



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Offentlig ettersyn



Sweco AS

## Detaljregulering Rv. 3 Fjell - Opphus nord

PlanID: 3423\_20150400

Stor-Elvdal kommune

Statens vegvesen  
Utbygging  
Januar 2025

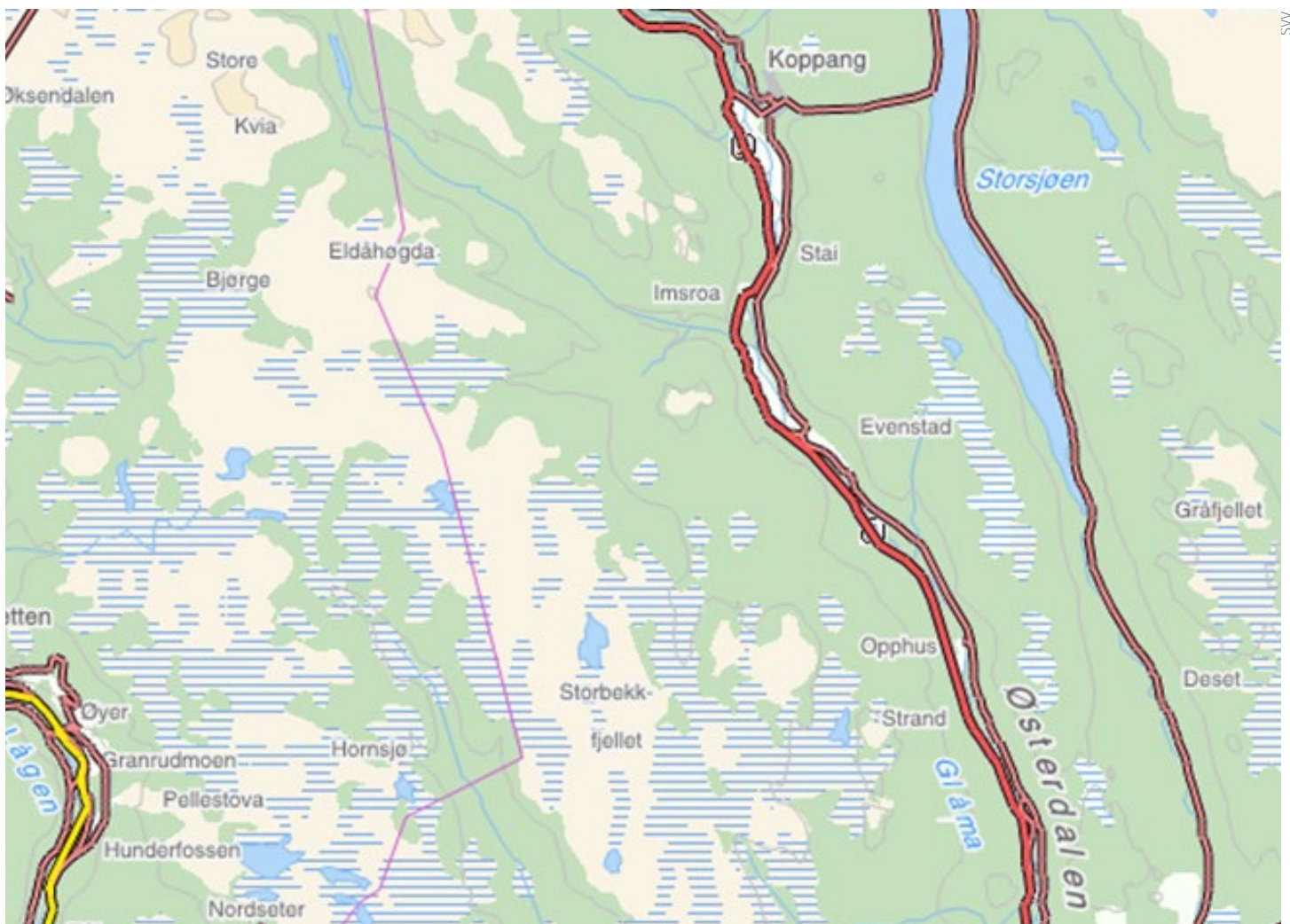
Vedlegg 3 til planbeskrivelsen





Statens vegvesen

## PLANPROGRAM



## RV. 3 FJELL - OPPHUS NORD

STOR-ELVDAL KOMMUNE

## Innhold

1	Innledning.....	2
1.1	Formål med planprogrammet.....	2
1.2	Bakgrunn, dagens veg.....	2
1.3	Effektmål, kvalitetsmål og økonomiske mål for riksveg 3.....	3
1.4	Forprosjekt-rapport (24.06.2014).....	5
1.5	Forprosjekt/ Anslag - østre linje (31.08.2017).....	5
1.6	Forprosjekt/ Anslag - vestre linje (28.03.2019).....	6
2	Rammer og føringer.....	7
2.1	Nasjonale og regionale planer/ føringer.....	7
2.2	Kommunale planer/ føringer.....	8
3	Planområdet – dagens situasjon.....	11
3.1	Beskrivelse av planområdet.....	11
3.2	Trafikk – vegstandard – fartsgrenser – flomfare.....	11
3.3	Trafikksikkerhet – trafikkulykker – miljø.....	12
4	Beskrivelse av tiltaket.....	14
4.1	Vegstandard og utforming.....	14
4.2	Vurderte veglinjer.....	18
5	Behov for videre utredninger.....	21
5.1	Prissatte konsekvenser.....	22
5.2	Ikke-prissatte konsekvenser.....	23
5.3	Lokale virkninger.....	27
5.4	Risiko og sårbarhet (ROS).....	27
5.5	YM-plan (ytre miljø).....	28
6	Planprosess og fremdrift.....	29
6.1	Planprosess.....	29
6.2	Informasjon og medvirkning i planprosessen.....	29
6.3	Fremdrift.....	30
6.4	Organisering.....	30
7	Vedlegg.....	30
8	Kilder.....	30

