



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgave



## Endring av reguleringsplan for E136 Jora bru, Dovre kommune

PlanID 05110072

Dovre kommune

Drift og vedlikehold  
Lillehammer kontorsted  
April 2023

## Innhold

1 Sammen drag.....	3
2 Innledning .....	3
3 Planområdet og eiendommer som omfattes.....	5
3.1 Planområdet .....	5
3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet .....	6
4 Planstatus og overordnede føringer .....	7
4.1 Nasjonal transportplan .....	7
4.2 Målsetting med planarbeidet .....	7
4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning .....	8
4.4 Planprosess og medvirkning .....	8
4.5 Regionale planer, kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner .....	9
5 Hovedutfordringer i planområdet .....	10
6 Mulighetsvurderinger.....	10
7 Planforslaget; plankart og bestemmelser .....	11
8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak	12
8.1 Trafikkforhold.....	12
8.2 Gang- og sykkeltrafikk .....	12
8.3 Kollektivtrafikk .....	13
8.4 Konstruksjoner .....	13
8.5 Universell utforming .....	13
8.6 Landskapsbilde .....	14
8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv .....	14
8.8 Naturmangfold .....	14
8.9 Kulturarv.....	16
8.10 Naturressurser .....	17
8.11 Geologi og grunnforhold .....	17
8.12 Naboskap .....	18
8.13 Barn og unge .....	18
8.14 Støy .....	18
8.15 Byggegrenser.....	18
8.16 Massehåndtering .....	19
8.17 Teknisk infrastruktur .....	19

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse .....	20
10 Gjennomføring av forslag til plan .....	21
10.1 Framdrift og finansiering .....	21
10.2 Gjennomføringsavtaler .....	22
10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	22
10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	22
10.5 Ytre miljø.....	22
11 Sammendrag av innspill og merknader .....	23
Vedlegg .....	26

## 1 Sammendrag

Statens vegvesen vil bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten på E136 gjennom Jora-området i Dovre kommune. Tiltaket omfatter ny tofelts kjørebru nedstrøms eksisterende E136 Jora bru, endring av avkjørsler og kurveutbedringer på vegen. I byggprosjekteringen for E136 Jora bru med tilstøtende veger er det planlagt endringer som medfører avvik fra gjeldende reguleringsplanen i Dovre kommune. Endringene ligger i hovedsak innenfor arealer som allerede er regulert til vegformål. Veglinja for E136 er justert inntil 4,6 m fra regulert veilinje. Det er derfor behov for å endre gjeldende reguleringsplan til slik det er prosjektert og blir bygd. Reguleringsplanen inneholder bestemmelser for arbeider i Jora elv for den nye brua i Jora og for arbeider i utløpet av Gardsendbekken, samt miljøkrav.

## 2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Dovre kommune, utarbeidet Endring av detaljreguleringsplan for E136 Jora bru. Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Dovre kommune planbeskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser til politisk sluttbehandling.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

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

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 20.03.2023
- Reguleringsbestemmelser, datert 20.03.2023
- Planbeskrivelse, datert april 2023
- Risiko og sårbarhetsanalyse, datert 23.02.2023

Planforslaget har som formål å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten på E136 gjennom Jora-området i Dovre og Lesja kommuner. I byggprosjekteringen for E136 Jora bru med tilstøtende veger er det planlagt endringer som medfører avvik fra den gjeldende reguleringsplanen i Dovre kommune. Det er derfor behov for å endre gjeldende reguleringsplan til slik det er prosjektert og blir bygd. Planforslaget gjelder endring av gjeldende reguleringsplan for E136 Jora bru, vedtatt i Dovre kommune, april 2013. Det er ingen endringer av reguleringsplan i Lesja kommune.

Planforslaget følger opp og er i tråd med dispensasjonssak 2022/44, vedtatt av Dovre kommune 07.04.2022.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 15.april til 31. mai på følgende steder:

- Dovre kommune, kommunens hjemmesider
- Vegvesenets nettside: [www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e136jorabru/](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e136jorabru/)

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i GD og Vigga. Grunneiere og rettighetshavere blir varslet med brev. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen 31. mai 2023 sendes skriftlige til: Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer eller [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)  
Innspill merkes «E136 Jora bru, sak 22/181412»

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. KMD har delegert myndigheten til å avgjøre klagesakene til Statsforvalteren. Kommunen behandler klagesaken før den oversendes Statsforvalteren. Eventuell klage sendes til kommunen.

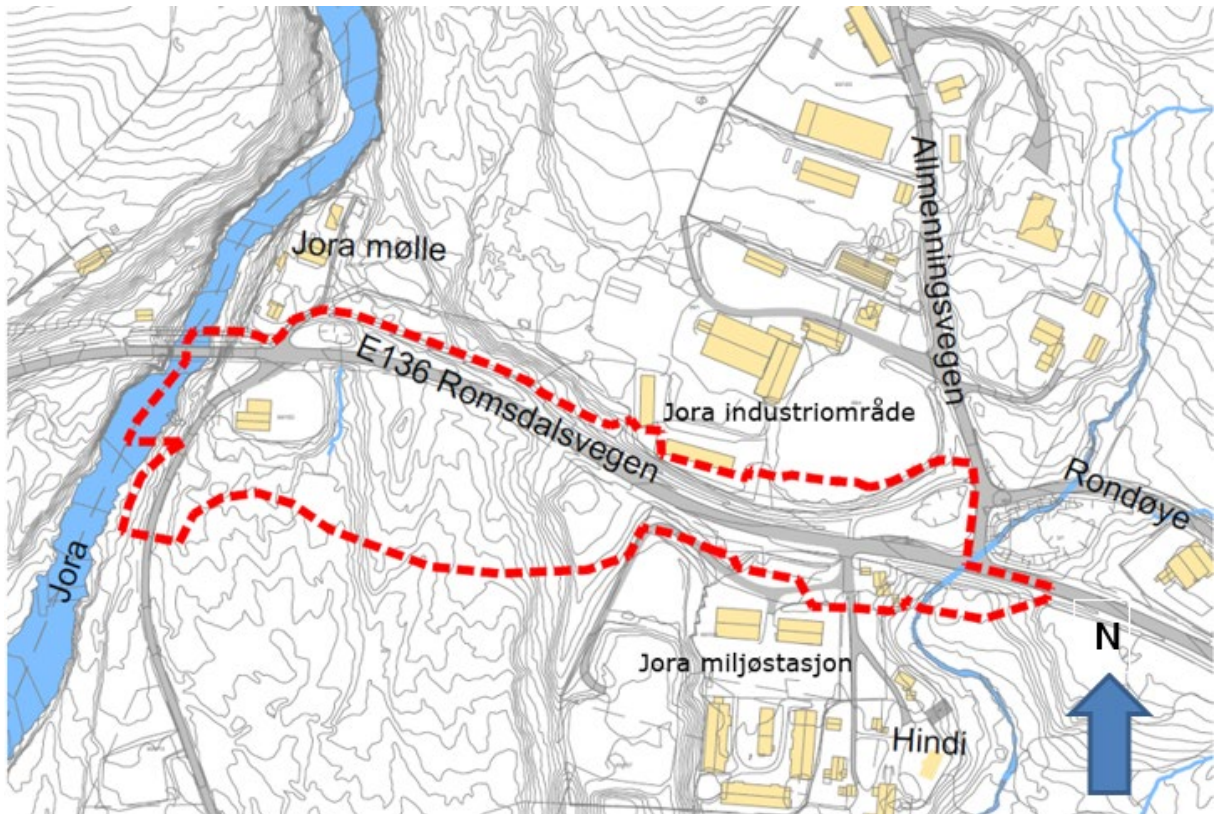
Kontaktperson i Dovre kommune: Kari Bentsdal, tlf. 912 47 518  
e-post: [Kari.Bentsdal@dovre.kommune.no](mailto:Kari.Bentsdal@dovre.kommune.no)

