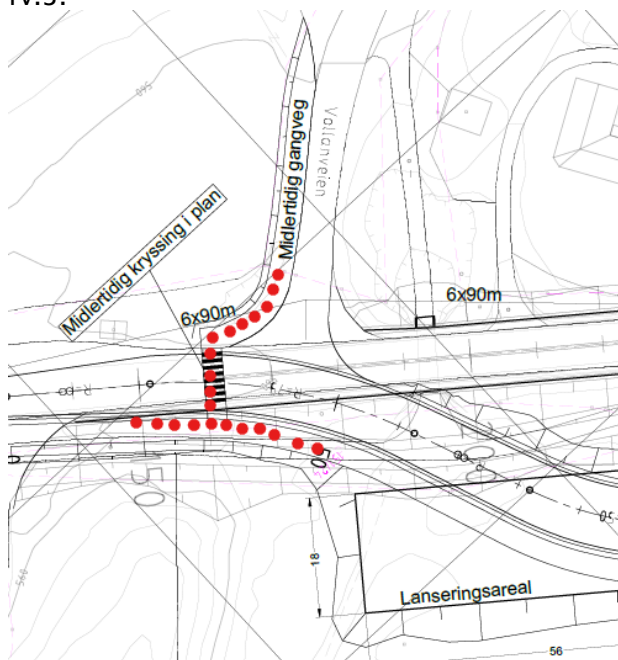


Bilde: Dagens undergang

### *Konsekvenser av planforslaget*

#### I anleggsfasen

Fotgjengerundergangen som forbinder gang- og sykkelvegen fra Kvikne Skole og barnehage til gang- og sykkelveg langs rv. 3 blir stengt i anleggsperioden hvis valg av bruløsning krever omkjøringsveg. Denne erstattes med en midlertidig løsning med kryssing i plan på rv.3.



Figur: Midlertidig omlegging for gående og syklende

Ved behov for midlertidig omkjøringsveg vil også løsning for gående og syklende etableres. Ferdig løsning

Det vil bli bygget gang og sykkelløsning i forbindelse med ny bru, og gang- og sykkelveg langs rv.3 blir reetablert der den har vært i berøring av anleggsvirksomheten. Eksisterende undergang vil bli åpnet for trafikk når anlegget står ferdig.

Gang- og sykkelvegnettet vil da opprettholde den funksjonen det har i dag.

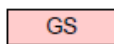
### 3.3 Arealbruk

Arealene innenfor planområdet er foreslått regulert til følgende formål:

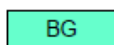
**§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**

-  Boligbebyggelse
-  Hotell/fritid/utleie

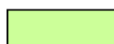
**§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

-  Kjøreveg
-  GS Gang-/sykkelveg
-  Annen veggrunn - grøntareal

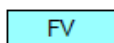
**§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur**

-  BG Blå/grønnstruktur

**§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**

-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**

-  FV Friluftsområde i sjø og vassdrag

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. Matrikelloven 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 matrikellovens skranker for grensejustering.

Det er kommunen som lokal matrikelmyndighet som avgjør om avviket er i henhold til matrikellovens bestemmelser, eller om det må søkes om delingstillatelse for å få matrikkelført ny eiendomsgrense. Det er også kommunen som avgjør om slike mindre avvik kan foretas uten noen endring av planen eller om det er nødvendig med en mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12–14 andre ledd.

Samlet areal til diverse vegformål er ca. 11 daa, hvorav ca. 6 daa er eksisterende vegformål. 1,3 daa av boligareal vil bli tilbakeført til LNFR. Det er regulert inn et midlertidig anleggsbelte på ca. 11 daa for gjennomføring av prosjektet. Det vil i anleggsfasen bli lagt vekt på å redusere omfanget av anleggsbelte (midlertidig arealbeslag). Etter at anlegget er ferdig, skal disse arealene istandsettes. Endelig arealregnskap vil bli utarbeidet etter ferdigstilling av anlegget.

| Radetiketter                                                | Bebygd       | Ferskvann    | Fulldyrka jord | Samferdsel   | Skog         | Åpen fastmark | Totalsum      |
|-------------------------------------------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>MIDLERTIDIG</b>                                          | <b>1 820</b> | <b>2 589</b> | <b>4 777</b>   | <b>158</b>   | <b>1 389</b> | <b>535</b>    | <b>11 268</b> |
| Andre typer bebyggelse og anlegg                            |              |              |                |              | 64           | 128           | 192           |
| Boligbebyggelse                                             | 446          |              |                | 35           | 102          | 13            | 596           |
| Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone. |              |              |                |              |              |               |               |
| Friluftsområde i sjø og vassdrag                            |              | 2 589        |                |              | 251          | 177           | 3 017         |
| Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift            | 1 374        |              | 4 777          | 123          | 965          | 216           | 7 456         |
| Annen veggrunn - grøntareal                                 |              |              |                |              | 7            |               | 7             |
| <b>PERMANENT</b>                                            | <b>3 030</b> | <b>164</b>   | <b>1 149</b>   | <b>5 949</b> | <b>2 858</b> | <b>1 827</b>  | <b>14 977</b> |
| Boligbebyggelse                                             | 332          |              | 11             |              | 47           |               | 390           |
| Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift            | 1 778        |              | 5              | 147          | 1 112        | 14            | 3 057         |
| Annen veggrunn - grøntareal                                 | 610          | 54           | 1 053          | 1 207        | 1 355        | 1 490         | 5 769         |
| Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Gang-/sykkelveg | 35           | 50           |                | 847          | 173          | 136           | 1 242         |
| Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Kjøreveg        | 275          | 60           | 80             | 3 748        | 171          | 187           | 4 520         |
| <b>Totalsum</b>                                             | <b>4 850</b> | <b>2 753</b> | <b>5 927</b>   | <b>6 107</b> | <b>4 247</b> | <b>2 362</b>  | <b>26 245</b> |

Tabellen over viser at prosjektet vil beslaglegge 3030 m2 bebygd areal og 1 149 m2 fulldyrka jord, men vil samtidig tilbakeføre 1 374 m2 bebygd til LNFR-formål.

Ved planlagt utbygging er det forutsatt at vegeier Statens vegvesen, skal eie arealer regulert til kjøreveg pluss arealer regulert til annen veggrunn – grøntarealer. Dette omfatter nødvendig sideareal til veggrøfter.

Arealer som i plankartet er vist som midlertidig anleggsområde disponeres av Statens vegvesen i anleggsperioden etter særskilte avtaler.

Når reguleringsplanen er endelig vedtatt vil grunnnerverver fra Statens vegvesen ta kontakt med berørte grunneiere for å få til avtale om grunnnerverv og midlertidig bruk av anleggsområder.

Erstatning for de inngrep som påføres den enkelte på grunn av gjennomføring av prosjektet blir utbetalt etter minnelige avtaler, inngått etter forhandlinger eller, dersom det ikke oppnås enighet om minnelige avtaler, vil et rettslig ekspropriasjonsskjønn fastsette erstatningen.

Reguleringsplanen er grunnlag for utarbeidelse av arealoversikt som vil bli benyttet ved grunnnervervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

Mindre avvik i skråningsutslag innenfor området "Annen veggrunn" vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som framgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes benyttet til tilstøtende formål.

Bestemmelsesområder for midlertidig anleggsområde erverves ikke, men disponeres av tiltakshaver i anleggsperioden. Kompensasjon for eventuelle innteksttap under anleggsperioden inngår som en del av erstatningsoppgjøret.

### 3.4 Elektro

#### *Eksisterende forhold*

Ledninger og kabler:

Telenor og Tensio har kabler som er nedgravd i bakken i berørt område.

Statens vegvesen har kabler som er nedgravd i bakkene og ligger igjennom bruene, Det er en kabel som eier ikke er kjent, kabelen er festet under broen. Det er veglys i berørt området, samt et lys under bruene.

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Det må påberegnes med flytting og omlegging av berørte kabler, samt omlegging og etablering av provisorisk veglysanlegg på midlertidig omkjøringsvei. Det etableres nytt veglysanlegg, jording, reserve trekkerør og trekkekummer i ny bru og langs ny veg. Det vil bli tilrettelagt for belysning / lyssetting av selve brua. Dette er ikke vist i plankartet.

### 3.5 Overvannshåndtering

Det er lagt opp til størst mulig grad av åpen drenering med nye stikkrenner gjennom omlagt fylkesveg der det er behov. Det kan likevel være behov for å vurdere lukket drenering enkelte strekninger. Håndtering av overvann genererer ikke ytterligere arealbehov enn det som er regulert. Prosjektering av overvannssystem gjøres i byggeplanfasen.

### 3.6 Landskap

#### *Eksisterende forhold*

Ya bru krysser elven Ya sør for Yset tettsted. Ya renner ut i Orkla, 1 km lengre vest for brua. Kantvegetasjonen langs Ya er tett på nordsiden, mens på sørsiden har en del jordbruksareal inntil elva. Kommunedelplanen for Yset legger vekt på kantvegetasjon som et viktig element i landskapet.



Bilde: Oppstrøms for Ya bru er omgitt av kantvegetasjon.

De omkringliggende områdene langs Rv. 3 består av flate jordbruksarealer med spredt bebyggelse.

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Planforslaget med ny bru over Ya fører til noe inngrep i sideterrenget til dagens veg og langs kantsonene rundt elva i anleggsfasen. Hvis det blir behov for interimsbru med lanseringsareal oppstrøms, fører dette til inngrep langs elvesletta i sør/øst og kantsonen i nord/øst. Innenfor plangrensa bevarer kantsonen så langt det er praktisk mulig. Der

kantsonen fjernes skal stedegnemasser fjernes og tilbakeføres, slik at kantsonen reetableres. Det forutsettes mest mulig tilbakeføring til eksisterende tilstand etter anleggsfasen.

