

# Innspel til reguleringsplan for E136 Stuguflåten–Raudstøl – Lesja kommune

## Bakgrunn

E136 mellom Dombås og Ålesund er det viktigaste vegsambandet mellom austlandet og Møre og Romsdal/nordre del av Vestlandet. Vegen vert ofte kalla «Eksportvegen».

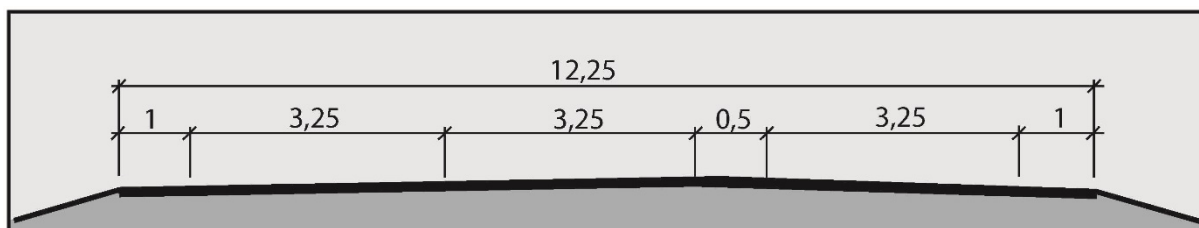
Prosjektet går frå Raudstøl i Rauma til Stuguflåten i Lesja. Brustaulia er den delstrekninga som skapar problem vinterstid, og denne strekninga ligg i Rauma kommune. Strekninga går også inn i Oppland fylke med ca. 1,5 km. Totalt er heile strekninga ca. 5 km.

I 2007 vart det godkjent ein reguleringsplan med forbikøringsfelt (krabbefelt) opp Brustaulia. Denne planen strekte seg ca. 300 m inn i Oppland, og flettinga var fullført før jernbanebrua/jernbanekryssinga. Planen tilfredsstillar ikkje dagens krav, og det må regulerast på nytt.

Heile strekninga sett under eitt utgjør i dag ein av flaskehalsane på stamvegen. Dette gjeld i hovudsak vinterstid på grunn av bratt veg (5–6 %) kombinert med til dels krappe kurver. Det er hovudsakleg tunge køytøya som har problem. Køytøya kjem ikkje opp bakkane, og dette kan medføre at E136 vert stengt for all trafikk.

## Vegstandard

Den nye vegen vert planlagt som H2-veg som er «Nasjonale hovedveger, ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t. Vegbreidda er i utgangspunktet 8,5 meter (tofeltsversjonen), men vi har fått løyve til å bruke 9,0 m (+3,25). Dette vil komme i ein venta revisjon av normalen (pga. forsterka midtoppmerking som tek 0,5 m). I den gamle reguleringsplanen var total vegbreidde med forbikøringsfelt 10,5 meter for 3 køyrefelt på 3 m, og skuldrar på 0,75 m. Ny veg vil få ei totalbreidde på 12,25 m med køyrefeltbreidde på 3,25 m. I tillegg er det 1 m skulder og 0,5 m forsterka midtoppmerking (rumlefelt).



Figuren viser total vegbreidde for 3-felt veg.

## Forbikøringsfelt (krabbefelt)

Bakgrunnen for at forbikøringsfeltet strekkjer heilt opp til Stuguflåten er hastigheitskrava til køytøya i dei to felta oppover. Etter normalen skal ikkje fartsdifferansen mellom køytøya i dei to felta vere over 15 km/t. Flettinga er fullført ca. 150 m før planavgrensinga. Desse metrane treng vi for å kople oss inn på vegen vidare austover.

## Busslommer og gang- og sykkelveg

Det er planlagt gang- og sykkelveg frå starten av prosjektet til busslommene ved Brøst-/Brudevegen. Som eit reiselivsprodukt er det tenkt at det skal tilretteleggast for sommarsykling langs Brudevegen og vidare til Raudstøl der traséen kryssar elva.

## Arkeologi



Område for dyrkningslag (yngre jernalder) t.v. og «røykstove» t.h.