Kontaktperson i Statens vegvesen: Tomas Moen, Statens vegvesen, tlf. 99 29 54 10 eller  
epost: [tomas.moen@vegvesen.no](mailto:tomas.moen@vegvesen.no)

### 3 Planområdet og eiendommer som omfattes

#### 3.1 Planområdet

Planområdet ligger vest i Dovre kommune, ved elva Jora, se figur 1. Kommunegrensa går midt i elva. Jora mølle ligger nordøst for brua. Nedenfor brukryssinga ligger Simensrudfallet. Sør for E136 i Dovre kommune ligger Jora miljøstasjon. I nord ligger Joramø næringsområde. Det er bygd gang- og sykkelveg på nordsida av E136 gjennom hele planområdet. Jora miljøstasjon ligger øst for Jora bru, ved Gardsendbekken.



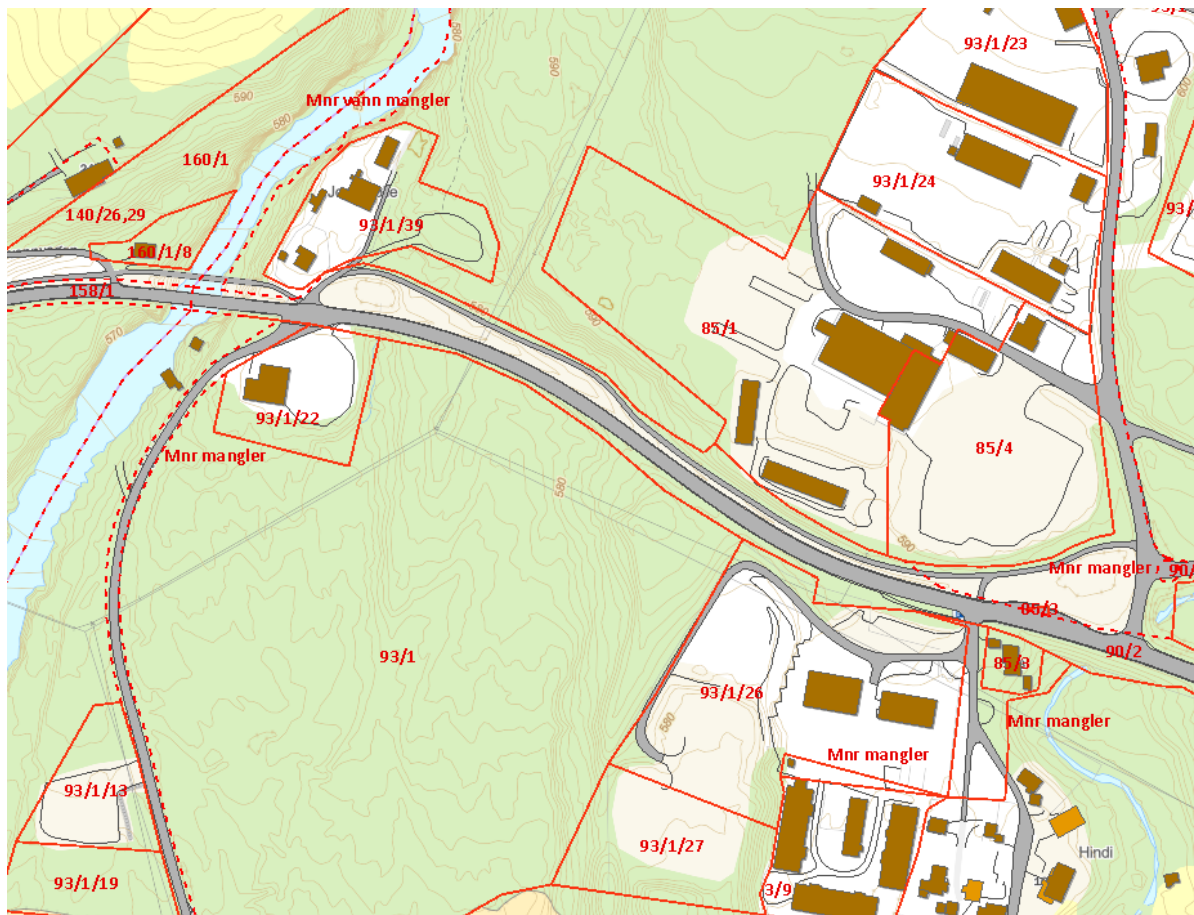
Figur 1 Kart over planområdet i Dovre kommune



**Figur 2** Bildet av E136 Romsdalsveien retning mot øst (Dombås) . Ny bru bygges til høyre(nedstrøms) for dagens E136 bru. Dagens E136 bru beholdes som gang-/sykkelveibru og dagens gang-/sykkelvei bru rives.

### 3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

G/bnr	Adresse	
93/1	Trondheimsvegen 781	
85/1	Allmeningsvegen 14	
93/1/22	Storlykkjevegen 2	
93/1/39	Jora mølle	
85/4	Allmeningsvegen 12	
85/3	Romsdalsvegen 166	
93/1/26	Romsdalsvegen 172	



Figur 3 Kart med eiendomsgrenser (kilde: InnlandsGIS)

## 4 Planstatus og overordnede føringer

### 4.1 Nasjonal transportplan

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

### 4.2 Målsetting med planarbeidet

Målsettingen er å bedre trafikksikkerhet og framkommeligheten på E136 ved Jora bru. Tiltaket legger til rette for dette med ny to- felts kjørebru nedstrøms den eksisterende Jora bru og kurveutbedringer på vegen. Eksisterende E136 bru blir ny gang-/sykkelvei bru, mens dagens gang-/sykkelvei bru blir revet. Dagens avkjørsler blir beholdt.

SVV har gjort endringer av teknisk plan og optimalisert løsningen for Jora bru og E136. Det medfører avvik mellom vedtatt reguleringsplan og den optimaliserte løsningen. Derfor fremmes forslaget til endring av reguleringsplanen for E136 Jora bru. Prosjektet omfatter tiltak både i Dovre og Lesja kommuner, men endringen av reguleringsplanen gjelder Dovre kommune.



### **4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning**

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

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

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

Kapittel 3 § 10 Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Ut fra planens egenskaper, lokalisering og påvirkninger er det vurdert om planen kan komme i konflikt med forhold som er nevnt i §10 punkt a)–h): Planen vil ikke medføre omdisponering av dyrket mark. Tiltaket vil ikke øke faren for flom, men tiltaket hensyntar evt flom i Jora. Basert på eksisterende registreringer på Miljøstatus.no vil ikke planarbeidet komme i konflikt med forhold nevnt i §10 a) – h), og planen vil ikke gi vesentlig virkning for miljø og samfunn.