### 3.7 Nærmiljø/friluftsliv

#### *Eksisterende forhold*

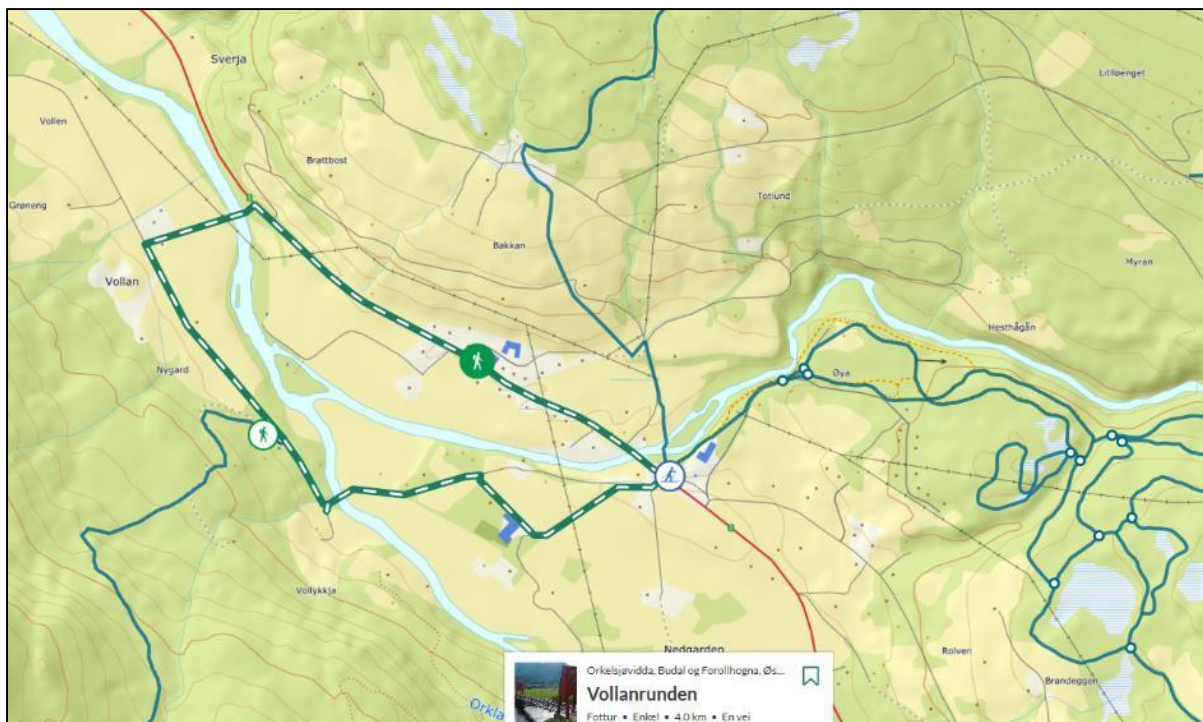
Rv. 3 er hovedvegen gjennom Østerdalen fra sør til nord. Det er tilrettelagt gang- og sykkelveg fra krysset Rv. 3 og Grøtliveien sør for Ya bru, videre med adskilt gang- og sykkelbru over Ya, til Brattbostvegen nord for Yset. I kommuneplanen er det planlagt videre gang- og sykkelsti mellom Yset og Ulset. Kommuneplanens arealdel har som mål å gjøre Yset mer trafiksikkert langs rv 3 for å skape trygghet og trivsel. 600 m sør/vest for Ya bru ligger Kvikne Skole og Barnehage. Undergangen under Rv. 3 er en del av skolevegen og turvegsystemet for nærområdet. Kvikne samfunnshus og idrettsplass ligger 4 km nord for Ya bru, langs Rv. 3, med sykkelavstand på 11 min.

Om vinteren kjøres det opp skiløyper som følger samme trase som stien ved Kvikne Fjellhotell. Løpemaskinen kjører deretter over Ya og videre opp jordene på nordsiden.



Kart: Stier/skoleveg/skiløyper i planområdet

Planområdet og de nærmeste omgivelsene har turstier og skiløyper øst for Ya bru. Vest for brua er det tilrettelagt tursti fra vestsiden av Orkla, med forbindelse til Vakkerli-fjellet i øst.



Kart: Turstier i planområdet (ut.no)

Innenfor planområdet ligger 2 bussholdeplasser sør for Ya bru. Ingen av bussholdeplassene er universelt utformet og mangler universelt utformet adkomst. Det er ingen tilrettelagt kryssing over Rv. 3 mellom bussholdeplassene.

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Uavhengig av hvilket brualternativ som velges vil det fremdeles være gang- og sykkelveg over Ya. Utbedring av krysset Rv 3/Plassæterveien vil gi i økt trygghet for myke trafikanter. Ny kryssløsning med tilbaketrukket overgang er en del av områdets skoleveg og vil øke tryggheten for skolebarn. Tilgangen til Kvikne skole og barnehage blir den samme som i dag. I anleggsperioden vil skoleveg og turveg bli lagt om med kryssing i plan over Rv3 med lysregulering, skiløypetrase vil også bli lagt noe høyere enn dagens trase ved behov.

Bussholdeplassene blir beholdt som i dag med dagens standard.

### **3.8 Naturmangfold**

#### *Eksisterende forhold*

Planområdet inneholder elva Ya, kantvegetasjon langs elvekanten, jordbrukslandskap, veg og bru. Informasjon om naturmangfold er innhentet gjennom befaring i planområdet av naturforvalter og søk i relevante naturbaser.

### Naturtyper

Innenfor plan – og influensområdet er det ikke registrert verdifulle naturtyper.

På østsiden av eksisterende rv.3 og nord for Ya ligger planområdet innenfor et område som er registrert som et verdifullt kulturlandskap (Bjørgan). Kulturlandskapet består av ei sørvendt fjellbygd med veksling mellom større og mindre jorder med grasproduksjon, beitebakker og beitet utmark/skogsbeiter. Området er dominert av rike bergarter som glimmergneis, glimmerskifer og amfibolitt med morenejord, dette gir grunnlag for et baserikt jordsmonn som gjenspeiles i en rik og variert flora

### Arter

Det er registrert to arter som er oppført i norsk rødliste for arter 2015 som kanskje ligger innenfor planområdet. Jøkelstarr (sårbar) ble registrert i 1949 på nordøstsiden av brua. Koordinatpresisjonen på registreringen er på 403 meter. Svartkurle (sterkt truet) ble registrert i 1929 på sørvestsiden av brua med en koordinatpresisjon på 707 meter. Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet.

### Forurensing

Det er ingen registreringer av forurenset grunn i Miljødirektoratet sin database om grunnforurensing.

### *Konsekvenser av planforslaget*

#### Naturtyper

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper som må tas hensyn til i planområdet. Det er registrert et verdifullt kulturlandskap (Bjørgan) innenfor planområdet. Det vurderes at planlagte tiltak ikke vil føre til negativ påvirkning eller forringelse av kulturlandskapet, det er derfor ikke vurdert avbøtende tiltak.

#### Arter

Det er registrert to sårbare arter (Jøkelstarr og Svartkurle) som er oppført i norsk rødliste for arter 2015 kanskje ligger innenfor planområdet. Det vurderes at på grunn av lav koordinatpresisjon og alder på registreringene at artene trolig ikke vil bli berørt av planlagt tiltak. Det vil bli foretatt befarings av området før oppstart av anleggsarbeid for å undersøke lokalitetene nærmere.

Det er ikke gjennomført kartlegging av planområdet for fremmede arter i reguleringsplanarbeidet. Det vil bli gjennomført kartlegging før oppstart av anleggsarbeid. Ved funn av fremmede arter vil det bli utarbeidet en tiltaksplan for massehåndtering. Fremmede arter skal ikke spres innenfor eller ut av planområdet. Dette sikres i bestemmelsene.

#### Forurensing

Hvis det under byggeplanen oppdages områder der det er mistanke om forurenset grunn skal det tas prøver av jordmassene for å undersøke forurensingsstatus på området. Hvis massene viser seg å være forurenset skal det utarbeides en tiltaksplan som skal godkjennes

av kommunen. Dette vil bli gjort i forbindelse med byggeplanleggingen. Gravearbeider i forurenset grunn skal skje i henhold til godkjent tiltaksplan.

### Massehåndtering

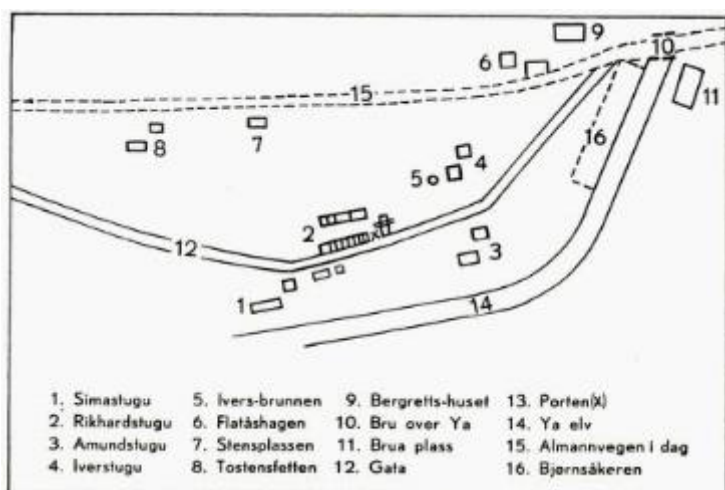
Toppjord og små busker/trær vil bli ivaretatt og lagret innenfor planområdet. Jorden vil legges tilbake i områdene som skal tilbakeføres i henhold til utarbeidet o- tegning og ytre miljø plan. Landbruksjord som tas av i forbindelse med anleggsarbeidet vil fortrinnsvis bli benyttet i områder som fortsatt skal benyttes til landbruk.