Det er gjennomført arkeologi i samarbeid mellom fylkeskommunane i Oppland og Møre og Romsdal. Møre og Romsdal har gjort feltarbeidet og rapportskrivinga. I Oppland er det funne eit dyrkningslag frå yngre jernalder. Dette er nedom husa på Stuguflåten, og funnet ligg difor i traséen for gang- og sykkelvegen. Vår erfaring tilseier at området vert frigitt utan krav til utgraving.

## Konsekvensutgreiing (KU)



Til venstre dm på oppsida av vegen vest for husa på Stuguflåten, og til høgre vegskråning («skogsmark») på nedsida av vegen (sett austover). Her vert dm i lita grad berørt.

Prosjektet har eit tidleg kostnadsoverslag på over 500 mill (med fysisk midtrekkverk). Det er difor gjennomført KU. Tema etter handbok V712 Konsekvensanalyse er gjennomgått. I det store og heile er det ingen spesielle verknader. Dette kan vi lett forstå sidan vegen følgjer eksisterande trasé. Det mest negative er beslag av dyrkamark. På oppsida av vegen vert det nedbygt noko dm, medan på nedsida vil anlegget legge beslag på eksisterande vegskråning og «skogsmark». Det vanskelegaste temaet er såkalla slåttemarkar som er utvald naturtype. Dette har vi berre i Møre og Romsdal i dette prosjektet.

## Kryssområdet Stuguflåten



Til venstre mot Brude og Mardalsvegen, og til høyre mot Brøste.

Problemstillinga rundt kryssområdet på Stuguflåten treng litt utdjupe forklaring. Her er det mange krav til vegutforming som må vurderast (handbok N100 Veg- og gateutforming). Blant anna er det ikkje noko klart og eintydig skille mellom det som er kryss og det som er avkøyrslé.

Nokre normalkrav:

- «Kryss skal bygges som forkjørregulert T-kryss eller rundkjøring»
- «Minste avstand mellom kryss skal være 500 m.»
- «I kryss med nasjonal hovedveg bør trafikkøyr (dråpeøyr) anlegges i sekundærvegen.»
- «Avkjørsler med ÅDT > 50 og ÅDT på primærvegen > 2000 bør utformes som kryss.»

Innleiingsvis kan det seiast at vi la feilaktig til grunn i førsteutkastet at begge avkøyringane var kryss. Med skal-kravet om 500 meter mellom kryss på hovudveg, vart Brøstvegen langt i undergang. Dette gjekk vi vekk frå i dialogen med Region øst.

I og med at Brøstvegen er kommunal veg vel vi å regulere avkøyringa som kryss med trafikkøyr (tilsvarande som på Lesjaskog). Brudevegen er for Lesja sin del privat veg. Då vert reguleringa avkøyrslé. Dagens «kryss»/avkøyringar er på mange måtar likeverdige, men statusen til vegane er avgjerande for at vi regulerer til kryss mot Brøste og avkøyrslé til Brude. Vi legg vekt på at det skal vere god plass i begge avkøyringane.

## Jernbanekryssinga

For å få nok høgde til jernbanebrua blir veggen senka ca. 1 m i kryssingspunktet. Dette skal ikkje medføre noko konflikt med Rauma elv «nedstrøms» jernbanebrua. All vegutviding skjer på oppsida av veggen og inn i bergskjering.



Jernbanebrua sett frå nedover mot Åndalsnes (t.v.) og oppover mot Bjorli (t.h.)

## Innløysing av hytter



Til venstre hytte profil 9250, og til høgre hytte profil 9400.

Vi tenkjer no at to hytter må innløysast og rivast (profil 9250 og 9400). Den første hytta kjem i direkte konflikt med veglinja og eit busstopp. Den andre hytta kjem i konflikt med nødvendig riggområde for bygging av jernbanebrua. Bru må byggjast på staden og flyttast inn på jernbanelinja ved togstopp. Vi vurderte også å løyse inn ei hytte (eigentleg gammal kvilebu for jernbaneverket), som vart inneklemt mellom veg og jernbane. Vi har vore på synfaring saman med grunneigaren, og han er innforstått med at hytta får dårlegare beliggenheit etter anlegget. Hytta må ikkje rivast for å kunne gjennomføre anlegget, samt at hytta har historisk verdi (kvilebu), slik at vi vel å ikkje innløyse eigedommen.