Tiltaket utløser ikke krav til konsekvensutredning etter forskriften.

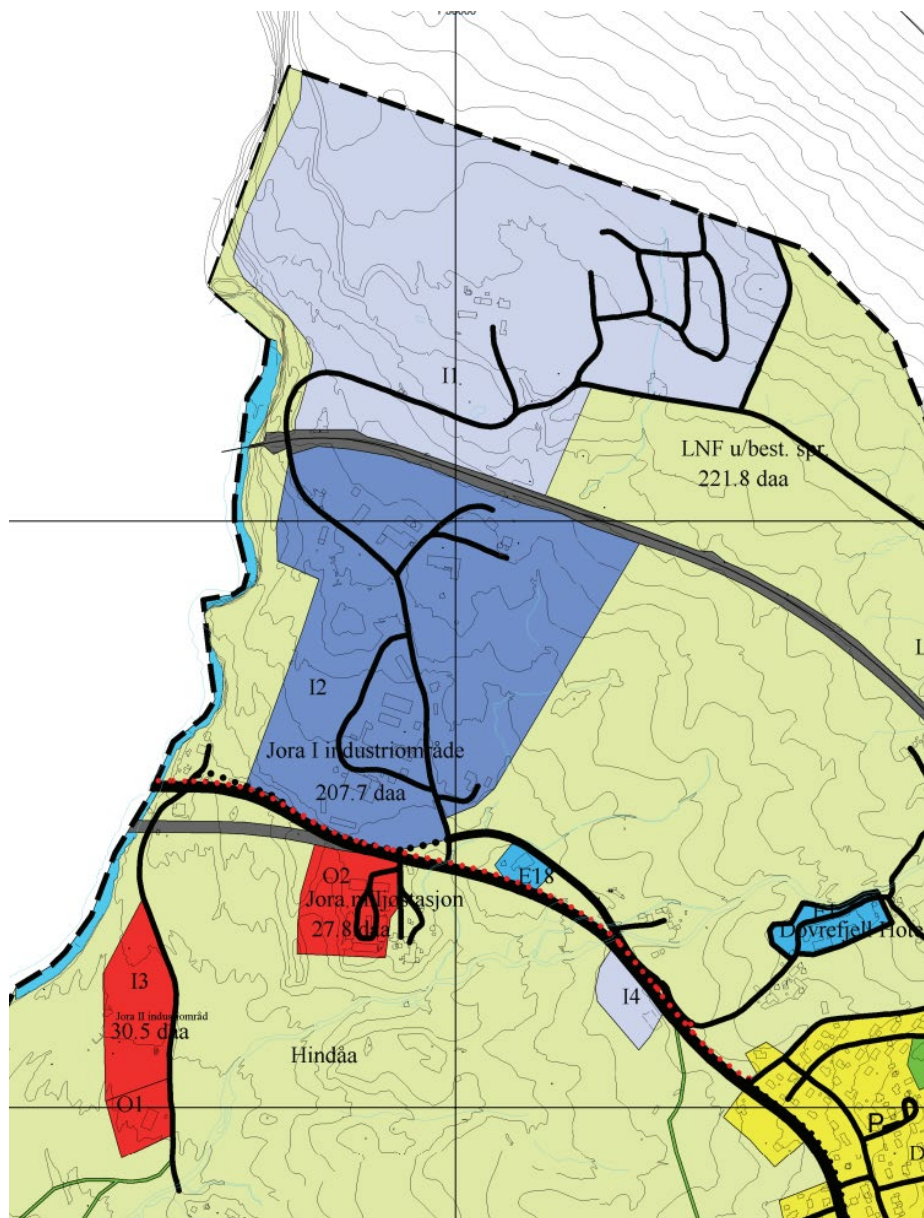
### **4.4 Planprosess og medvirkning**

Det er avholdt oppstartsmøte for endring av reguleringsplanen med Dovre kommune 11.02.2022. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Vigga og GD i 29. september 2022 og med brev til grunneiere samme dato, med frist for innspill 31.10.2022. Det kom inn 6 innspill, som er gjengitt og kommentert av Vegvesenet i kapittel 11

Vegvesenet søkte dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan våren 2022. Dovre kommune gav dispensasjon med vilkår i rådmannsvedtak 2022/44, datert 07.04.2022.

#### 4.5 Regionale planer, kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner

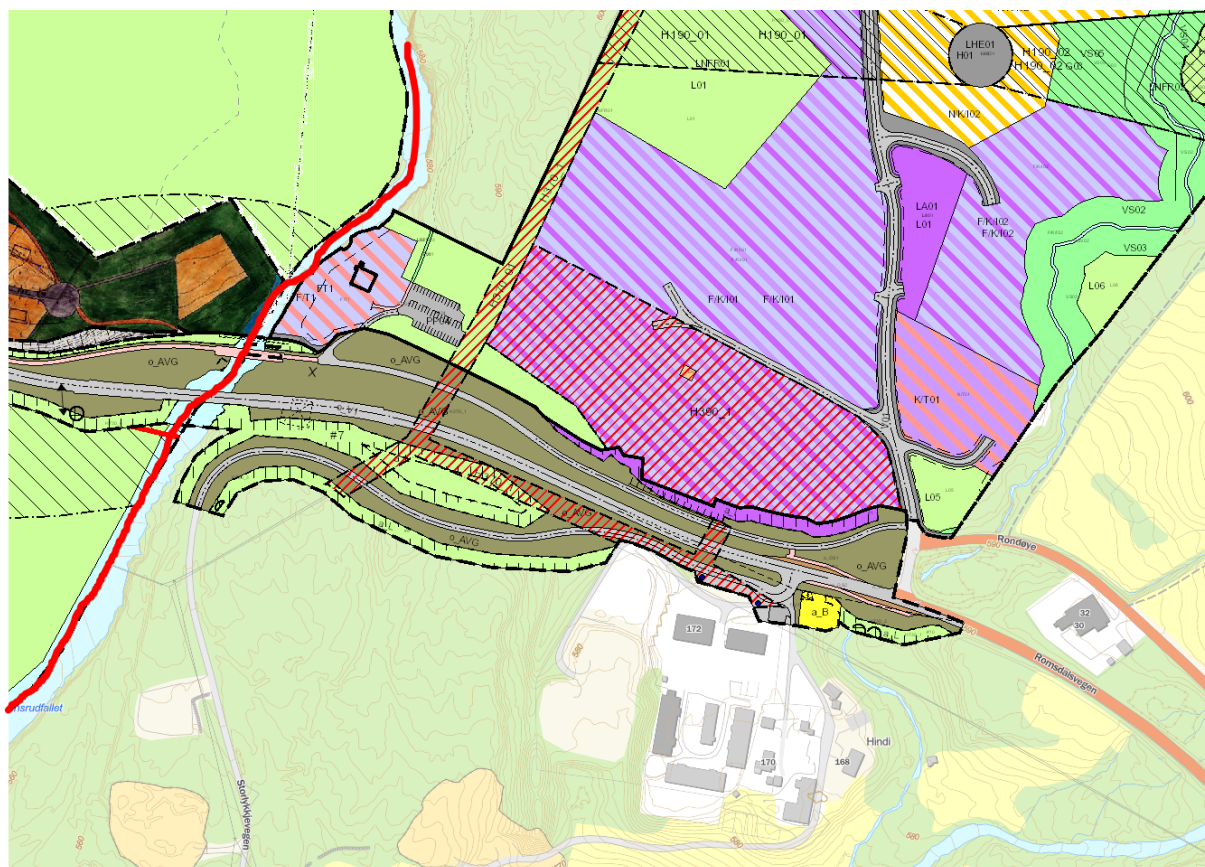
Planforslaget gjelder endring av gjeldende reguleringsplan for E136 Jora bru, vedtatt i Dovre kommune, april 2013. Se figur 5. Jora miljøstasjon er ikke regulert, men ligger i kommunedelplanen for Dombås område, datert 06.04.2009. Reguleringsplan for Joramø næringsområde er vedtatt 15.02.2013. Den ligger nord for planområdet og E136. Arealdelen av kommuneplanen for Dovre kommune ble vedtatt i 2002.