## 3.9 Kulturmiljø

### *Eksisterende forhold*

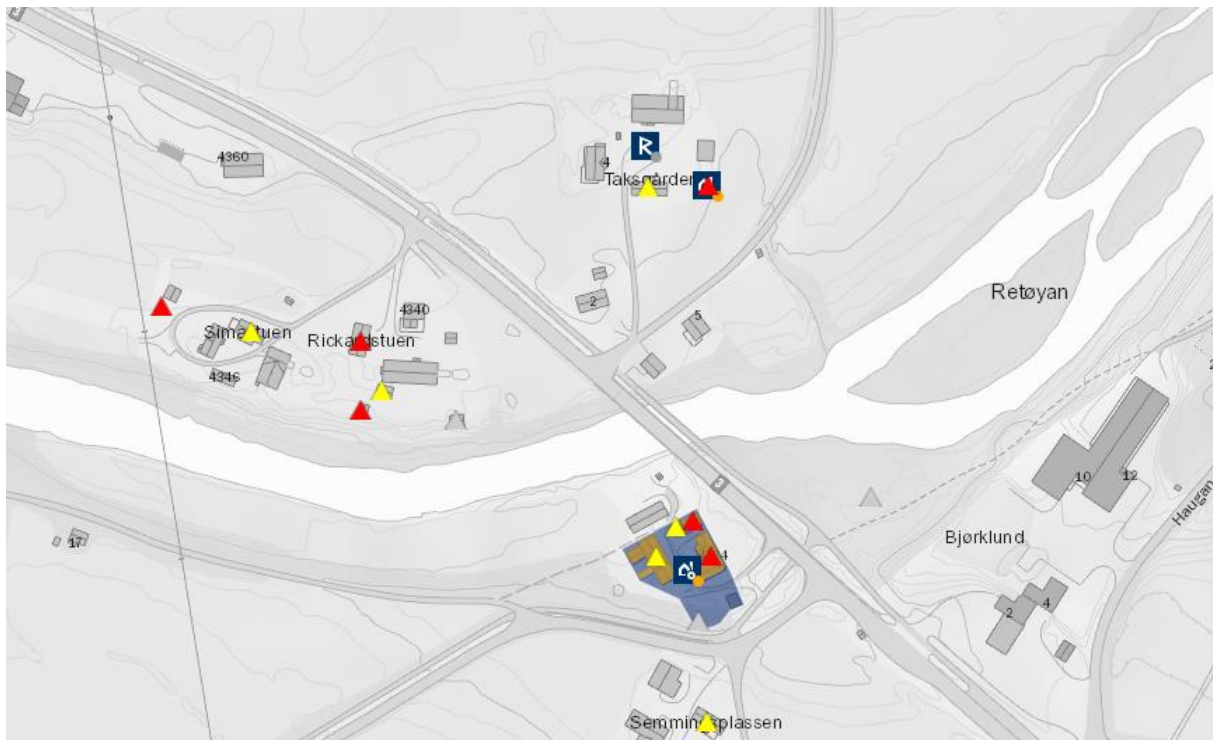
Man antar at den første brua over Ya ble byget i tilknytning til Kvikne kopperverket som hadde sin oppstart på 1630 tallet. Den første bosettingen knyttet til kopperverket var på sørsida av elva YA. I løpet av 1700 tallet vokste det frem en tettere grend på nordsida av Ya. Denne bebyggelse var organisert ut langs en sidevei fra «almanavegen» (RV3) som ble kalt Gata på grunn av den tette bebyggelsen. På nordsida av «almanavegen» lå også «Bergstuggu» med kontor for verket. Bebyggelsen kan i dag gjenfinnes som en rest i de to tunene (Rickardstuen og Simastuen) som ligger på vestsida av Rv3 og det gamle skolebygget som ligger på østsida av RV3. På de to tunene Rickardstuen og Simastuen er det til sammen 5 Sefrak bygg.

Taksgården som ligger på østsida av RV3, Gården ble oppbygd på 1700 tallet av direktør Bostrup Tax. Stabburet skal være fra hans tid men er flyttet siden den gang. Stabburet og hovedhuset er SEFRAC registrert. Stabburet er også på kommunen sin kulturminneplan som et bygg i vernekategori 2.



Figur: Oversikt over "Gata" fra Kvikne ei bygdebok bind 2 Gardsbruk og Koparverk

Gården Strømnes, Brua ligger på sørsida av Ya. På tunet er flere Sefrak registrerte bygg hvor det eldste er fra 1600 tallet. Tunet er i kommunens kulturminneplan og er definert som vernekategori 1. Det har blant annet vært landhandel på gården.



Figur: Kulturminner rundt Ya bru. Trekantene viser Sefrak registrerte bygg. Grå trekant sør/vest på tunet til Strømnes, Brua markerer berørt ruin av jordkjeller.

På området ligger det også en gammel jordkjeller. I planprosessen har det vært samtaler med Innlandet fylkeskommune og de ønsker at denne jordkjelleren skal bevares. Plankartet viser derfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø.



Bilde: Ruinene av potetkjeller

#### Litteraturliste

Askeladden (Riksantikvarens kulturminnedatabase)  
Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø Alvdal og Tynset 2017– 2021  
Kvikne Ei bygdebok Band 2 Gardsbruk – Koparverk (1951)

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Planforslaget legger til rette for ny adkomst til Strømnes gård.

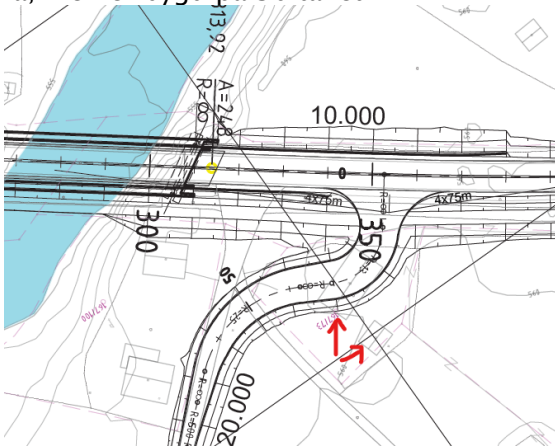


Adkomsten legges på den tidligere gårdsvegen (se foto fra 1974 under) og vil ikke få andre konsekvenser for gården enn at vegen opparbeides og forbedres.



Foto fra 1974 (kart.finn.no)

Planforslaget medfører at Skolestua må rives, den ligger i samme område som Bergstuggu lå, men er bygd på 50 tallet.



Skisse: Skolestua (197/73) som blir revet pga. flytting av avkjørsel.

### 3.10 Naturressurser

#### *Eksisterende forhold*

Det er spredte boliger og gårdstun langs riksveg 3 i planområdet. Det drives aktivt jord- og skogbruk i området med husdyrhold og forproduksjon. Det er dyrka mark langs deler av strekningen innenfor planområdet på begge sider av brua. Det er ikke registrert interessante grusforekomster innenfor planområde.

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Riggområder og midlertidig masselagringsområder må delvis plasseres på landbruksareal, siden det ikke er andre tilgjengelige areal innenfor planområdet. Permanent beslag av landbruksjord er forsøkt minimert i prosjektet. All landbruksjord som blir midlertidig beslaglagt vil bli tilbakeført til opprinnelig formål og tilstand i etterkant av anleggsperioden. Det vil bli detaljert beskrevet hvordan dette skal utføres i ytre miljø plan.

Matjordlaget på dyrket og dyrkbar jord skal ivaretas. På areal som blir berørt i anleggsfasen vil matjord- og rotsonelag bli lagt til side og tilbakeført etter anleggsperioden er ferdig. Der landbruksjord skal benyttes til rigg – eller masselagringsområde skal det benyttes duk for å hindre at matjord blir blandet med annen type masser. Hvis landbruksjorden er pakket eller tatt skade av anleggsvirksomheten og masselagringen vil det bli utført tiltak slik at den blir i lik tilstand som opprinnelig. Matjordlaget fra landbruksjord skal benyttes til tilbakeføring av arealer til landbruksarealer når arealene er ferdig arrondert. Det vil bli tilrettelagt for oppdyrking av et areal på rundt 300 m<sup>2</sup> kan dyrkes opp. Avkjørsler til jordbruksareal blir tatt hensyn slik at adkomstmulighetene blir opprettholdt.

Det vil bli omdisponert permanent et areal på 1335 m<sup>2</sup> med fulldyrket jord, tilrettelagt for oppdyrking av 300 m<sup>2</sup> som i dag er plen og beslaglagt et midlertidig et areal på rundt 4367 m<sup>2</sup> med fulldyrket jord.

### 3.11 Vassdraget – Ya

#### *Eksisterende forhold*

Elva Ya renner gjennom planområdet, store deler av elvekanten har sammenhengende kantvegetasjon med varierende bredde. Et av de store tilløpene til Ya er elva Falninga som kommer fra Falningsjøen, denne innsjøen er regulert. En betydelig del av vannføringen i Falninga er overført gjennom kraftverket ved Litjfossen til Orkla. I Ya sitt nedbørsfelt finnes restene etter Kvikne kobberverk (1631–1789) som ble avsluttet på grunn av at gruva ble fylt med vann. Det har kun vært sporadisk gruvedrift i korte perioder i området etter 1789. Det har ikke vært gjort tiltak for å begrense forurensingen fra gruveområdet og kobberholdig avrenning går til Storbekken som renner ut i Ya. Vassdraget er vurdert som sterkt forurenset på grunn tilføring av tungmetaller fra Storbekken og redusert vannføring pga. regulering fører til at økte metallkonsentrasjoner. Berørt del av elva vurderes å være fisketom og inneholde lite bunndyr. Ya har utløp til Orkla omtrent 1 kilometer vest Ya bru. Anadrom strekning i Orkla avsluttes omtrent 3 mil nord for Yset, ved Ulsberg.