# 1 Innledning

## 1.1 Formål med planprogrammet

Hensikten med et planprogram, ref. PBL § 4.1:

*«Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn senest samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.»*

Første ledd er å utarbeide et forslag til et planprogram, som skal behandles og fastsettes av kommunestyret i Stor-Elvdal kommune. Forslag til nytt revidert planprogram fremmes med utgangspunkt i foreliggende plangrunnlag, inkludert tidligere fastsatt planprogram for Fjell-Opphus nord (2016) og forprosjekt (2014).

Planmyndigheten er videre ansvarlig for vurderingen av om tiltaket krever konsekvensutredning (KU) etter Plan- og bygningsloven (PBL) § 12-10, 1. ledd og § 4-2 med tilhørende forskrift. Etter KU-forskriften § 2 og tilhørende vedlegg I og II vurderes det også om tiltaket krever både planprogram og konsekvensutredning eller kun sistnevnte. Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger i PBL er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Forslagsstiller har etter § 4 i forskriften vurdert at tiltaket med de alternative vegtraseene ikke er av et slikt omfang at det faller inn under planer som alltid skal ha konsekvensutredning etter forskriftens §§ 6 og 7. Tiltaket er videre vurdert under § 8 i forskriften der det er sett på om utvalgte tema vil ha vesentlige virkninger på miljø og samfunn, slik at det er aktuelt å presentere konsekvensanalyser for disse tema. I forbindelse med arbeidet for tidligere fastsatt planprogram ble det utarbeidet et notat som redegjorde for en *Vurdering av KU-forskriften*. I notatet redegjøres det for hvilke temaer som utløser behov for konsekvensanalyse. Planprogrammet beskriver de tema innenfor samfunn, natur og miljø som skal utredes.

## 1.2 Bakgrunn, dagens veg

Rv. 3 er en viktig forbindelse mellom regioner og landsdeler, og er derfor klassifisert som stamveg, og en av de viktigste vegene i vegnettet vårt. Formålet med planarbeidet er utvikling av eksisterende veg for å utbedre trafikkforholdene langs rv. 3 på strekningen Fjell til Opphus nord, en vegstrekning på ca. 6 km langs dagens veg. Prosjektet er en videreføring av gjennomført utbedringsprosjekt fra Hovda bru til Fjell.

Dagens veg på strekningen Fjell til Opphus nord har til dels dårlig kurvatur, for smal veg, dårlig bæreevne og mange avkjørsler, samt nærføring til bebyggelse. Dette gjelder spesielt nordre del av strekningen.

Statens vegvesen utarbeidet i 1987-1989 en hovedplan for ny rv. 3 i Stor-Elvdal kommune, med tre alternativer for enten utbedring av eksisterende veg i øst langs Glomma (østre linje) eller etablering av ny veg vest for bebyggelsen på Opphus (Vestre linje). Vegdirektoratet fattet i 1989 vedtak om utbygging etter vestre linje (Skoglinjen) (se kap. 2.2).

I 1999 ble utbedring av eksisterende veg vurdert som en langsiktig løsning for rv. 3 på strekningen Strand kirke – Opphus nord. Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune (videre bare kommunestyret)

fattet vedtak om vestre linje (Skoglinjen), hvor dette ble lagt inn i kommunedelplanen, som igjen er videreført i gjeldende kommuneplan (se kap. 2.2.2 – 2.2.3).

Videre arbeid med strekningen Fjell – Opphus nord ble avvventet, med en pågående prosess mellom 2000-2006 for utbedring og breddeutvidelse av eksisterende rv. 3 mellom Hovda bru – Strand kirke i sør (se kap. 2.2.4).

I 2014 ble det utarbeidet et forprosjekt (se kap. 1.3) som grunnlag for videre arbeid med Fjell-Opphus nord. I 2014-2016 satte Statens vegvesen region øst i gang en planprosess for utarbeidelse av reguleringsplan på strekningen Fjell til Opphus nord langs rv. 3, med sikte på utbedring av denne i forbindelse med programtiltak for NTP-perioden 2018-29 (Nasjonal Transportplan). Stor-Elvdal kommune fattet i november 2014 vedtak om at det skulle utarbeides et planprogram, og at forholdet til Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) og aktuelle temaer videre for vegalternativene skulle avklares.

Planprogrammet for Fjell-Opphus nord ble utarbeidet i 2015, og fastsatt av kommunestyret i 2016.

Arbeidet med teknisk plan og reguleringsplanen, herunder nye beregninger for flomsikring av østre linje, har vist at det ble større kompleksitet rundt brukonstruksjoner og vegheving enn først antatt. Parallelt kom det nye politiske føringer etter en underskriftskampanje og et innbyggerforslag som argumenterte for vestre linje (Skoglinjen). Denne ble behandlet i kommunestyret 23.04.2018. Statens vegvesen meddelte derfor våren 2018 at videre arbeid med reguleringsplanen skulle avvvente ny beregning av kostnader for vestre linje (Skoglinjen).