Figur 4: Utsnitt fra kommunedelplan for Dombåsområdet.

Planområdet berører områder som i kommuneplanen er vist som:

- LNF
- Hovedveg



Figur 5 Gjeldende reguleringsplaner for området. Reguleringsplan for Joramølle næringsområde ble vedtatt 15.02.2013. Reguleringsplan for Jora bru E136 ble vedtatt 17.06.2013.

## 5 Hovedutfordringer i planområdet

Dagens bru over elva Jora for E136 Romsdalsvegen er for smal og kurvaturen på begge sider mot brua er for dårlig. Linjeføring både horisontalt og vertikalt er dårlig og tilfredsstillende ikke de gjeldende tekniske kravene. Inn mot dagens bru er det fra begge retninger dårlig sikt, den ligger i et lavbrekk og er for smal. Reguleringsplanen tar for seg en mer trafikksikker og en bedre trafikal løsning. Det er bygd gang- og sykkelvegløsning gjennom området med sammenheng videre mot Lesja, den blir opprettholdt. Dagens adkomster til Storlykkjevegen, Jora mølle og Jora miljøstasjon blir ikke endret slik som gjeldende reguleringsplan viser.

## 6 Mulighetsvurderinger

Reguleringsplanforslaget er en endring av eksisterende reguleringsplan. I opprinnelig plan var avkjørsel til Storlykkjevegen knyttet til Jora miljøstasjon. Det er tidligere vurdert ulike løsninger for denne, men dette planforslaget beholder eksisterende avkjørsel til Storlykkjevegen.

Planforslaget beholder eksisterende gang-/sykkelveg som i dag, etter en totalvurdering. Det ble vurdert om gang-/sykkelvegen skulle flyttes til eksisterende E136, som ble frigitt pga ny veglinje for E136. Gang-/sykkelveien skal uansett gå på dagens E136 bru over Jora.

## 7 Planforslaget; plankart og bestemmelser



Figur 6 Plankartet

Planområdet har et samlet areal på omlag 52,1 daa. Arealene innen planområdet er foreslått regulert til følgende formål:

- Boligbebyggelse
- Forretning, kontor og industri
- Veg
- Kjøreveg
- Gang- / sykkelveg
- Fortau
- Kollektivholdeplass
- Annen veggrunn – grøntareal
- Parkering
- LNF
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Av hele planområdet utgjør areal regulert til diverse vegformål ca. 30,9 daa. Tilsvarende utgjør areal til midlertidige formål som i anleggsfasen gjelder anleggsbelte, riggområde og lignende ca. 9,6 daa.

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

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

### 8.1 Trafikkforhold

Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming er lagt til grunn for dimensjonering veger og avkjørsler.

Ny E136 ved Jora bru er prosjektert med H1-standard; 2 x 3,25m kjørefelt og total bredde på 8,5m + eventuell breddeutvidelse i kurver og over brua. Strekningen er skiltet med 60 km/t fartsgrense.

Sammenlignet med eksisterende reguleringsplan er veglinja for E136 justert fra dagens avkjøring til Jora miljøstasjon og frem til østre side av ny Jora bru. Bakgrunnen for forslaget om å justere veglinjen begrunnes med at regulert veglinje medfører at høyspentlinjer med tilhørende master må flyttes i et omfang av 500–600 m. Justering av veglinja vil ikke gå utover formåls grensen for vegformål. Veglinja avviker gradvis fra regulert linje med den største justeringen på 4,6 m midt på strekningen mellom miljøstasjonen og ny Jora bru. Justeringen av veglinja medfører at man unngår tiltak inne på Jora miljøstasjon. Foreslått løsning er gunstig med tanke på arealbruk og kostnader, og gir samme trafikksikkerhet.

Storlykkjevegen opprettholder avkjørsel til E 136 øst for ny Jora bru. Storlykkjevegen er dimensjonert for vogntog og frisikt er ivaretatt. Den oppfyller krav til landbruksveg klasse 2.

Ny adkomst til Jora mølle øst for ny Jora bru skal erstatte adkomst langs gang- og sykkelvegen for å kunne håndtere økt trafikk som følger av en evt. realisering av den regulerte parkeringsplassen ved Jora mølle. I gjeldende reguleringsplan er adkomst til Jora mølle planlagt i samme trase som gang og sykkelveg fra Allmeningsvegen og frem til østsiden av Jora bru. Det er regulert en ny parkeringsplass ved Jora mølle med plass til 45 biler. Hvis parkeringsplassen blir etablert, vil trafikken øke og den regulerte løsningen med vegbredde på 4,5 m vil ikke kunne håndtere trafikken pga vegbredden og blanding av kjøretøy med gående og syklende.

### 8.2 Gang- og sykkeltrafikk

Det gjennomgående gang- og sykkeltilbudet langs riksvegen blir beholdt i hovedsak samme trasé som i dag. Dagens E136 bru blir ny gang-/sykkelveg bru, og eksisterende gang-/sykkelvegbru blir revet. Gang-/sykkelvegen blir justert slik at traseen passer med ny gang-/sykkelveg-bru. På vestsiden av dagens Jora bru ligger et kommunalt bygg som i dag har adkomst fra E 136. Adkomst til dette bygget vil ivaretas av ny avkjørsel øst for Jora. Dagens Jora bru vil bli benyttet som kombinert kjøre- og gang og sykkelveg. SVV sitt ønske om å stenge Kvennvegen (i Lesja kommune) fra snuplass ned til kommunalt bygg for kjørende er framlagt for Lesja kommune. Endringen har liten virkning for sykkeltrafikken. Den har ingen arealmessig konsekvens, kun for bruken av dagens E136 bru, som blir fremtidig gang-/sykkelvegbru.



Figur 7 Dagens gangbru til venstre, som blir revet. Dagens kjørebru til høyre er fra 1942.

### 8.3 Kollektivtrafikk

I planområdet er det holdeplasser langs E136 i vestgående retning ved Allmeningsvegen og i østgående retning øst for avkjørsel til Jora miljøstasjon. Østgående holdeplass ved Romsdalsveien 166 blir flyttet ca 60 m østover. Vestgående holdeplass forblir uendret. Holdeplasser er planlagt med universell utforming. Virkningen av reguleringsplanen er en mer trafiksikker holdeplass i østgående retning.