### *Konsekvenser av planforslaget*

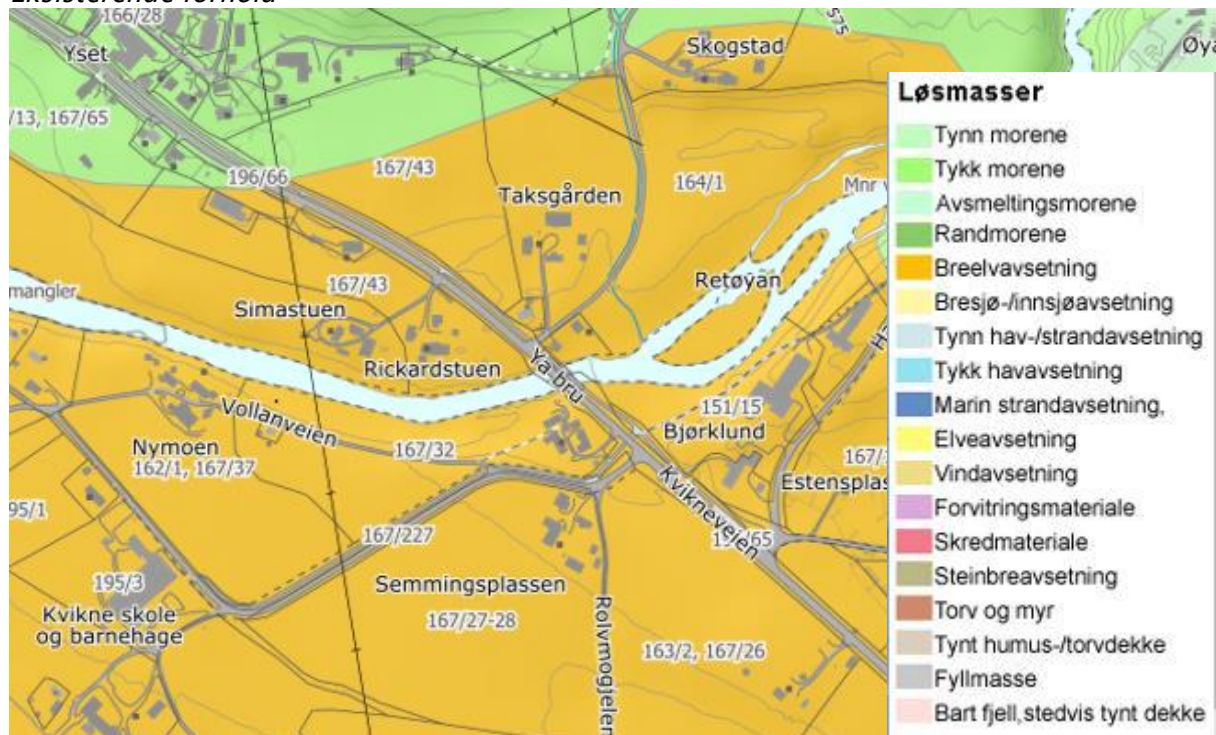
Hvis det blir behov for etablering av midlertidig bru må det utføres tiltak i elvebunnen i form av fylling. Fyllingen i elva skal fjernes og elvebunnen reetableres til opprinnelig tilstand senest ved ferdigstillelse av anlegget. Ved etablering av både midlertidig og ny bru er det nødvendig å utføre tiltak i kantsonen til Ya. Kantvegetasjon som må fjernes i forbindelse med anleggsarbeidene skal reetableres der ikke landkarene til brua gjør dette umulig. Det skal benyttes stedegen toppjord som tilsås og tilbakesetting av små busker/trær for få en raskere reetablering. Kantvegetasjon som ikke er nødvendig fjerne i anleggsarbeidet skal gjerdes inn med gjerder og bevares. Dette vil følges opp og detaljeres i ytre miljø plan og rigg – og marksikringsplan i byggefasen.

I dag er Ya fisketom innenfor planområdet på grunn av forurensing fra tidligere gruvedrift. Ifølge kommunen er det planlagt å legge om Storbekken slik at forurensing fra gruvene ikke blir ført ut i Ya. Dette kan bidra til at Ya blir fiskeførende igjen og vassdraget vil derfor i denne planen bli behandlet som om det er fiskeførende. Avbøtende tiltak vil bli beskrevet i ytre miljø plan.

Det vil bli oversendt søknad om fysiske tiltak i vassdraget til Fylkeskommunen i Innlandet der planlagte tiltak og avbøtende tiltak beskrives.

## 3.12 Grunnundersøkelser

### *Eksisterende forhold*



Kart: Løsmassekart

Løsmassekart fra NGU.no viser at området er kartlagt med breelvavsetninger. Typiske breelvavsetninger består ofte av lag med sortert materiale, fra fin sand til stein og blokk, ofte med stor mektighet.

Grunnundersøkelser gjennomført for Ya bru viser at området består av løsmasser med middels til høy sondermotstand. I enkelte borpunkter er det påtruffet lag med løsere lagring. Prøvene som er analysert viser at løsmassene i hovedsak består av sandig grusig materiale (T2), men at det også finnes enkelte lag med siltige masser med høy telefarlighet (T4).

Dybder til berg varierer mellom 7 – 14 meter. Ved interimsbru er dybden til berg ca. 9,5 meter for sørlig landkar og 10 – 12 meter for landkar i nord. Det er noe større variasjon ved landkar for permanent bro, hvor dybden til berg varierer mellom 7 – 14 meter.

Ytterligere beskrivelse av utførte grunnundersøkelser finnes i rapport C13763–GEOT-1.

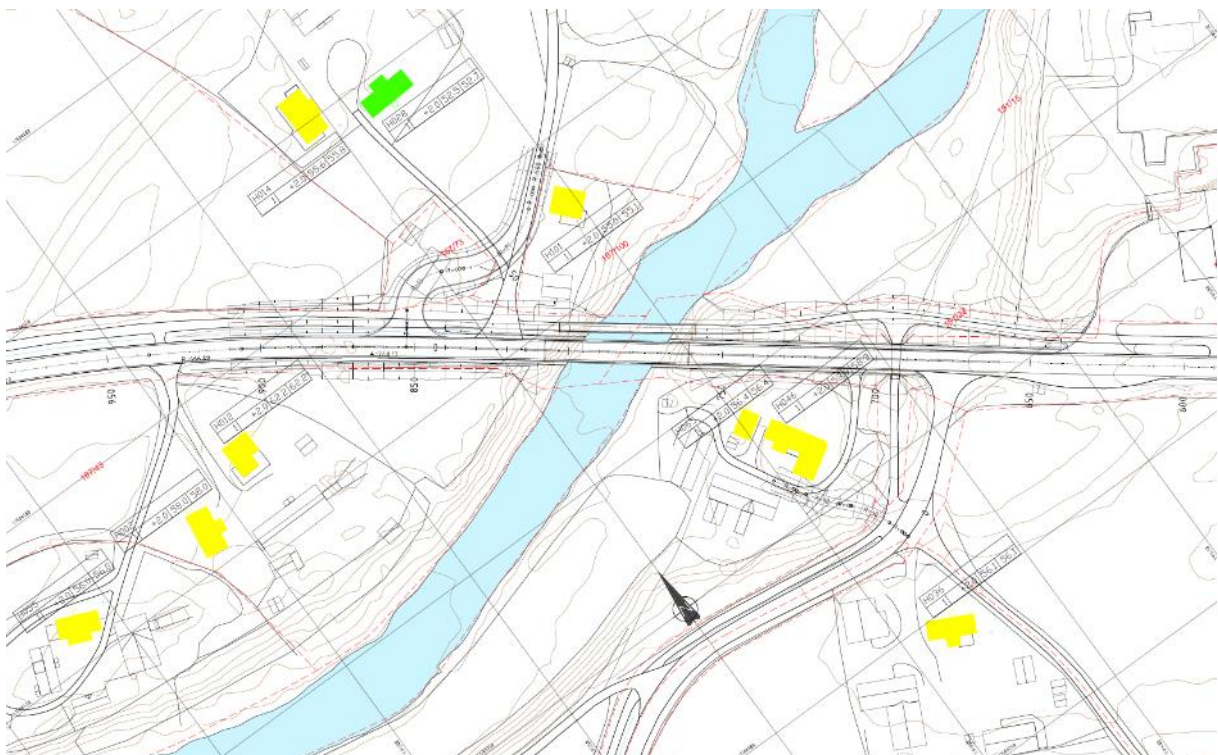
#### *Konsekvenser av planforslaget*

Det forventes ikke problemer med setninger eller stabilitet basert på de avdekkede grunnforhold. Bru kan fundamenteres etter tradisjonelle fundamenteringsmetoder.

### 3.13 Støy

#### *Eksisterende forhold*

Fullstendig rapport for støyberegningene er vedlagt planforslaget.



Figur: Støykart for planforslaget

Beregninger av eksisterende forhold for prognoseåret 2040 viser at boligene er i gul og grønn sone. Oversikt over beregnet lydnivå Lden ved boligfasader (frittfelt) Beregningshøyde er 2,0m over terreng.

Alternativ 0: Eksisterende forhold for prognoseåret

Alternativ 1: Med ny bru for prognoseåret

| Hus Nr. | Pr. nr. Rv3 | Gnr | Bnr (feste) |  | Etg. | Alt 0 | Alt 1 |
|---------|-------------|-----|-------------|--|------|-------|-------|
| H036    | Pr. 675 vs  | 167 | 27          |  | 1    | 56,1  | 56,1  |
| H046    | Pr. 725 vs  | 167 | 32          |  | 1    | 58,9  | 58,9  |
| H065    | Pr. 740 vs  | 167 | 32          |  | 1    | 56,4  | 56,4  |
| H101    | Pr. 790 hs  | 167 | 100         |  | 1    | 55,0  | 55,1  |
| H028    | Pr. 860 hs  | 164 | 1           |  | 1    | 52,5  | 52,7  |
| H014    | Pr. 880 hs  | 164 | 1           |  | 1    | 55,6  | 55,8  |
| H012    | Pr. 905 vs  | 167 | 43          |  | 1    | 62,2  | 62,2  |
| H002    | Pr. 920 vs  | 167 | 43          |  | 1    | 58,0  | 58,0  |
| H055    | Pr. 970 vs  | 167 | 45          |  | 1    | 56,0  | 56,0  |

Figur: Tabell for beregnet støynivå

#### *Konsekvenser av planforslaget*

Utbedring av brua uten å legge om vegen, utløser i seg selv ikke krav om støytiltak hvis en økning i støynivået er mindre enn 3dBA i gul eller rød sone. Støynivået etter utbedringen med ny bru over Ya endrer ikke støynivået for bebyggelsen på strekningen. Dette medfører derfor ingen støytiltak. Alle støyverdier er beregnet for prognoseåret 2040, dvs. antatt året for anlegget er ferdig + 20 år.