Med bakgrunn i nytt kostnadsforslag for vestre linje (Skoglinjen), og kost nytte beregning for begge linjene, har Statens vegvesen besluttet at det er ønskelig å gå videre med regulering av vestre linje (Skoglinjen) fremfor østre linje.

I sak 19/76 den 17.12.2019 fattet kommunestyret i Stor-Elvdal følgende vedtak:

*«Stor-Elvdal kommune gir sin tilslutning til igangsetting av revisjon av planprogram og påfølgende arbeid med utarbeiding av reguleringsplan for Rv. 3 Fjell-Opphus nord vestre linje.»*

### **1.3 Effektmål, kvalitetsmål og økonomiske mål for riksveg 3**

Følgende mål er satt opp for utbedring og/eller omlegging av rv. 3:

#### *Effektmål:*

- En nedgang i trafikkulykker på strekningen, i tråd med Statens vegvesens nullvisjon.
- Bedre nærmiljø for beboere langs vegen.
- Bedre framkommelighet og regularitet, spesielt viktig for næringstransporten på foretrukket rute Oslo – Trondheim.
- Bedre og mer rasjonell vegdrift på strekningen.

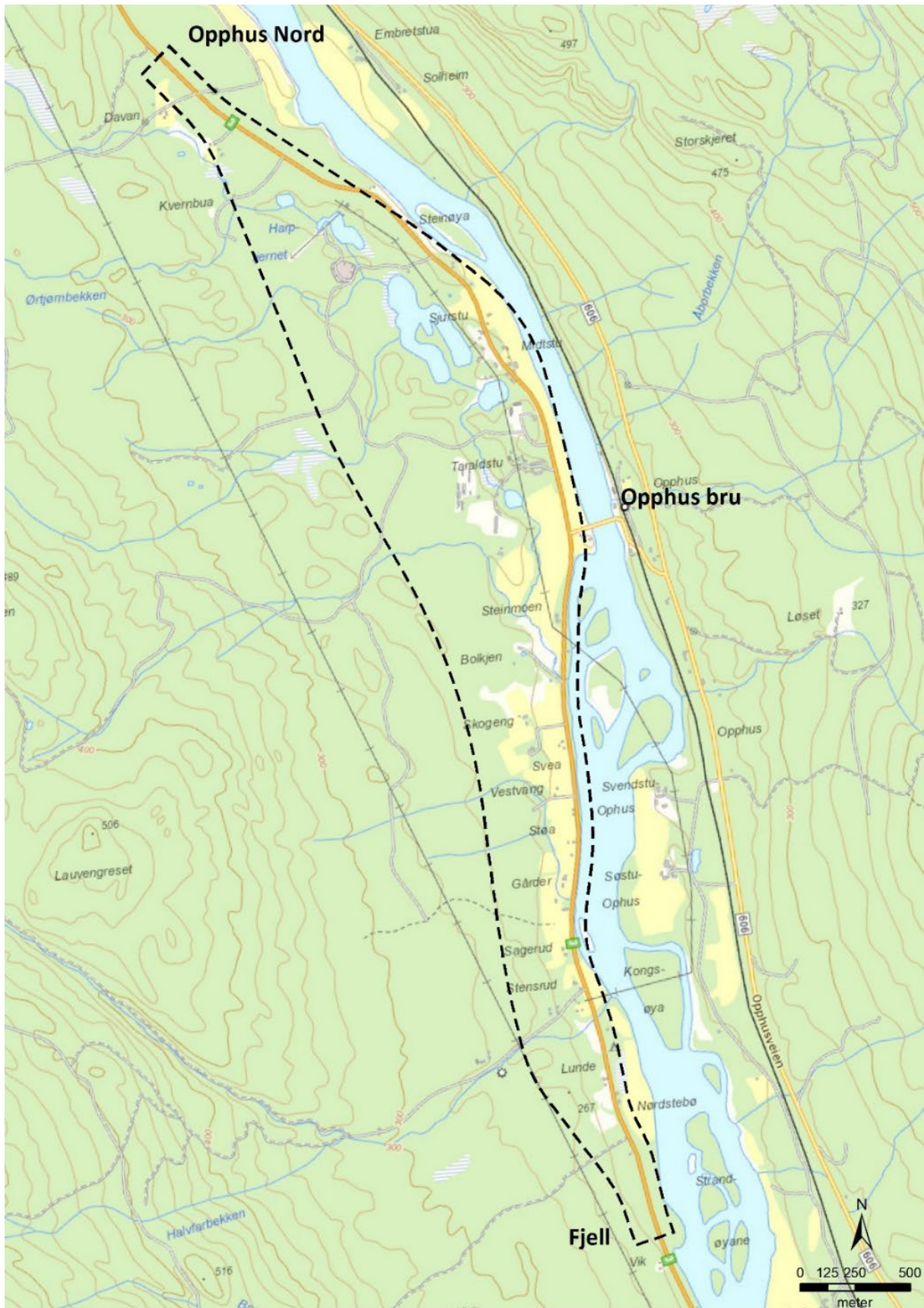
#### *Kvalitetsmål:*

- Framtidig rv. 3 skal i vesentlig grad ikke forringe naturmiljøet, derunder artsmangfold og vannkvalitet.
- Vegløsningene skal ta hensyn til vern av dyrket mark. Adkomst til dyrket mark skal sikres på en god måte.
- Framtidig rv. 3 skal ha god tilpasning til det eksisterende landskapet.