### 8.4 Konstruksjoner

Prosjektet omfatter ny bru over Jora elv. Det er planlagt en sprengverksbru i betong over Jora på ca 78 meters lengde. Bredden for brua blir totalt 10,1 m ink kantdragere, hvorav kjørebane er 9 m. Det blir en trespenns bru med to pilarer, en på hver side av vannstrengen. Brua er dimensjonert for 200 års flom ink inkludert klimapåslag, samt tilfredsstillende kravet om minst 0,5 m klaring mot overbygningen ved beregnet vannstand for 200-årsflom. På grunn av store vannhastigheter og turbulente forhold (store usikkerheter) legges det til en sikkerhetsmargin lik 0,9 m på vannstanden. Det er planlagt plastring som erosjonssikring langs elvebredden og rundt pilarene.

Dagens gang-/sykkelveg bru vil fjernes når ny bru er bygd og trafikken er flyttet til den. Eksisterende kjørebru for E136 får nytt rekkverk tilpasset gang-/sykkelvegen.

Gardsendbekken går i kulvert under E136 ved Allmeningsvegen. Gardsendbakkens kulvert under E136 forlenges fordi det skal etableres ny holdeplass øst for eksisterende. Kulverten er 2 m betongrør som forlenges med rør av samme dimensjon. Det blir etablert erosjonssikring og energidreper ved utløpet av kulverten.

### 8.5 Universell utforming

Holdeplasser blir universelt utformet.

## 8.6 Landskapsbilde

Landskapsregionen tilhører de høyest-liggende bygdene i Gudbrandsdalen, og består av kraftige glasiale former med U-daler omgitt av høyfjellsterreng. Elva og naturpreget gir variasjon til den ellers rolige skoglia, med spredt bebyggelse. Ny kjørebru blir etablert, mens eksisterende gang-/sykkelveg bru blir fjernet. Gammelt brukar vest for Jora (ligger i Lesja) er registrert som kulturminne og skal bevares. Gammelt brukar på vestsiden ligger i byggegrop for ny bru og må fjernes. Det er god opplevelse av elverommet fra gang-/sykkelvegbrua. Brua og elvekryssinga oppleves lite fra dagens vegbane. Det er få spor etter åpen kulturmark langs strekningen.

Situasjonen langs E136 blir i liten grad endret. Forslagt innebærer mindre omlegging av Storlykkjevegen er opprinnelig planlagt. Bussgarasje blir revet.

## 8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Planforslaget opprettholder situasjonen for gående og syklende og virkningen er små. Tidligere reguleringsplan hadde blandet trafikk på gang-/sykkelvegen fra Allmeningsvegen til Jora bru. Den er nå endret til kun gang-/sykkelveg, og det blir etablert ny avkjørsel fra E136 til Jora mølle. Det blir bygd ei ny bru, og eksisterende gang-/sykkelvegbru blir revet. Planforslaget medfører få endringer ved mulighetene for opphold ved brua og Jora mølle for å se elverommet og kulturmiljøet.

## 8.8 Naturmangfold

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

Omtalen av naturmiljøet i planområdet og hvordan det kan bli påvirket av det planlagte tiltaket, søker å oppfylle prinsippene i naturmangfoldloven (nml) § 7, jf. nml §§ 8-12. Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot DN's Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten. Planområdet ble befart for naturmangfold august 2022. Se vedlegg E136 Jora bru Fagrapport naturmangfold.

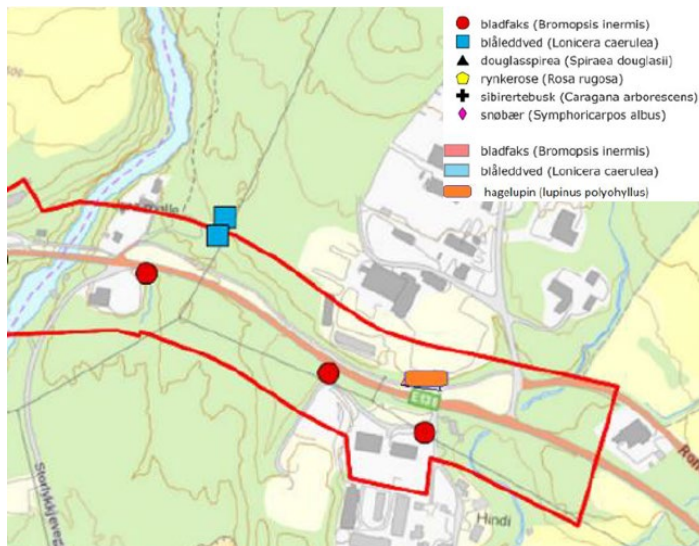
### Naturverdier

Elva Jora er et vernet vassdrag jf. St.prp. nr. 75 (2003-2004), suppleringsplan for vassdrag (2005). I følge de rikspolitiske retningslinjene for vernede vassdrag skal det derfor særlig legges vekt på å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø (pkt. 3a). Jora bru ligger ikke i et område med registrerte verdifulle naturtyper. Men ca. 940 m nedstrøms dagens bru starter deltaet til Jora å bre seg utover mot utløpet i Lågen. Det er registrert som en svært verdifull naturtype med verdi A. Deltaet har sin største verdi ved at det er flere prioriterte naturtyper representert i området. Det er et viktig beite- og rasteområde for fugl. Dette området kan bli berørt ved graving i elveløpet. Oppstrøms Jora bru er det en registrert viktig naturtype (verdi B) som starter ved jernbanebrua og strekker seg oppover langs elva. Det er ca. 590 m fra E136 og opp til jernbanebrua og grensen til dette området. Naturtypen gjelder bekkekløftene i Jora og Grøna.

## Vegetasjon

Det er tidligere registrert furufåresopp (NT=nær truet). Den tidligere forekomsten av furufåresopp (NT) ble ikke gjenfunnet under befaringen sommeren 2022. Det ble heller ikke observert andre rødlistede arter under befaringen.

Under befaringen ble det funnet forekomster av tre fremmede skadelige arter øst for Jora. Disse omfatter bladflaks (SE), blåleddved (SE) og hagelupin (SE). Det er laget reguleringsbestemmelse for å håndtere de svartlista artene.



## Økologiske funksjonsområder

Utløpet av Jora i Lågen er en god fiskeplass (jf. Lågen fiskeelv). Det er ikke kjent om deltaet og elveløpet oppover mot bekkekløften oppstrøms E136 er brukt som gyteområder. Anleggsarbeidet må ta nødvendige forholdsregler for å unngå skade på vannlevende organismer og spesielt fisk. Det er en trekkrute for elg og hjort på tvers av E136 som går mellom brufoten og boligområdet vest for dagens bru.

## Naturhistoriske/geologiske elementer

Det er løsmasseavsetninger fra istid og bresjøer langs elvene Jora og Grøna. Elvene graver i dette og frakter med seg mye materiale ut mot deltaet og ut i Lågen. Elvedeltaet til Jora er også et viktig kvartærgeologisk element og er omtalt ovenfor. Anlegget vil ikke gjøre vesentlige inngrep i nevnte formasjoner. Deltaet blir ikke berørt og brua blir fundamentert på fjell.