### 3.14 Klassifisering og ansvarsdeling

Statens vegvesen drifter og vedlikeholder rv.3 i dag. Det vil ikke bli noen endringer i dette ansvaret etter at tiltaket er gjennomført.

### 3.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhets analyse (ROS)

Det er gjennomført en egen risiko- og sårbarhetsanalyse for området, se vedlagt rapport.

## 4 Gjennomføring av forslag til plan

### 4.1 Framdrift og finansiering

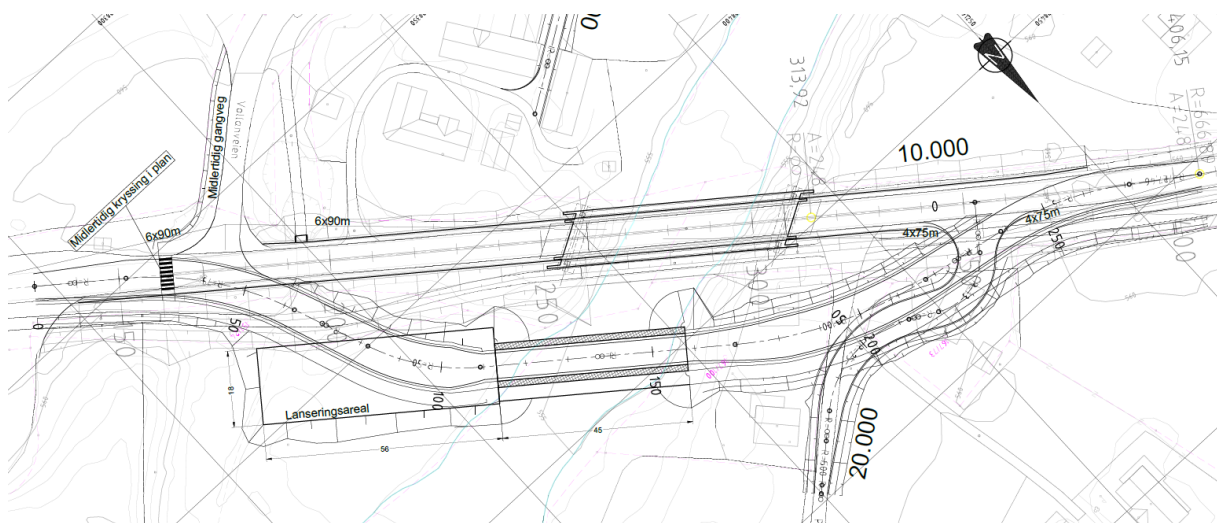
Reguleringsplanen er planlagt godkjent vinter 2021, deretter starter byggeplanlegging og utarbeidelse av konkurransegrunnlag for å anskaffe en entreprenør som kan bygge anlegget. Planen er at utbyggingen skal starte i 2021/22 forutsatt at det bevilges penger til prosjektet. Hvor lang tid utbyggingen tar er avhengig av mange faktorer, men vi regner med en byggetid på ca. 1,5 år for dette anlegget.

Byggingen skal finansieres med statlige midler.

Tiltaket er ikke omtalt i handlingsprogram for riksveger 2018–23. Prosjektet er spilt inn som kritisk forfall i NTP 2022–33 og er med i forslag til statsbudsjett for 2021.

### 4.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det legges opp til at det i store deler av anleggsperioden vil være god fremkommelighet på strekningen. Trafikken er ved behov tenkt å gå på midlertidig omkjøringsveg med bru i byggeperioden (se beskrivelse av brualternativer i kapittel 2.4 og 2.5). Dette vil gjelde både kjøretøy og myke trafikanter. Omkjøringsrute for både biltrafikk og myke trafikanter blir skiltet.



Figur: Situasjon for midlertidig omkjøringsløsning

Fotgjengerundergang vil bli stengt i hele, eller deler, av anleggsperioden. Fotgjengere og syklistler ledes på midlertidig gangveg langs Vollanvegen, og kryssing i plan over riksveg 3. Det blir behov for lysregulering av denne kryssingen.

### **4.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen**

Aktuelle problemstillinger omkring ytre miljø skal risikovurderes av prosjektgruppa. Risikovurderingen er grunnlaget for ytre miljø–planen (YM–plan) og må gjennomføres før YM–planen utarbeides. Det er krav om utarbeidelse av YM–plan i byggeplanfasen, jf. Håndbok R760 Styring av vegprosjekter. I dette prosjektet skal den utarbeides i reguleringsfase. Alle tiltak i YM–planen til prosjektet og som gjelder utbyggingsentreprenør skal innarbeides i entreprisen til g/s–tiltaket. Så langt som mulig skal de legges til prisbærende poster i kontrakten fremfor C3–kapittelet.

### **4.4 Klassifisering og ansvarsfordeling**

Klassifiseringen og ansvarsfordelingen vil være uendret fra dagens situasjon etter at tiltaket er gjennomført.

## 5 Sammendrag av innspill til planoppstart

| Avsender              | Sammendrag av innspill                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Kommentar fra Statens vegvesen                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NVE                   | <p>Generelle innspill ved varsel om oppstart.</p> <p>Flom, erosjon og skred</p> <p>God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.</p> <p>Vassdrag- og grunnvannstiltak</p> <p>Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vassdragsloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplanen kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivarettatt i planen.</p> <p>Energianlegg</p> <p>Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.</p> <p>Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivarettar nasjonale og vesentlige interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en ønsker bistand til i den enkelte saken.</p> | <p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning. I planen er det særs fokus på håndtering av isgang og flom i Ya. Klima- og miljømessige konsekvenser av tiltaket vil bli vurdert og beskrevet i planen, samt at det vil være fokus i byggeperioden.</p> |
| Gjertrud Haaberg Øien | <p>Gjertrud Haaberg Øien informerer om at eiendommen 164/1, Taksgården, har private rør for vann/ avløp som ligger i det aktuelle området.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>Statens vegvesen har tatt innspillet inn i planen, og behandlet i videre planlegging.</p>                                                                                                                                                                 |
| Sametinget            | <p>Sametinget kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i tiltaksområdet. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunktet, men minner om aktsomhetsansvaret.</p> <p>Sametinget ber om at følgende tekst tas inn i reguleringsplanens bestemmelser;</p> <p>«Kulturminner og aktsomhetsplikten.</p> <p>Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkesmannen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må viderefordles til alle som skal delta i gjennomføringen av tiltaket.»</p> <p>Sametinget minner for øvrig om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning. Tekst med kursiv er tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser, men samstemmes med Innlandet fylkeskommunes forslag til tekst.</p>                                                                |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fylkesmannen i Innlandet | <p><u>Generelt og planfaglig</u></p> <p>Fylkesmannen mener det er en klar mangel i oppstartsvareselet at plansituasjonen og KU-plikt ikke er vurdert etter gjeldende forskrift.</p> <p>Fylkesmannen vurderer det slik at et alternativ med å bygge midlertidig omkjøringsveg med stor sannsynlighet vil kunne være et reguleringspliktig tiltak, jf. plb §12-1og kan utløse krav om konsekvensutredning på sjølstendig grunnlag.</p> <p><u>Barn og Unge</u></p> <p>Fylkesmannen viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, og forventer at disse legges til grunn i planarbeidet. Planforslaget bør legges til rette for å sikre forholdene for gående og syklende gjennom området.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet</u></p> <p>Samfunnssikkerhets- beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. Plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og §4-3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer.</p> <p><u>Landbruk</u></p> <p>Fylkesmannen forutsetter at beslag av dyrka mark unngås eller begrenses til et minimum, i tråd med nasjonale føringer på området. Videre forutsettes det at nødvendige riggområder ikke legges til dyrket mark og at evt. anleggsbelter her begrenses i areal og tilbakeføres med tilsvarende eller bedre kvalitet enn før bruk.</p> <p><u>Vassdrag</u></p> <p>Fylkesmannen forventer at inngrep i vannstreng eller kantsoner til vassdraget unngås eller begrenses til det som er helt nødvendig. Av hensyn til fisk i vassdraget her og nedstrøms bør evt. nødvendig graving i vassdraget gjennomføres i perioden 15 juni til 15 september.</p> <p><u>Støy</u></p> <p>Fylkesmannen ser av data fra InnlandsGIS at flere boliger innenfor og rett ved planområdet ligger i gul, delvis rød støysoner. Fylkesmannen forutsetter at støysituasjonen vurderes som en del av planlagt tiltak. Videre minner Fylkesmannen om bestemmelsene om anleggsstøy i kap. 4 i T-1442/2016 og fastsatte grenser her.</p> <p><u>Naturmangfold</u></p> <p>Fylkesmannen viser til at det ligger gamle registreringer av høyt rødlista plantearter i InnlandsGIS rett ved planområdet. Planarbeidet må omfatte en vurdering av bl.a. dette etter saksbehandlingsreglene i §§ 8 – 12 i naturmangfaldsloven.</p> | <p>Vedrørende KU-plikten: Før varsel om oppstart ble det avklart med Tynset kommune, som er vedtaksmyndighet, at det ikke er krav om full KU for prosjektet.</p> <p>Vi tar innspillene til etterretning. Det vises til egne avsnitt om naturmangfold og naturressurser i denne beskrivelsen, samt vedlagte rapporter som gjelder støy og ROS. Aktuelle arealer for rigg og deponi vises i reguleringsplanen.</p> <p>Statens vegvesen har prioritert å begrense permanente beslag av dyrka mark. Når det gjelder midlertidig beslag av dyrka mark lar det seg ikke gjøre å unngå dette innenfor planområdet. Alt midlertidig beslag av dyrka mark vil bli tilbakeført til sin opprinnelige stand, og i tillegg tar reguleringsforslaget sikte på å overføre deler av innløst eiendom 167/73 til dyrket areal. Viser til arealregnskapet.</p> <p>Det vil bli nødvendig med inngrep i elva, spesielt hvis midlertidig bru må etableres. Ved inngrep vil det begrenses til det som er nødvendig, og områdene istandsettes i etterkant. Vassdraget er fisketomt, så inngrepene vil ikke få konsekvenser for fisk i Ya. Siden Ya ikke er anadrom strekning vil det bli oversendt søknad om fysiske tiltak i vassdrag til Innlandet fylkeskommune (IFK). SVV har vært i kontakt med fiskeforvalter i IFK og de så ikke behov for noen begrensninger i anleggsperioden.</p> <p>Statens vegvesen utarbeider en ytre miljøplan der mulige påvirkninger og tiltak oppsummeres. Den vil foreligge som grunnlag for konkurransegrunnlaget og kontrakten med entreprenør.</p> |
| Kvikne Fjellhotell AS    | <p>Kvikne Fjellhotell AS informerer om planer for fremtidig utnyttelse på en del av området som kommer inn i reguleringsplanen. Det er oversendt skisse som viser planer om opparbeidelse av bobilplasser. Kvikne Fjellhotell AS ber om at Statens vegvesen tar hensyn til deres planer i reguleringsplanen, samt at arbeidet samkjøres ved opprydningen. Fossum ber om å bli holdt orientert om fremdriften.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.</p> <p>Statens vegvesen har behov for skisserte areal til midlertidig beslag til omkjøringsveg, og vil derfor regulere inn området. Viser også til referat fra møte 15. september 2020 (Saksnr 19/3173, dok nr. 23 og 27 Tynset kommune)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Innlandet fylkeskommune              | <p>Innlandet fylkeskommune ønsker å foreta arkeologiske registrering av planområdet.</p> <p>Fylkeskommunen forutsetter at gårdstunet Brua/ Strømnes på gnr./bnr. 167/32 hensynstas i reguleringsprosessen. Samtidig oppfordres det til at gårdstunet reguleres til hensynsone bevaring av kulturmiljø etter PBL. § 12-6 jf. 11.8C med tilhørende retningslinje. Fylkeskommunen ber om at ankomsten til selve gårdstunet bevares.</p> | <p>Statens vegvesen tar dette til etterretning.</p> <p>Gårdstunet Brua/ Strømnes på gnr./ bnr. 167/32 berøres ikke i anleggsperioden utover at det opparbeides ny atkomst fra Vollarvegen. Planforslaget viser hensynssone rundt gårdstunet etter fylkeskommunens ønske.</p> |
| Norges Lestebileierforbund Innlandet | NLF har ingen innvendinger. NLF ber om at byggeperioden blir kortes mulig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Statens vegvesen tar dette til etterretning.                                                                                                                                                                                                                                 |