#### *Økonomiske mål:*

- Vegsystemets standard skal optimaliseres slik at en oppnår et vegsystem med ønsket kvalitet innenfor realistiske økonomiske rammer.





Figur 1.1 Kartet viser planområdet. (Det tas forbehold om avgrensningen.)

#### **1.4 Forprosjekt-rapport (24.06.2014)**

Det ble utarbeidet et forprosjekt for aktuell strekning den 24.06.2014 (Rambøll). Formålet med forprosjektet var å fremskaffe grunnlag for valg av fremtidig vegtrasé på strekningen, som et grunnlag for videre planlegging. I forprosjektet er det skissert to alternativer:

- *Østre linje*, som følger dagens vegkorridor.
- *Vestre linje*, som er ny riksveg 3 vest for bebyggelsen i området.

Dette er de samme linjer som var gjenstand for utredningen i forbindelse med kommunedelplanen fra 1999, jfr. kap. 2.2.2 nedenfor.

I forprosjektet ble det gjort en overordnet vurdering av konsekvenser ved de to alternativene. I forprosjektet står det at utviklingen på Opphus med bl.a. nedlegging av skole og bruksendring fra boliger til fritidsboliger, tilsier at negative konsekvenser ved østre linje er noe redusert. I tillegg er østre linje redusert i omfang, dvs. lengde av vegomlegging er redusert. Verdier i nåværende veg utnyttes i større grad og beslag av dyrket mark er redusert. Mulighet for etappevis utbygging, hvor nordre del, dvs. omleggingsstrekningen, kan tas som en første etappe for en redusert kostnad, kontra en samlet kostnad for utbygging av én etappe ved vestre linje.

Rapporten anbefalte at dagens vegkorridor (østre linje) burde legges til grunn for videre detaljplanlegging. Dette ble vurdert ut fra hensyn til vesentlig lavere anleggskostnader, lavere driftskostnader grunnet et mindre samlet vegnett, og mulighet for etappevis utbygging. Argumentene for vestre linje (Skoglinjen), var de samme i 1999 som i dag.

De to alternativene beskrives mer utfyllende i kap. 4.2.

#### **1.5 Forprosjekt/ Anslag - østre linje (31.08.2017)**

Det ble gjennomført et anslag for østre linje den 31.08.2017.

Grunnlaget for anslaget var en optimalisert geometri hvor det ble sett på følgende:

- Høydejustering av eksisterende linje i forhold til kravet om dimensjonering av veg og bru etter 200-års flom inkl. sikkerhetsmarginer.
- Justering av vegbredden for å tilfredsstille krav på 9 m bredde etter gjeldende håndbok.
- Løvang bru, Sagerud kulvert, Garderud kulvert og Åkjete bru vedr. flomproblematikk og behov for å heve linjen.
- Vurdere mulighet for avkjørselssanering på strekningen og se på plassering av eksisterende busslommer og muligheter for å flytte disse.
- Etablering av nytt kryss nord for Opphus bru (Opphus sentrum) og utbedring av eksisterende kryss ved Opphus bru (rv.3).

Det ble våren 2018 sett på muligheter for optimalisering av strekningen enkelte steder for å redusere beslag av enkelte eiendommer. Det ble også sett på avkjørsler på strekningen i tillegg til mindre justeringer av linjepålegget nord for selve Opphus bru i forhold til hva som er dimensjonerende flomnivå for utbedringsprosjektet.

Videre arbeid med østre linje ble satt på vent våren 2018 etter en underskriftskampanje og ny behandling i kommunestyret.



## **1.6 Forprosjekt/ Anslag - vestre linje (28.03.2019)**

Det ble gjennomført et forprosjekt for vestre linje (skoglinjen) høsten 2018 og våren 2019. Samtidig ble det gjennomført et anslag for vestre linje 28.03.2019. Grunnlaget for anslaget var en optimalisert geometri. Ifm. utarbeidelse av planforslaget vil en se nærmere på krysningspunkter/ driftsveier og mulighet for å redusere behovet for rekkverk.

## **2 Rammer og føringer**

### **2.1 Nasjonale og regionale planer/ føringer**

#### **2.1.1 Statens vegvesens mål og nullvisjon**

Statens vegvesen har som overordnet nasjonalt mål å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker de behov samfunnet har for transport og som fremmer regional utvikling. Se for øvrig prosjektets effektmål, kvalitetsmål og økonomiske mål i kapittel 1.3 over.

Nullvisjonen er visjonen om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Den er forankret i Nasjonal Transportplan (NTP) og innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon i antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen fastslår at trafikksikkerhet er en kvalitet som kjennetegner et godt planlagt, godt bygd og velfungerende transportsystem.

#### **2.1.2 Overordnede retningslinjer og lovverk**

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan
- Naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner
- T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (2016)
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- NVE 1/2008 Retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag.
- NVE retningslinjer 2/2011 – Flaum og skredfare i arealplanar (revidert 2014)

#### **2.1.3 Nasjonal transportplan (2018-2029)**

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i Regjeringens transportpolitikk og er den viktigste overordna planen for utvikling av transportsystemet.