## Oppsummering naturmiljø

Planområdet er undersøkt ut fra de krav som naturmangfoldloven § 7 setter, jf. §§ 8-12. Det er videre tatt hensyn til vannforskriften og generelle krav for å unngå forurensning. Det er ingen umiddelbare funn av miljødata som tilsier at bygging av ny bru med nødvendig omlegging av vegen er problematisk. Det er bestemmelse om at det skal lages YM-plan for anleggsgjennomføringen, som vil søke å ivareta de nødvendige hensyn.



## 8.9 Kulturarv

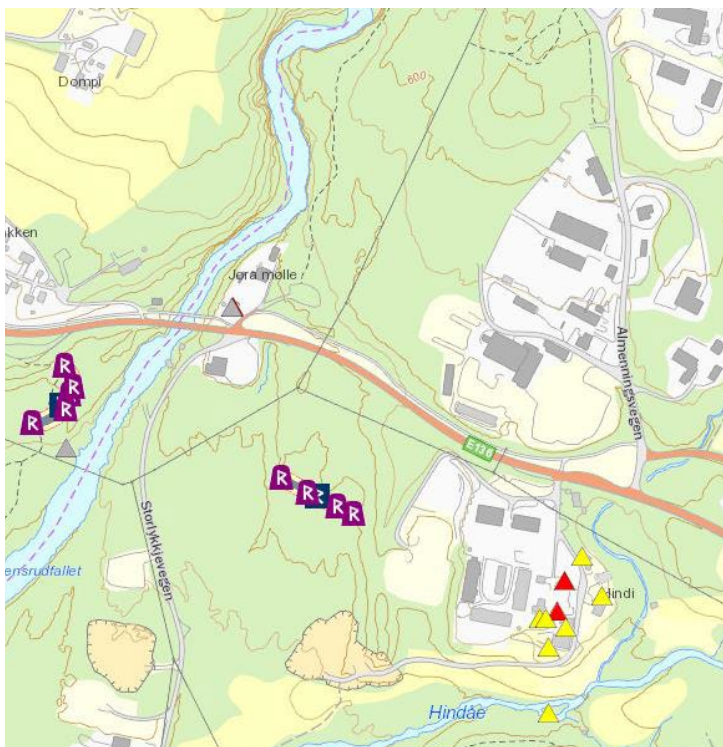
Samferdselshistorien er illustrert gjennom dagens europaveg, Postvegen fra Dombås til Romsdalen, tre generasjoner med bruer samt bussgarasjen tilhørende Lesja bilruter. Rester etter Postvegen fra Dombås til Romsdalen er synlig i tilknytning til dagens gang/og sykkelveg, som ligger nord for dagens E136. Her er det stedvis bevart murer og stikkrenner fra den opprinnelige vegen. De eldste synlige bru-restene er fra den gamle Jora bru fra 1820-tallet. Brua har vært bygget som en steinhvelvs-bru, og den har ligget sør for dagens bru. Brua ble sprengt i forbindelse med den tyske invasjonen våren 1940. Dagens E136 krysser Jora på ei bru som ble tatt i bruk november 1941. Brua er bygd som en betongbru forblenda med naturstein. Nord for den ligger gang- og sykkelvegbrua fra 1996.

Det foreligger automatisk frede kulturminner, i form av fangstgroper, sør for E136. I tillegg er en kvernstue ved Jora mølle registrert i SEFRAK-registeret. Kulturmiljøet har god lesbarhet i landskapet og det er angitt middel til stor verdi. Fylkeskommunen har uttalt at det bør gjøres minst mulig endring på industrielle kulturminner, som rester etter murer, stikkrenner og veger, ved gjennomføring av anleggsarbeidene.

Brukaret på vestsiden av elva (i Lesja) er regulert til bevaring i eksisterende reguleringsplan og er bevart. Brukaret på østsiden av elva ligger i byggegrop for ny bru og kan ikke beholdes. Elementer fra brukartet er planlagt gjenbrukt i murer og erosjonssikring om mulig.

Nedstrøms E136 Jora bru står fundamentet etter et gammelt kraftverk langs østre elvebredd. Det er sikret i med hensynssone #H570 i reguleringsplanen, etter lov om kulturminner.

Ved Gardsendbekken, nedstrøms E136, ligger to registrerte damvoller som skal hensyntas. De er sikret i plankartet med hensynssoner. Damvollene er noe skadet etter tømmerhogst i området, men etter innspill fra Dovre kommune blir de bevart i den grad det er mulig. De er ikke kartfestet i Askeladden og vises ikke i Figur 8 Registrerte kulturminner.



Figur 8 Registrerte kulturminner

### 8.10 Naturressurser

Tiltaket medfører ingen beslag av dyrka mark. Endring av reguleringsplanen frigjør arealer til landbruk, friluft og naturformål(LNF) som tidligere var avsatt til foreslått omlagt Storlykkjevegen. Storlykkjevegen får adkomst direkte fra E136 Romsdalsveien.

Det foreligger to vannverk som kan bli påvirket av anleggsarbeider ved Jora bru; Dombås Vassverk og Joramø Vassverk. Joramø Vassverk (PST183) ligger rett ved dagens gang-/sykkelvegbru over Jora elv. Dombås Vassverk ligger nedstrøms plan/byggeområdet.