## Avkøyrsløse profil 9650 og parkeringsplass ved fylkesgrensa



Avkøyrsløse til Øvre Kleiva og gamal vegsløyfe (t.v.) og «stopplomme» ved fylkesgrensa (t.h.).

Avkøyrsløse profil 9650 er hovudtilkomsten til Øvre Kleiva. I dag er dette ei vegsløyfe med tilkomst også ved Nedre Kleiva. Avkøyrsløse ved Nedre Kleiva vert stengt pga. at nyevegen lagar høg bergskjering. Avkøyrsløse (9650) vert også nytta i samband med omkøyringsveg og togstopp. Vi har signal på togstopp i ei veke.

Ved grensa er det i dag ei større «stopplomme». Vi fjernar avkøyringa på brei front, og regulerer for ny parkeringsplass. Dette er gjort med tanke på stopp for turistar og elles i reiselivssamanheng.

## Krøterundergang

Ved ca. profil 9135 er det planlagt krøterundergang. Ny undergang til erstatning for eksisterende. Undergangen vil få så stor lengde at vi unngår rekkverk på nedsida av vegen.

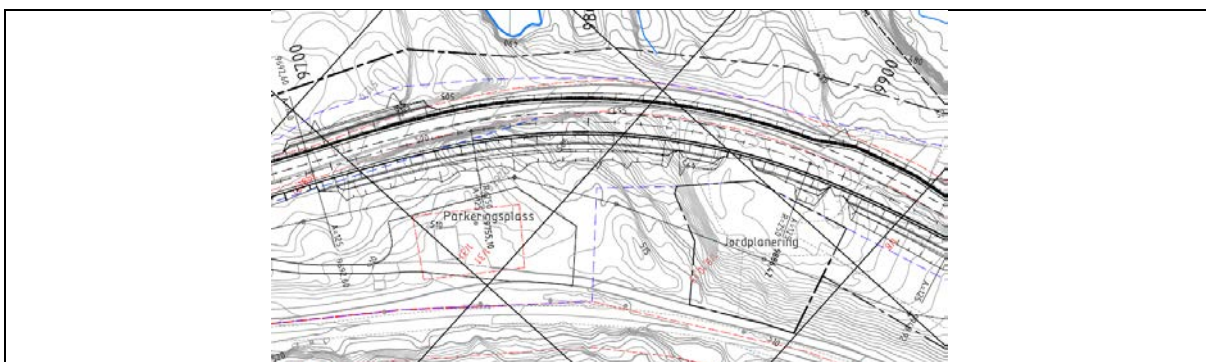
## Vassdrag

Det er fokus på at Rauma elv ikkje vert berørt i reguleringsplanen, og all utviding skjer oppover i terrenget i Lesja. I Rauma kommune vil vi flytte nedover i Brustaulia, men dette vil ikkje komme i konflikt med Rauma elv. Elles er det også her utviding oppover i terrenget.



Rauma elv rett nord for jernbanebrua på Stuguflåten. Rånåkkollen i bakgrunnen.

## Parkeringsplass 9750 og jordplanering 9870



### Parkeringsplass og jordplanering

Det er tenkt ein parkeringsplass ved profil 9750. Dette er på oppsida av vegen ved den gamle veg-garasjen. Dette vil vere eit tilbod for dei som køyrer nedover Romsdalen.

Jordplanering tenkjer vi oss i ei «hole» i terrenget (ikkje på dyrka mark). Dette er ved profil 9870. Tilsvarande «holer» er det også i Rauma kommune. Her skal vi plassere overskotsmassar som røter, vegetasjonsdekke og såkalla ubrukbare jordmassar frå veglinja. Området vert pussa på overflata når det er «oppfylt». Mykje av desse massane er også tenkt plassert på utsida av «Storfyllinga» i Brustaulia.