Rv. 3 utgjør den korteste og raskeste vegforbindelsen mellom Oslo og Trondheim. Hovedutfordringen langs hele rv. 3 er først og fremst knyttet til framkommelighet (vegbredde og kurvatur), særlig for tungtransporten, og trafikksikkerhet. Det er også problemer knyttet til manglende tilrettelegging for gående og syklende. Trafikkmønsteret langs rv. 3 er preget av lange transporter, både for gods og persontransport. Statens vegvesens hovedstrategi er enhetlig standard over lengre strekninger. Dette innebærer utbedring av eksisterende rv. 3 nord for Rena med hovedfokus på vegbredde og kurvatur og bedre tilrettelegging for tungtransporten<sup>1</sup>.

Statens vegvesen Region øst har sikte på utbedring av dagens vegstrekning knyttet til programtiltak i NTP-perioden 2018-2029.

#### **2.1.4 Premissdokument for utforming: Rv. 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense (2013)**

Premissdokumentet for utforming av rv. 3 fra 2013 er en overordnet veileder som tar for seg helhetsutformingen av vegstrekningen, og er i praktisk en formingsveileder for strekningen. Det skal være et styrende dokument for planlegging av veganlegg mellom rv. 3 Grundset og Sør-Trøndelags grense.

---

<sup>1</sup> Riksvegutredninger 2015 Hovedrapport:

[www.ntp.dep.no/Forside/attachment/819672/binary/1022261?ts=14c21f917f8](http://www.ntp.dep.no/Forside/attachment/819672/binary/1022261?ts=14c21f917f8)

### **2.1.5 Flomsonekart (NVE)**

Det er utarbeidet flomsonekart på NVEs karttjenester for deler av Glomma både sør og nord for strekningen, men ikke for denne aktuelle strekning. Flomsonekartet i syd strekker seg ca. 5km nordover fra Rena opp til Kåsa. I nord starter flomsonekartet ved Spongsvea og strekker seg nordover til Koppang. Det var en større flom i 1995, som indikerer flomproblematikken til en viss grad, se nærmere redegjørelse i kap. 3.2 nedenfor. Det vises også til kap. 4.1.7 *Flomproblematikk* knyttet til beskrivelse av tiltaket (kap. 4).

I planområdet ligger sideelvene til Glomma i aktsomhetsområder for flom. Dette betyr at ny rv.3 vil kunne krysse aktsomhetsområdene. Et aktsomhetsområde indikerer at det er potensiale for flomrelaterte problemer uten at dette er helt sikkert. Kartene er generert grovt, basert på en automatisk analyse. Det forutsettes at hensyn til potensiell flom er ivaretatt med de viste beregningene av kulverter og stikkrenner som inkluderer sikkerhetsfaktorer for avrenning og klimapåslag. Under mer detaljert planlegging senere må man vurdere stedsforholdene i nærheten av kulvertene under befarings.

## **2.2 Kommunale planer/ føringer**

### **2.2.1 Hovedplan 1987-1989**

I 1987-1989 ble det utarbeidet en hovedplan med tre alternativer for ny rv. 3 gjennom Opphus. Vegdirektoratet fattet i 1989 vedtak om utbygging etter vestre linje, den såkalte Skoglinjen, dvs. en omlegging vest for bebyggelsen på Opphus.

### **2.2.2 Gjeldende kommuneplan 2003-2015 (vedtatt 27.04.2005)**

Gjeldende kommuneplan for Stor-Elvdal kommune viser dagens rv. 3 både som nåværende og fremtidig hovedveg. Linjeføring som til dels følger vestre linje (Skoglinjen) ligger inne som fremtidig hovedveg.

Det pågår arbeid med ny Kommuneplan 2019-2040. Den 19.06.2019 ble det fastsatt planprogram for dette planarbeidet. Endelig ny kommuneplan antas vedtatt ila. 2020.

### **2.2.3 Kommunedelplan Rv3 Strand kirke – Opphus (vedtatt 09.03.1999)**

På 1990-tallet ble utvikling av eksisterende veg lansert som prinsipp for langsiktig løsning på rv. 3 gjennom Østerdalen. I perioden 1996-1999 ble det derfor utarbeidet kommunedelplan for ny rv. 3 på strekningen Strand kirke – Opphus nord. To alternativer ble utredet:

#### ***Alternativ 1, i dagens korridor:***

- I hovedsak langs eksisterende veg mellom Strand kirke og Opphus bru, med sanering av avkjørsler og etablering av lokalvegssystem. Omlegging mot Glomma på strekningen nord for Opphus bru.
- Kostnad: 31 mill. kr, prisnivå 1997 (nytt anslag forprosjekt i 2017 (+/- 10% nøyaktighet) – 175,4 mill. kr.)
- Muligheter for etappevis utbygging.
- Beregnet kost/nytte, 0,13.
- Vurdert å ha liten negativ konsekvens for de fleste utredede tema, stor negativ konsekvens med hensyn til kulturminner/kulturmiljø og middels negativ konsekvens for nærmiljøet.
- Alternativ anbefalt av Statens vegvesen.