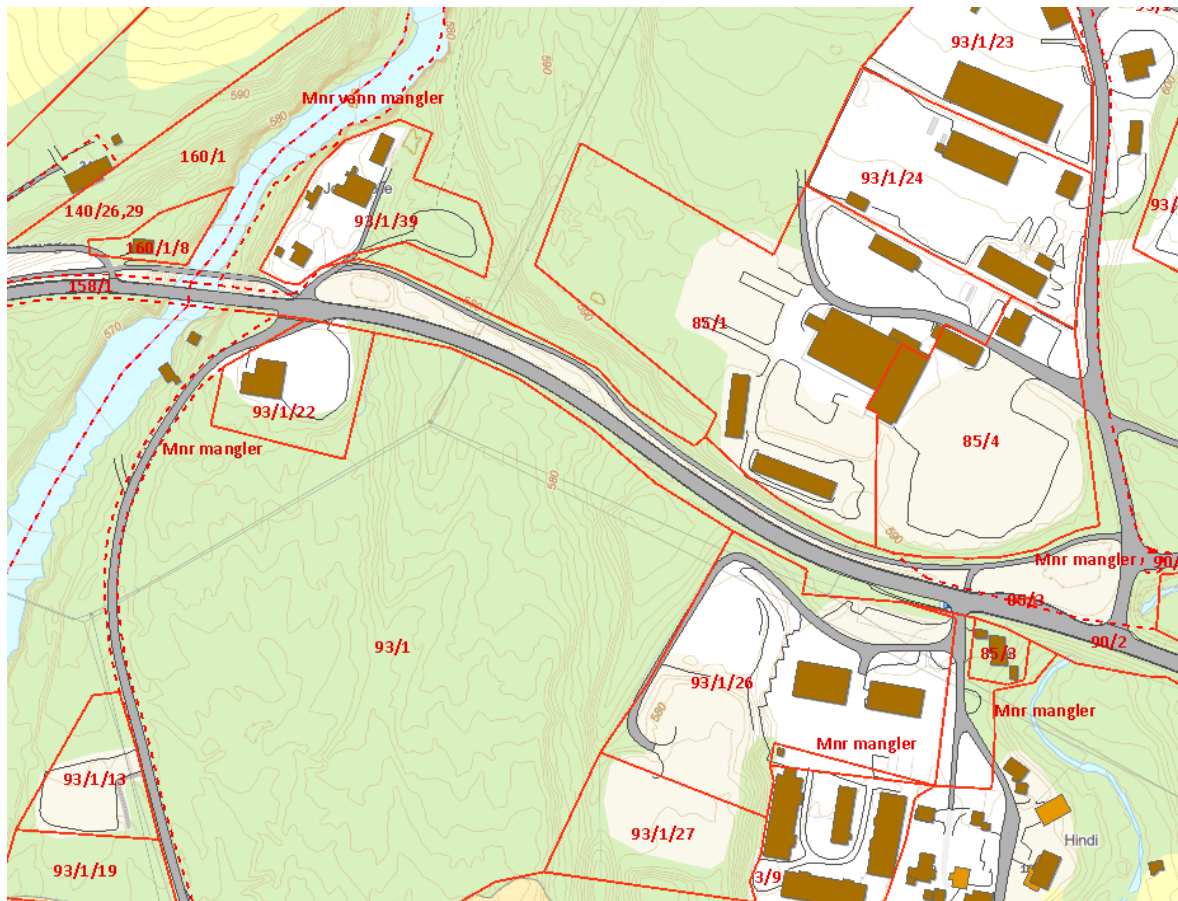
### 8.11 Geologi og grunnforhold

Berggrunnen i denne delen av Lesja/Dovre er en blanding av kambrosilurskifre, omdannede vulkanske bergarter og sparagmittdekker i komplekse strukturer. Grunnen er skrinn og berglendt, og vi kan se at det for det meste er skog. Noen steder kan det være noe mer løsmasser, slik at det danner seg karakteristiske furumoer.

## 8.12 Naboskap

Følgende gårds- og bruksnr er naboer til tiltaket:

G/bnr: 93/1, 85/1, 93/1/22, 93/1/39, 85/4, 85/3 og 93/1/26. Bussgarasje må rives fordi den ligger i ny veglinje.



Figur 9 Eiendomsgrenser

Grunnerverv er gjennomført etter det gjeldende reguleringsplan for E136 Jora bru.

## 8.13 Barn og unge

Barn og unge blir ikke direkte berørt. Gang-/sykkelveg som er viktig for trafikksikkerheten for barn og unge blir beholdt.

## 8.14 Støy

Støyulemper knyttet til planforslag er vurdert i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T 1442/2012. Det ble gjort støyberegninger i 2013. Eneste bolig innenfor planområdet, g/bnr 85/3 har beregnet støy til 66,7 dB. Eiendommen får tilbud om lokal skjerming av uteplass.

## 8.15 Byggegrenser

Byggegrensene langs E136 Romsdalsveien er uendret og håndheves i tråd med veglovens § 29.

### **8.16 Massehåndtering**

Planområdet er kartlagt for naturmangfold sommeren 2022. Deler av planområdet består av masser infisert med fremmede skadelig arter, og må håndteres rett for å unngå å spre fremmede arter. Massene kan i visse tilfeller gjenbrukes lokalt som fyllmasse. Forekomst av fremmede arter bør bekjempes lokalt før arbeidene i nærheten av forekomsten påbegynnes.

Masser er kartlagt for forurensning, og forurensa masser må deponeres ihht regelverk forurensningsforskriften.

Det ble ikke observert rødlistede arter under befaringen. Den tidligere forekomsten av furufåresopp (NT) ble ikke gjenfunnet.

Reguleringsbestemmelsene setter krav om at det skal utarbeides en ytre miljøplan for anleggsfasen.

### **8.17 Teknisk infrastruktur**

Høyspentledninger krysser over E136 Romsdalsveien. Ved denne endringen av reguleringsplanen unngår man å flytte høyspentlinjer med tilhørende master, som i utgangspunktet måtte flyttes i et omfang av 500–600 m. Hensyn til høyspent og graving nær eksisterende nett skal sikres gjennom byggeplan og koordinering med aktuelle etater.

Vann og avløpsledningen er lagt om for å unngå at den ligger i ny veglinje. Det inngår som en del av prosjektet. Overvannsystemet til E136 er lagt om og tilpasset ny situasjon. Det er etablert lukket drenering med grunne grøfter for å unngå rekkverk langs vegen.

Det er gjennomført flomberegninger for Jora og Gardsendbekken. Ved utløpet av kulverten for Gardsendbekken er det planlagt «energigreper» for å redusere skadevirkninger når vannstrømmen i kulverten blir stor.

## 9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

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

ID nr.	Uønsket hendelse	Risikonivå
4	Flom fra vassdrag	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
5	Flom fra nedbørs-hendelser	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
11	Forurenset grunn	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
12	Akuttutslipp til sjø/ vassdrag	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
18	Støy fra trafikk	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
23	Trafikkulykker, påkjørsel av myke trafikanter	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
24	Trafikkulykker, utforkjøring	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
25	Trafikkulykker, møteulykker	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
27	Anleggsperiode: trafikk-ulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
43	Bortfall av VA, forurensning av drikke-vann, energiforsyning, telekom og ikt Kulturminner	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
48	Påvirkes planområdet av naturlige terreng-formasjoner som utgjør spesiell fare	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier
51	Kulturminner	Liv og helse
		Stabilitet
		Materielle verdier

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

ID nr.	Uønsket hendelse	Beskrivelse av tiltak
4	Flom fra vassdrag	Det er utført flomberegninger ifbm bygging bru over Jora og for Gardsendbekken i 2022. Erosjonssikring og brukonstruksjon er dimensjonert ihht til flomberegningene.
5	Flom fra nedbørs-hendelser	Dimensjonere overvannssystem slik at det håndterer overvann og store nedbørsmengder. Ha tilsyn med sluk/kum for å unngå at det tettes av blader, grus og lignende.
11	Forurensa grunn	Det er utarbeidet en tiltaksplan for håndtering av forurensete masser.
12	Akuttutslipp til sjø/ vassdrag	Det må lages tiltaksplan og gode rutiner for håndtering av akuttutslipp til grunn/sjø/vassdrag under anleggsperioden.
18	Støy fra trafikk	Støy fra anleggsfasen må forholde seg til T-1442. Det er utført støyberegninger i reguleringsplanen fra 2013 for E136 Romsdalsveien. Tiltaket medfører ikke endring i trafikken eller støynivået.
23	Trafikkulykker, påkjørsel av myke trafikanter	Kryss og avkjørsler som har grensesnitt med gang-/sykkelveger er planlagt i samsvar med SVV håndbøker. Sikre friskt i plankart og bestemmelser der dette er nødvendig.
24	Trafikkulykke, utforkjøring	Kurvatur og rekkverk langs vegen er planlagt i samsvar med SVV håndbøker
25	Trafikkulykker, møte-ulykker	Kryss og avkjørsler er planlagt i samsvar med SVV håndbøker.
27	Anleggsperiode: trafikk-ulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater	Planlegge anleggsgjennomføring mtp fremkommelighet og sikkerhet. Sette av arealer til rigg og anleggsareal.
43	Bortfall av VA, forurensning av drikkevann, energiforsyning, telekom og ikt	Det må utarbeides egne ROS-analyser og tiltaks/beredskapsplan i forbindelse med detaljplanlegging og bygging av veien.
48	Påvirkes planområdet av naturlige terreng-formasjoner som utgjør spesiell fare	Utarbeide vannlinjeberegninger for flom i Jora elv.
51	Kulturminner	Legge inn reg.bestemmelse om stans i arbeid ved funn av kulturminner. Kulturminner i anleggsområdet merkes fysisk ute i terrenget.