## 6 Merknader med kommentar fra Statens vegvesen

Planforslaget ble sendt på høring og offentlig ettersyn 30. november 2020 til 22. januar 2021 og det kom inn følgende 9 merknader (merknaden til Torgeir Svergja kom inn 14. november 2020).

### 6.1 Innlandet Fylkeskommune

#### Støy

Fylkeskommunen ser av støydata i InnlandsGIS at flere boliger innenfor og rett ved planområdet ligger i gul støysoner. Statens vegvesen har i vedlagt støyutredning til forslaget til detaljreguleringsplan at det er gjennomført enkel støyberegning, og konkludert med at tiltaket (broen) ikke utløser krav om støytiltak jf støyretningslinjene T-1442/2016. Dette på grunn av at støyøkningen ikke er større enn 3 dBA i gul støysoner.

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Fylkeskommunen skal påse at folks folkehelse blir ivarettatt i arealplanleggingen. Det er vesentlig at boliger med tilhørende uteoppholdsarealer, samt andre arealer som er støyfølsomme, blir tilstrekkelig sikret mot støy. Til tross for at det ikke er satt krav til støyreducerende tiltak jf. T-1442/2016, oppfordrer fylkeskommunen til at det vurderes enkle støytiltak som kan bedre folkehelsen til de som bor i gul støysoner.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning. Støynivået etter utbedringen blir som i dag og derfor medfører ikke dette noen støytiltak.

#### Vassdrag

Hensikten med planarbeidet er å bygge ny bru over elva Ya. Statens vegvesen, fylkeskommunen og Statsforvalteren hadde et møte om saken 26.11.20. Her ble det blant annet diskutert detaljer knyttet til anleggsperioden, og mulige avbøtende tiltak for å begrense tilslamming av vassdraget nedstrøms. Forslaget til reguleringsbestemmelser er naturlig nok ikke på et slikt detaljnivå, men det vises til at tiltak for å minimere forurensning og avrenning til vassdrag skal konkretiseres i en ytre miljøplan. Bestemmelsene inneholder også krav om ivaretagelse av kantvegetasjon, reetablering av naturlig elvebunn, og ivaretagelse av fiskens frie gang. Tiltaket er av en slik art at det ikke er mulig å gjennomføre det i sin helhet innenfor perioden 15. juni – 15. september, noe som innebærer at det må foregå arbeid i vassdraget i perioder som er ugunstige for fisk. Ya er som kjent fisketom grunnet

forurensning, men det er kun ca. 1 km ned til utløp i Orkla. Dette betyr at det i anleggsperioden må legges ekstra vekt på å velge løsninger som minimerer finstofftransport nedstrøms, slik at den totale belastningen på vassdraget blir minst mulig.

Vi mener derfor at tiltaket må behandles etter lakse- og Innlandsfiskeloven i etterkant av vedtatt plan, der Statens vegvesen må utarbeide en søknad som sendes fylkeskommunen i god tid før oppstart. Søknaden må inneholde detaljer knyttet til gjennomføring, beskrivelser av avbøtende tiltak, og forventede konsekvenser av valgt løsning på vassdraget nedstrøms (inkl. Orkla). Slik kan det settes mer detaljerte vilkår for tiltaket utover det bestemmelsene gjør, for å ivareta vassdragsmiljøet i best mulig grad. Dette er også i tråd med planbeskrivelsen, der det står at «det vil bli oversendt søknad om fysiske tiltak i vassdraget til Fylkeskommunen i Innlandet der planlagte tiltak og avbøtende tiltak beskrives».

#### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen vil som beskrevet i planbeskrivelsen oversende søknad om fysiske tiltak i vassdraget og ser frem til et godt samarbeid med Innlandet Fylkeskommune i denne prosessen.

#### Samferdsel

Fylkeskommunen har ingen samferdselsfaglige merknader til saken.

#### Automatisk fredete kulturminner

Innlandet fylkeskommune foretok arkeologisk registrering av planområdet den 10.-14.08.20. Det ble ikke påvist automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Rapport og faktura vil bli ettersendt. Varslingsplikt etter kulturminneloven § 8 er ivarettatt i planens fellesbestemmelser. Vi har dermed ingen merknader til planforslaget ut fra hensynet til automatisk fredete kulturminner.

### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

## **6.2 Statsforvalteren i Innlandet**

#### Støy

I vårt oppstartinnspill hadde Fylkesmannen forventning om at støy skulle utredes som eget tema, ut fra at deler av planområdet ligger i gul, delvis også rød støysone.

Det er gjennomført en enkel beregning av støynivå som del av planarbeidet. Vi registrerer at Statens vegvesen i vedlagte støyutredning viser til veiledning i støyretningslinje T-1442/2016 om at planlagt utbedring ikke utløser ikke krav om støytiltak siden økningen er mindre enn 3 dBA i gul og rød støysone. Vi antar det er kap. 3.2.2 det her siktes til i veilederen. Statsforvalteren tar SVV sin vurdering til etterretning. Likevel oppfordrer vi til å vurdere enkle tiltak med skjerming e.l. som en del av anleggsarbeidet som likevel pågår her, for å bedre eksisterende støysituasjon for de mest

utsatt boligene. Vi viser her til siste avsnitt i kap. 3.2.2 som likevel åpner for en slik vurdering av mulige støytiltak.

Planmaterialet omtaler etter det vi kan se ikke anleggsstøy og dette temaet er heller ikke tatt inn i planbestemmelsene. Statsforvalteren minner likevel om kap. 4 i veileder T-1442/2016 med føringer for anleggsstøy. Disse vil være førende for anleggsarbeidet selv om de ikke er innarbeidet i planbestemmelsene. Vi minner særlig om behovet for varsling, jf. kap. 4.4.

### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning. Støynivået etter utbedringen blir som i dag og derfor medfører ikke dette noen støytiltak.

Når det gjelder anleggsstøy er dette omtalt i punkt 3.4 i bestemmelsene: «Anleggsstøy skal normalt ikke overstige støygrensene i tabell 4, 5 og 6 i retningslinje T-1442/2016, eller tilsvarende tabeller i enhver tid gjeldende retningslinjer. Naboer som blir utsatt for vesentlig støy skal varsles.»

#### Jordvern

Det er, slik vi pekte på ved oppstart, registrert en del fulldyrka jord innenfor planområdet. Etter det vi kan se er det største fulldyrka arealet mellom garden Rickardstuen og rv. 3 Kviknevegen. Ut fra ortofoto er vi likevel noe usikker på driften av dette – om det evt. ligger brakk.

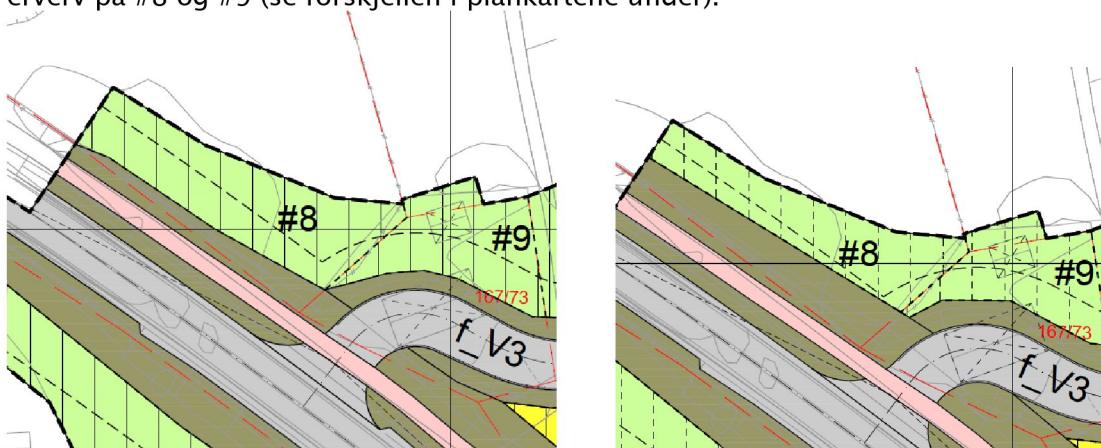
Det er etablert flere bestemmelsesområder i planforslaget, knyttet til midlertidige bygge- og anleggsområder. For det nevnte området ved Rickardstuen (#5) er det ikke lagt til grunn at det er fulldyrka. Vi ber om at dette avklares og følges opp med eier og lokal planmyndighet i gjennomføringen. Videre minner vi om at bestemmelsesområde # 8, som utvetydig består av fulldyrka mark, sikres med duk for videre produksjon og at dette tas inn i reguleringsbestemmelsene jf. kap. 6. Innenfor nevnte bestemmelsesområde er et mindre areal fulldyrka mark regulert til «annet vegformål» - anslagsvis 0,3 – 0,4 daa. Vi ber også om at dette arealbeslaget reduseres til det helt nødvendige eller helst at all dyrka jord avsettes til LNFR-formål.