### **Alternativ 2, skoglinjen:**

- Utbedring av eksisterende veg mellom Strand kirke og Fjell, videre ny veg vest for dagens veg på strekningen Fjell – Opphus nord.
- Kostnad: 39,5 mill. kr, prisnivå 1997 (nytt anslag forprosjekt i 2019 (+- 25% nøyaktighet) – 206,8 mill. kr.)
- Beregnet kost/nytte, 0,05.
- Skiller seg positivt ut i forhold til alternativ 1 med hensyn til kulturminner/kulturmiljø og til nærmiljø.
- Vedtatt i kommunedelplan, vedtak av 1999.

Kommunestyret fattet vedtak i 1999 om alternativ 2, og dette ble lagt inn i kommunedelplanen, som igjen er videreført i gjeldende kommuneplan.



Figur 2.1 Eksisterende og fremtidige veglinjer i gjeldende kommuneplan

### **2.2.4 Reguleringsplan Rv. 3 Hovda bru-Strand Kirke (vedtatt 04.09.2001)**

Strekningen ble breddetvidet og forsterket i perioden 2000-2006, som det første av breddetvidelsesprosjektene på rv. 3. De søndre 1,5 km i tidligere planer for rv. 3, strekningen Strand kirke – Fjell, er dermed å oppfatte som utbedret, og inngår ikke i prosjektet.

### **2.2.5 Tilstøtende oppdrag**

For strekningene sør og nord for Opphus (Hovda bru – Strand kirke og Opphus nord – Søkkunda bru), finnes vedtatte reguleringsplaner, ref. kap. 2.2.3. Disse strekningene er utbedret etter vegnormalstandard.

For strekningene Hovdmoen – Hovda bru og Søkkunda bru – Evenstad bru er reguleringsplan utarbeidet og vedtatt i 2013.

For strekningen Strand kirke – Opphus nord er det utredet alternative vegløsninger i flere omganger.

For strekning lenger nord (Evenstad – Imsroa syd) har det pågått parallell planfase. Reguleringsplan for Evenstad-Imsroa ble vedtatt 31.01.2018.

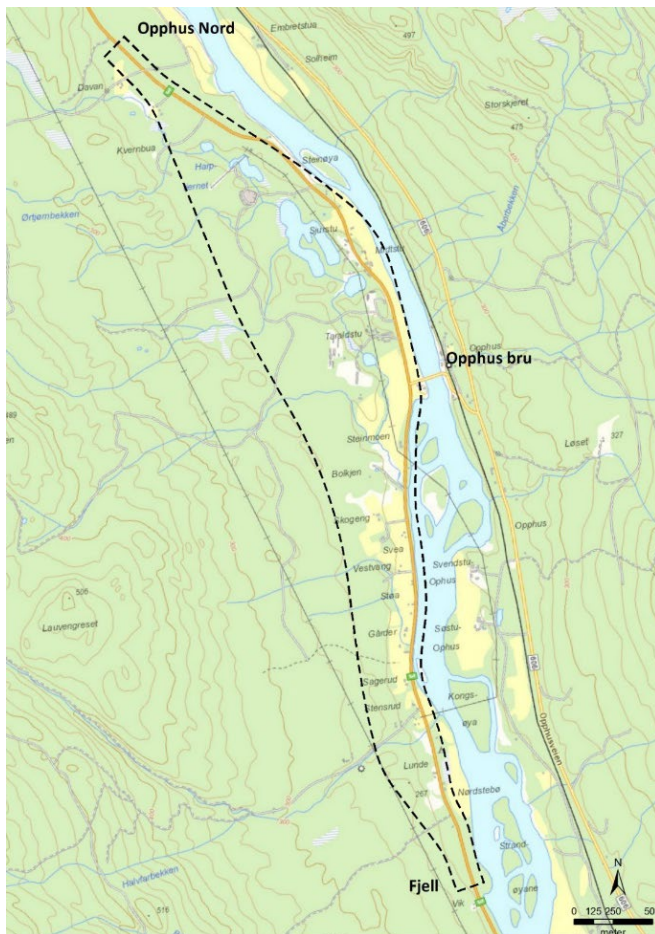


### 3 Planområdet – dagens situasjon

#### 3.1 Beskrivelse av planområdet

Planområdet strekker seg fra Fjell til Opphus nord langs rv. 3 i Stor-Elvdal kommune, en strekning på ca. 6 km. Planområdet inkluderer vegarealet som omfatter dagens vegkorridor mot Glomma i øst, og jomfruelig terreng mot skogen i vest. Figur som viser veglinjene kan sees under kap. 4.2.

Influensområdet er det området som i en eller annen grad vil bli påvirket av vegalternativene, direkte eller indirekte. Vi har definert influensområdet til å innbefatte tilstrekkelig med sidearealer hhv. vest for den vestre linjen og øst for den østre linjen, samt det areal som dekkes mellom disse to linjene.



Figur 3.1 Kart over planområdet med influensområde. (Det tas forbehold om avgrensningen.)

#### 3.2 Trafikk – vegstandard – fartsgrenser – flomfare

Årsdøgntrafikken (ÅDT), dvs. gjennomsnittlig døgntrafikk begge retninger, er på ca. 2.700 kjøretøy/døgn. Andelen lange kjøretøy på strekningen, dvs. kjøretøy større eller lik 5,6 m, er på 34 % av gitt ÅDT. Av dette utgjør tunge kjøretøy ca. 17 %, dvs. ca. 460 kjøretøy/døgn.