## 10 Gjennomføring av forslag til plan

### 10.1 Framdrift og finansiering

Detaljprosjekteringen startet våren 2021. I innledende fase optimaliserte Vegvesenet veglinja og kom frem til at en endring av reguleringsplanen ville være nødvendig. For å opprettholde framdriften ble det samråd med Dovre kommune først søkt om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan, for deretter utarbeide en formell endring av reguleringsplanen.

Byggearbeidene startet sommeren 2022 og er planlagt ferdigstilt i 2023. Byggingen skal finansieres med statlige midler. Tiltaket er omtalt i gjennomføringsprogram for riksveger 2022–27

## 10.2 Gjennomføringsavtaler

Tiltaket finansieres med statlige midler. Private veger som ligger innenfor planområdet, beholder samme driftsansvar som tidligere.

## 10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Tiltaket vil skje langs og utenfor E136 Romsdalsvegen ved Jora, men anleggsfasene må planlegges for å sikre adkomst til Storlykkjevegen og Jora mølle. Dagens gang-/sykkelvegbru skal rives når trafikken er flyttet over på ny kjørebru.

## 10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Det er satt krav om at det skal utarbeides en ytre miljøplan. Utover det er det ingen spesielle forhold innen sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) som har hatt konsekvenser for foreslått planløsning.

## 10.5 Ytre miljø

Tabell 1 Sammenstilling av temaer for ytre miljø

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

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

## 11 Sammendrag av innspill og merknader

Oppsummering og vegvesenets kommentarer til innspillene fra kunngjøring av oppstart.

### 1. Statsforvalteren i Innlandet

Når reguleringsplanen nå skal endres må en vurdere tiltaket i forhold til krav om konsekvensutredning jf. Plan og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning. Det bør være gjort ved varsel om oppstart av planarbeid. Statsforvalteren kan ikke ut fra dispensasjonssaken se at endringene berører fagområder som Statsforvalteren har ansvar for på en slik måte at det er krav om konsekvensutredning.

Ved melding om oppstart må planavgrensningen være tilgjengelig i InnlandsGIS.

Statsforvalteren forutsetter at KMD rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn for samfunnssikkerhet og beredskapsmessige forhold. Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn. Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn.

Vegvesenets kommentar: Vurdering om krav om konsekvensutredning er omtalt i dokumentet. Det vurderes at det ikke er behov for konsekvensutredning ihht forskriften.

### 2. Mattilsynet

Lesja kommune har drikkevannsforsyninger i nærheten av planområdet. Det er viktig at eventuelle drikkevannskilder i planområde blir kartlagt og beskyttes mot forurensing. Drikkevannsforsyninger bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien er tatt i bruk. Det er viktig at planen har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleums- produkter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i områder med vannforsyninger. Det er viktig for fiskehelse/velferd at det iverksettes tiltak ved brukarbeidet som sikrer at det ikke blir direkte avrenning til vassdrag. Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadeliggjørere i forbindelse med flytting av masser.

Vegvesenets kommentar: Det er utarbeidet YM plan som Vegvesenets entreprenør skal overholde. Utslipp i Jora skal unngås både med tanke på drikkevann og fiskehelse. Det er restriksjoner for hvilke perioder det kan arbeides i elva mtp fiske. Det er krav om



beredskapsplan for akutt utslipp. Gode rutiner for håndtering av avfall og partikler. Svartlista arter er kartlagt og skal håndteres etter gjeldende regelverk.

### 3. Norges vassdrags og energidirektorat

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

Reguleringsplaner må ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser knyttet til sikkerhet mot flom, erosjon, skred og overvann, samt allmenne interesser i vassdrag og grunnvann.

Vegvesenets kommentar: Veilederne er gjennomgått og sjekket. SVV har utarbeidet flomberegninger for dimensjonering av ny Jora bru og for stikkrenne/kulvert for Gardsendbekken. Det er grunnlag for beregning av erosjonssikring og energidreper i Gardsendbekken.

### 4. Dovre kommune

Dovre kommune forventer at kulturminner i området blir tatt i vare på en god måte videre i planarbeidet, og nevner spesielt skytestillinger og damvoll med merke H730\_1, H730\_2 og H730\_3 og i tillegg at det gamle brukaret på østsida av Jora, der tilsvarende brukar på vestsida av Jora er verna som nyere tids kulturminne og ligg i bestemmelsesområde #K, blir bevart så langt det let seg gjøre. Kommunen forventer også at størst mulig del av skog/jordbruksareal som vil bli liggende utenfor planlagt tiltak, og som ligg innenfor plangrensa, blir avsett til LNF område landbruksformål i ny reguleringsplan. Dovre kommune minner om vedtaket og vilkår sett i dispensasjonssaka knyttet til avkjørsler og sideforskyvning av E136.

Vegvesenets kommentar: Vegvesenet har i samråd med Dovre kommune utformet tiltak i Gardsendbekken slik kulturminne H730\_1 og H730\_2 blir tatt vare på. H730\_3 skal ikke berøres. Gammelt brufundament #K på vestsiden av Jora skal bevares. Brukar på østsiden lar seg dessverre ikke bevare pga nærhet til byggegrop. Arealer som ligger innenfor plangrensa og nå ikke blir regulert til vei, blir regulert til LNF.

### 5. Norges lastebileier-Forbund (NLF)

NLF Innlandet ber om at følgende punkter vektlegges:

- Vegstandarden må ta høyde for at det tillates større kjøretøy enn i dag. Det må minimum legges til rette for modulvogntog og 24 meter lange tømmervogntog nye i kryss/avkjørsler.
- Eventuelle sikthinder fra busker og trær må fjernes for å få best mulig trafiksikkerhet.

Vegvesenets kommentar: Storlykkjevegen er dimensjonert for vogntog. Avkjørsel til Jora miljøstasjon forblir uendret. Det er regulert frisiktsoner i tilknytning til avkjørsler.

#### 6. Innlandet fylkeskommune (IFK)

Fylkeskommunens samferdselsfaglige interesser blir ikke berørt, og IFK har ingen merknader til varsel om oppstart. Fylkeskommunen har ingen vesentlige merknader til planoppstart for endringen utover merknader gitt ved behandling av dispensasjonen.

Vegvesenets kommentar: tas til orientering

## **Vedlegg**

Risiko og sårbarhetsanalyse for E136 Jora

E136 Jora Fagrapport naturmangfold

Plankart, datert 23.02.2023

Planbestemmelser



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**