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen har på befaring sett at området #5 ikke benyttes som dyrket mark, men er et areal som brukes til lagring og adkomst til driftsbygninger, lagringssteder. Statens vegvesen vil i samråd med kommunen ta kontakt med grunneier for å få avklart bruken av området og inngå avtale om tilbakesetting. Hvis det viser seg at området allikevel er dyrket mark vil det bli behandlet på samme måte som områdene #1, #7 og #10.

Når det gjelder #8 er den nå tatt inn riktig i bestemmelsenes punkt 6.1: «Det av områdene #1, #7, #8 og #10 som er dyrket mark skal brukes så skånsomt som mulig og dekkes med duk»

Statens vegvesen hensyntar ønsket fra Statsforvalteren og legger ny formålsgrænse mellom annet vegformål og LNF i ytterkant jorde slik at det blir behov for minimalt med permanent erverv på #8 og #9 (se forskjellen i plankartene under).



Kartutsnitt fra nytt plankart til venstre og opprinnelig plankart til høyre

#### Vassdrag

Statsforvalteren hadde ved oppstart en forventning om tidsbegrensa periode for inngrep i vannstrengen, av hensyn til evt. fisk i vassdraget. Det blir i planbeskrivelsen gjort rede for at Ya på den aktuelle strekningen er fisketom og har lite bunndyr pga. forurensing fra tidligere gruvedrift. Vi tar denne informasjonen til etterretning. Det er ellers positivt at tiltak i kantsonen begrenses mest mulig samt at det tas vare på stedegen jord som brukes til revegetering, etter nødvendige inngrep med både ny og midlertidig bru.

#### Naturmangfold

Vi pekte ved oppstart på noen eldre registreringer, disse er det gjort tilfredsstillende rede for.

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

## 6.3 NVE

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til overordnede planer og veiledning/opplæring av kommuner med store utfordringer innen vårt saksområde. I tillegg prioriterer vi å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette går fram av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#), der vi ber kommunen om å skrive tydelig i oversendelsesbrevet hva en eventuelt ønsker bistand til i den enkelte sak. I denne saken kan vi ikke se at det er bedt om slik bistand. NVE gir derfor en generell tilbakemelding i denne saken.

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

## 6.4 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.

Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst:

- **Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en 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 viderefremidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning og bekrefter at ønsket bestemmelse om kulturminner er tatt inn under bestemmelsene punkt 3.6 (litt annen formulering, men samme innhold).

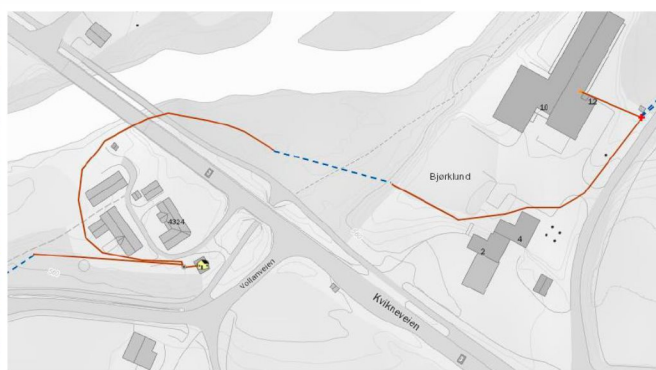
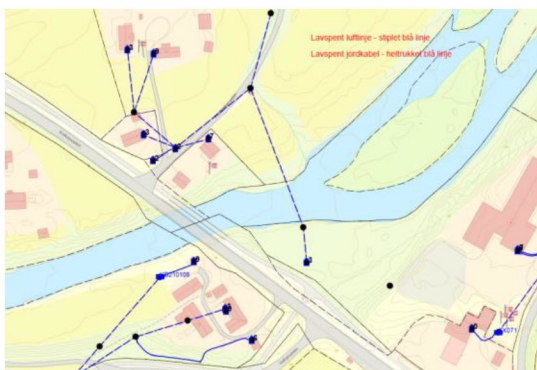
## 6.5 Tensio

Vi i Tensio TS viser til mottatt detaljregulering -rv 3 – Ya bru på Kvikne, og vi har ingen innvendinger til planen.

Vi vil få orientere om at vi har nettanlegg og fiberkabel innenfor reguleringsområdet, vedlegger derfor Orienterende opplysninger og kartskisser som viser våre anlegg.

#### Orienterende opplysninger

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi hadde i de eksisterende traséene. Normalt er dette stedvarige (evigvarende) bruksrettigheter. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé og/ eller nettstasjon(er).



Kart av el og fiber

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning.

#### Andre forhold

Vi ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging, slik at vi kan planlegge nye anlegg og angi hvor vi ønsker at utbyggere skal grave kabelgrøfter inn til bygninger. Før selve arbeidet i utbyggingsområdet starter opp, ønsker vi også å avklare fremdriftsplan med utbygger. Det er også viktig at nye utbyggingsområder/ teknisk infrastruktur planlegges slik at spesielt våre høyspenningsledninger ikke må flyttes.

### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen bekrefter at vi allerede er i gang med å planlegge et oppstartsmøte for kabel- og ledningseiere. På dette møtet vil fremdriftsplaner og konsekvenser for alt av teknisk infrastruktur bli et tema. Det følger av Veglovens § 32 at ledninger uten spesiell tillatelse må legges utenfor 3 meter fra vegkant. Dersom det gis en spesiell tillatelse gjøres dette vederlagsfritt, men som en midlertidig tillatelse til å ha ledningene i grunnen. Ledningseier har da en flytteplikt dersom vegmyndigheten finner ut at vegen må flyttes. Ved en eventuell flytting er det vegmyndighetene som avgjør hvor ledningene skal flyttes innenfor 3 meters grense.

## 6.6 Kvikne Fjellhotell ved Kurt Olav Fossum

Pkt. 4.2.3 Annen veggrunn: (mørk grønn i plankartet).

Det står *Annen veggrunn er offentlig*. Kommentar, Bare når det foreligger avtale med grunneieren, Der det ikke er Statens vegvesen som eier arealet. Avklares og avtaler ordnes.

Pkt. 4.3 Blå/grønnstruktur BG1

Det foreligger en rettighet til en farbar sti/løype i dag fra forlengelsen av GS2 under Rv3 og opp igjennom arealet BG1, til beitemark som ligger øst for gnr. 151, bnr. 15. Hvordan ordnes det?

Denne trassen brukes til tur og skiløype som kjøres med løypemaskin om vinteren. Er adkomsten for skiløypen fra skolen og inn til skianlegget i Haugan. Skal det merkes inn på kartet?

Pkt. 5.1.3 Bevaring naturmiljø

Skal vel sikkert stå, *sikkerhetsavstanden fra Rv3*. ?

Forutsetter at vi får være med i befaring av arealet før oppstart og at ikke flere trær enn nødvendig blir ryddet for å gjennomføre anleggsarbeidet.

Ser fram til at det blir ny bru.

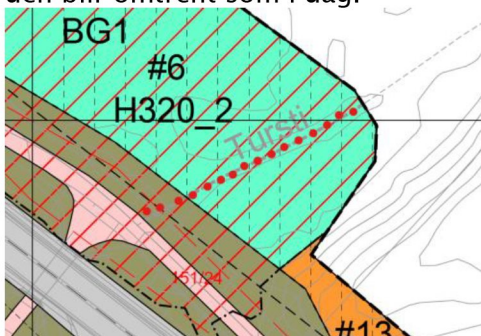
### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar innspillene til etterretning.

Når det gjelder punkt 4.2.3 ønsker Statens vegvesen å erverve markert areal utenfor vegareal (se i blått markert areal i eksempel under). Statens vegvesen ønsker å inngå avtale om kjøp av dette arealet.



Når det gjelder punkt 4.3 og rettigheten til sti/løype fra o\_GS2 og videre på nordsiden av hotellet (se rød markering i bildet under) får denne reguleringsplanen ingen innvirkninger på denne rettigheten og den vil bestå som i dag. Statens vegvesen vil også under bygging tilrettelegge overgangen til turstien slik at den blir tilgjengelig for løypemaskin, det betyr at den blir omtrent som i dag.



Skiløypen vil ikke bli markert i reguleringsplankartet.

Når det gjelder punkt 5.1.3 er det en skrivefeil og teksten er rettet opp.

Det vil bli muligheter til å delta på befarings med entreprenør på området før hogst. Statens vegvesen vil gi entreprenør beskjed om dette.

## 6.7 Kvikne løypelag ved Harald Svergja

Vi kjører i dag med løypemaskin under Ya bru for bl.a. opparbeidelse av skitrase fra Kvikne skole og barnehage til lysløype og stadionområdet øst for Rv.3. Har også behov for å kjøre her for å komme oss mellom turløypene på østsiden og vestsiden av Rv.3. Det har tidligere vært lysløypetrase på strekningen helt ned til skola, men ved utvidelsen med gangbru over Ya og opparbeidelse av ny skistadion på østsiden av Rv.3, ble lyspunktene forbi Ya bru tatt ned. Snøfåttighet under brua, og den gang bare snøskutere uten skyflemulighet som preppetstyr, var også en grunn til at lyspunktene ble tatt ned. Lysløypa går i dag på østsiden ned/inn til Rv.3, og det er ellers gatebelysning langs Vollenveien ut til skoleområdet. Ber om at det tas hensyn til at løypemaskin har behov for å kjøre under brua når ny bru bygges. Tenker da først og fremst på at det planeres rimelig jevnt langs søndre del/kant av elva, slik at man ved skyfling av forholdsvis beskjedne snømengder kan kjøre løypemaskin her.