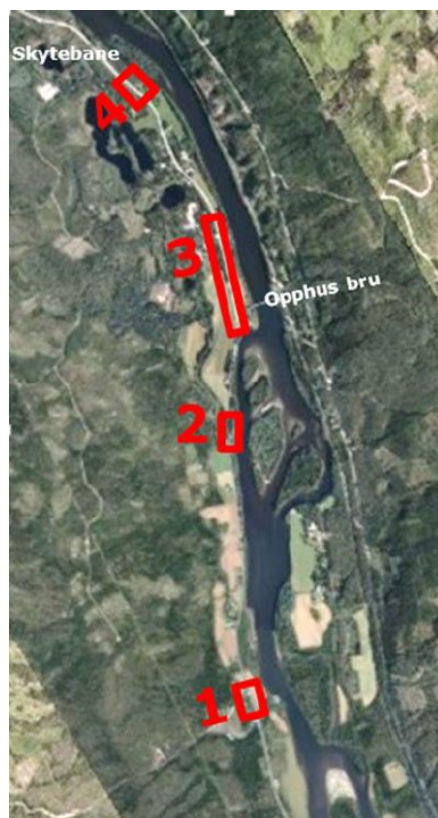
Strekningen er preget av variabel og til dels dårlig horisontalkurvatur, spesielt gjelder dette nordre del. Det er stedvis behov for oppgradering av vegens bæreevne. Veggen er generelt for smal iht. gjeldende krav, som tilsier en vegbredde på 9 m, med tillegg for breddeutvidelse i kurver med liten horisontalradius.

Fartsgrensen er 80 km/t for hele strekningen, med unntak av en strekning på ca. 1,7 km forbi Opphus, hvor fartsgrensa er 60 km/t.

Tall fra flommen i 1995 viser at fire strekninger av rv. 3 Fjell – Opphus nord da var oversvømt. De fire områdene er avmerket på utsnittet til høyre. Det antas at 1995-flommen tilsvarer en flom som forekommer i gjennomsnitt hvert 100-125 år.

Angitte tall er naturligvis usikre, men gir likevel en god indikasjon på situasjonen i 1995.

- Strekning 1, en strekning på ca. 275 m, litt nord for Løveng bru, her stod vannet ca. 70 cm over kjørebanelinjen i rv. 3.
- Strekning 2, en lengde ca. 200 m, ved Økjete bru, her en stod vannet i 1995 på det meste ca. 35 cm over kjørebanelinjen i rv. 3.
- Strekning 3, ca. 500 m, fra sør for Opphus bru og videre nordover mot bebyggelsen, her stod vannet i 1995 inntil 15-20 cm over kjørebanelinjen i rv. 3.
- Strekning 4, ca. 50 m i nordre del av parsellen. Her var vannstanden i 1995 inntil 50 cm over kjørebanelinjen i rv. 3.



Figur 3.2 Oversvømte områder ved flommen i 1995.

### 3.3 Trafikksikkerhet – trafikkulykker – miljø

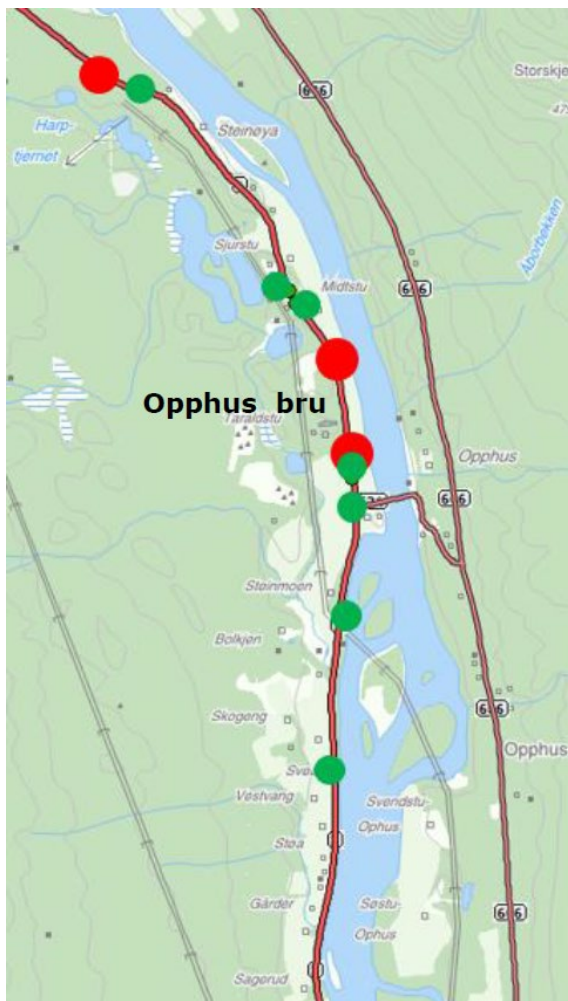
De siste 10 årene har det skjedd 11 ulykker på strekningen, se figur under. Av disse er det 3 dødsulykker og 8 kategorisert som «lettere skade». Ulykkene kan oppsummeres slik:

- Personer omkommet (rød sirkel)
- 8 lettere skadd (grønn sirkel)
- Utforkjøringsulykker
- 3 ulykker er møteulykker, begge rett nord for krysset med fylkesveg 631 ved Opphus bru, hvorav en dødsulykke
- 1 ulykke skyldes påkjøring bakfra
- 9 av 11 ulykker har skjedd i dagslys
- 9 av ulykkene har skjedd på tørr, bar veg
- 2 ulykker på våt, bar veg
- Flest ulykker skjer i nordre del av strekningen, hvor det er dårligst veggeometri.