Legger ved jpg-fil hvor aktuell trase er rødstiplet.



#### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning. Videre byggeplanlegging og byggemetode vil avgjøre hvor enkelt det vil være for løypemaskinen å komme frem under brua og i hvilke perioder passeringer kan foretas. Entreprenør eller byggeleder i Statens vegvesen vil før vintersesongen 2021 ta kontakt for å informere om status og diskutere hvordan passeringen kan gjøres i praksis under anleggsperioden.

### 6.8 Ingrid Anita Olsbakk

1. Etter samtale med Eirik Trøften Ås vedrørende gjenoppbygging av garasje på g/br.nr 167/100 identisk med den jeg har i dag,  
har jeg fått klarlagt at det er Dere som står for det. Jeg kunne skaffe et byggfirma, som Dere skal godkjenne før byggestart, og at det er Dere som står for dette økonomisk.
2. Oppussing av tomt, sånn som trær, hekk, stakitt, plen og asfaltering ved garasjen skulle Dere ordne etter anleggstidens slutt.  
Dette sa Trøften Ås pr telefon til meg, men jeg vil også ha dette skriftlig.
3. Her ved R3 passerer det over 800 vogntog pr. døgn. Skal si det rister godt i huset når det passerer 1 -7 vogntog i slengen., Tenker med gru på  
hvordan det blir når det blir mange anleggsmaskiner i tillegg, da avlastningsveien kommer noen meter inn på plena. Hva om det oppstår en skade,  
f.eks prekker i husets mur etc. Hvem står da ansvarlig? Det må da vel være Statens Vegvesen.

#### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning. Generelt er det slik at Statens vegvesen har ansvaret for å fullt ut å erstatte det som må rives. Vi vil ta kontakt for å inngå avtale med grunneier.

Når det gjelder:

- 1) Statens vegvesen vil erstatte garasjen. Statens vegvesen vil ta kontakt med grunneier for å komme frem til en avtale om hvordan dette kan ordnes.
- 2) Statens vegvesen vil igjennom avtale sørge for at tomten kan tilbakestilles så godt som mulig. Høye trær og busker må nødvendigvis erstattes med nye trær og busker som er yngre og lavere.
- 3) Statens vegvesen vil før bygging foreta undersøkelser og dokumentere dagens status på din eiendom inkl. hus og grunnmur. Hvis bygging gir nye skader på for eksempel grunnmur er Statens vegvesen ansvarlig for å rette opp skadene.

4. Når garasjen skal rives, må jeg ha et sted å lagre materialer, maskiner, hyller og diverse. Dere kan leie en container (med dører) til meg, og denne kan plasseres utenfor verandaen.

Plassæterveien blir jo flyttet og da kan Dere ordne en midlertidig carport på nordsiden av huset, så jeg har å parkere bilen i. den skal ikke stå i anleggsstøv, snø og is.

5. Har vann og kloakkrør som går fra huset, ut mot garasjen, skrår over Plassæterveien til kommunens kum og pumpestasjon. det ligger også elvestadrør i denne grøfta i tilfelle frosset vann og kloakk

En strømkabel går fra husets venstre hjørne, skrår over plena til garasjens venstre hjørne ( sett fra huset)

6. Hva hvis jeg ikke klarer å bo her under byggeperioden p.g.a støy og må leie meg et sted å bo,hvem betaler leien? Går ut i fra at det er Dere.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen:**

- 4) Statens vegvesen er positive til å finne en løsning på dette og vil ta kontakt med grunneier for å komme frem til en avtale om hvordan dette kan ordnes.
- 5) Statens vegvesen tar innspillene til etterretning og vil informere entreprenør om dette.
- 6) Statens vegvesen følger retningslinjene i støyforskriften T-1442. Hvis det viser seg at støyen overstiger grensene, vil vi ta kontakt med grunneier for å komme frem til en avtale om hvordan dette kan ordnes.

## 6.9 Torgeir Svergja

Viser til utsendt informasjon angående ny bru over Ya på Kvikne.

I den forbindelse så har jeg et innspill når det gjelder kunstnerisk utsmykning.

Kviknebygda hadde for noen år siden et prosjekt som ble kalt "Nettverk Kvikne". Dette prosjektet var et forsøk på å samle bedrifter og bygda til felles løft for å få til økt trafikk til bygda, via felles satsning på markedsføring og synliggjøring.

Ett av punktene var blant annet hvordan synliggjøre bygda for forbipasserende.

I den forbindelse ble det tenkt på et landemerke, som "alle" viste om, et monument som man viste hvor var.

Var i kontakt med Vegvesenet om dette, og det var ønske om en tilbakemelding om hva vi ønsket, og at kanskje kunne være en del av kunstprosjektet med elghorn langs RV3.

Nå valgte Vegvesenet denne gangen å gå "all in" på "Solv-Elgen" i Stor-Elvdal, og vårt prosjekt ble lagt litt på is.

Ser nå muligheten til å ta fram igjen våre visjoner om dette, da det omhandlet et monument ved Ya bru.

Slik jeg forstår det så settes det av en pott til kunstnerisk utsmykning rundt ny infrastrukturutbygginger.

Kvikne er ei bygd som ligger mellom Nasjonalparker og verneområder, og vi ha på begge sider av dalen villreinstammer.

Vår prosjekt var da å lage et monument som synliggjorde denne tilknytningen, "**I storbukkens rike**"

Vi fikk kommunale midler og hadde egne midler som ble brukt til å utvikle vårt prosjekt. Plassering av dette monumentet ble valgt til området rundt Ya bru, da dette er en sentral plass for avkjøring til våre fjell.

Vedlagt har jeg lagt med en del av dokumentene som ble utviklet i dette arbeidet. Valget ble en stor rein, laget i stål, litt med bakgrunn i at det på Kvikne var gruvedrift på 1600-tallet, og at det ble tatt ut mye kobbermalm fra fjellene her, faktisk før Roros-gruvene ble satt i drift.

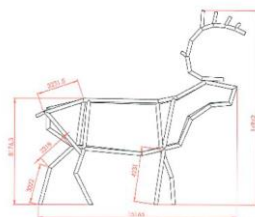
Vi kom så langt at vi fikk et firma til å dimensjonsberegne "konstruksjonen", så den er klar til oppsetting!

Vi ser for oss en lyssetting av konstruksjonen via ledlysslynger som følger konturene. Lyssetting er også en del av Kviknes historie og nåtid, da vi har en del kraftutbygging i fjellene våre.

Dette er som sagt et innspill til Deres eventuelle framtidige arbeidet med en kunstnerisk utsmykning rundt Ya bru, og er mer enn gjerne behjelpelig med flere opplysninger og medvirkning til at dette prosjektet kan realiseres. Vi syns også at det passer bra inn i elggevirutsmykningen som er langst RV3. I østerdalen er det elg, mens vi på Kvikne har rein.

Størrelsesmessig så er den selvsagt skalerbar, men vårt ønske var ca. 15m opp på gevirkrona. Hvor den eventuelt skal stå er jo også en sak som må diskuteres.

Ser fram til et svar på dette innspillet.



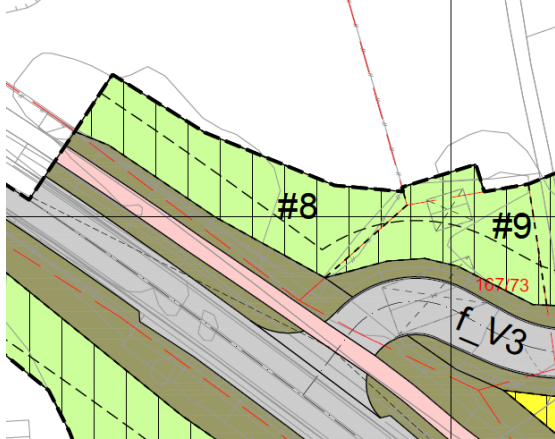
### Kommentar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar innspillene til etterretning, men det er dessverre ikke midler til kunstnerisk utsmykning i dette prosjektet.

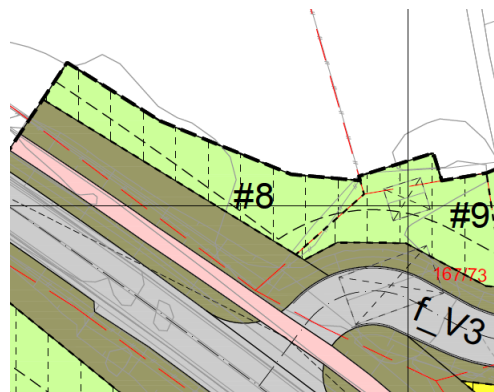
## 7 Endringer i planforslag etter høring og offentlig ettersyn

### 7.1 Plankartet

I plankartet har permanent erverv til annet vegformål blitt redusert til et minimum at hva som trengs for å få bygget gang- og sykkelvegen (se detaljer i kapittel 6.2).



Justert plankart etter høring



Plankart som ble sendt på høring

Kartutsnittene over er fra nytt plankart til venstre og opprinnelig plankart til høyre. Reduksjonen i annet vegformål i nytt plankarter godt synlig langs gang- og sykkelvegen, men også langs adkomstvegen f\_V3.

### 7.2 Bestemmelser

I kapittel 6.1 i bestemmelsene er #8 tatt inn i følgende setning (se detaljer i kapittel 6.2):

*«Det av områdene #1, #7, **#8** og #10 som er dyrket mark skal brukes så skånsomt som mulig og dekkes med duk.»*

### 7.3 Planbeskrivelse

Arealregnskapet i kapittel 3.3 med tilhørende tekst er oppdatert.