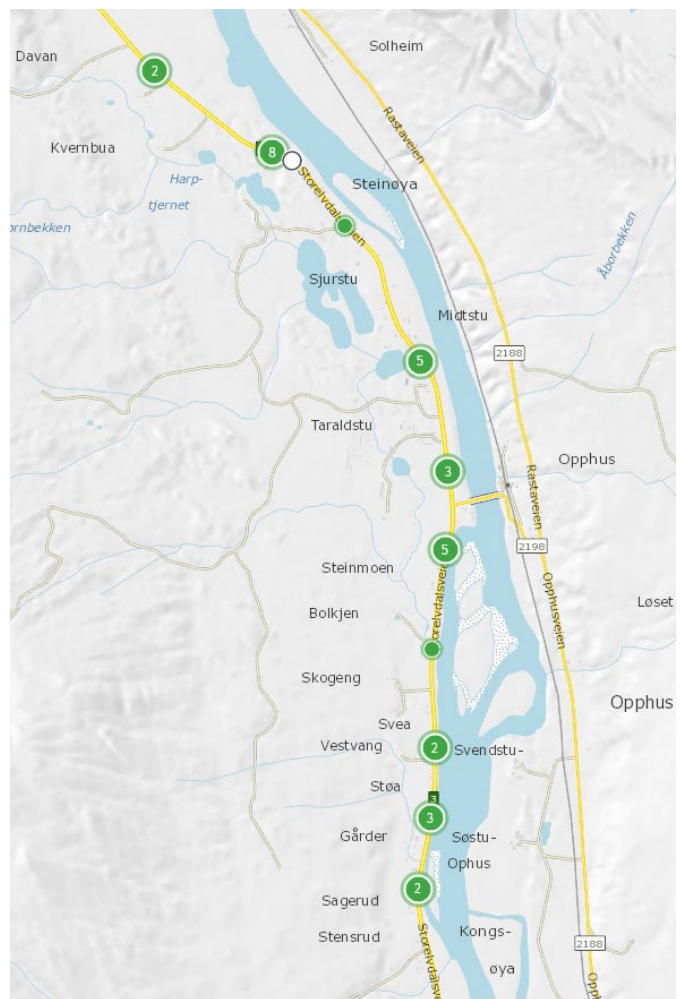
Det er ikke gang-sykkelveg eller lokalveg på noen deler av strekningen, samtidig som relativt mange boliger/ fritidsboliger og gårdsbruk gir mange direkte avkjørsler. En del boliger/ fritidsboliger ligger tett inntil riksvegen.

Ingen av eiendommene ligger innenfor soner med støynivå som utløser støytiltak i forhold til dagens situasjon (Forurensningsforskriften).

Utbedring/ bygging av ny veg håndteres imidlertid etter andre retningslinjer og det blir sannsynligvis behov for skjermingstiltak på noen eiendommer ved begge alternativene, men mest omfattende ved østre linje.



Figur 3.3 Registrerte ulykker de siste 10 årene



Figur 3.4 Antall registrerte ulykker på ulykkespunkt (kilde: vegkart.no)





For T-kryss settes noe strengere krav til noen geometriske parametere enn for vegen forøvrig. I kryssområdet skal følgende krav for primærvegen være oppfylt:

- horisontalkurveradius  $\geq 450$  m ( $\geq 600$  m for 90 km/t)
- vertikalkurveradius i høybrekk  $\geq 6\,500$  for 80 km/t ( $\geq 11\,000$  m for 90 km/t)
- overhøyde  $\leq 6\%$
- stigning  $\leq 5\%$

Det dimensjoneres for modulvogntog (MVT) for kryss.

#### Alternativ – Østre linje

Langs eksisterende veg gjelder dette krysset mellom rv. 3 og fv. 631 ved Opphus bru. Dette skal utformes som et T-kryss, med avsvingefelt og passeringslomme i riksvegen, og dråpeøy i fylkesvegen.

#### Alternativ – Vestre linje - Skoglinjen

Ved vestre linje forutsettes et kryss i hver ende, der hvor eksisterende veg koples til ny veg. Det søndre krysset utformes som et T-kryss med dråpeøy, høyresvingefelt og passeringslommer. Det nordre krysset utformes som et T-kryss med dråpeøy og passeringslomme.

Det er ønskelig med avkjørselsregulering, dvs. reduksjon i antall avkjørsler, men dette må sees i sammenheng med behov for lokalveger og beslag av dyrka/dyrkbar mark.

Langsgående gang- og sykkelveg bør ifølge håndbok N100 etableres der potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er definert som skoleveg. Det synes derfor ikke aktuelt med slike anlegg på parsellen.

### **4.1.5 Grunnforhold – overbygning**

Området ved Opphus er preget av sorterte materialer, breelv- og elveavsetninger. Langs Glomma er det i hovedsak sand og siltige masser, telegruppe T2-T4 over mer grusetete masser med en del stein. Disse massene gir lite problemer for vegbygging utover at de mest siltige massene er erosjons-ømfintlige og gir teleproblemer. For øvrig er det ikke stabilitets- eller setningsproblemer i disse avsetningene. Det er antakelig lite eller ingen organiske masser som krever utskifting, men dette er ikke undersøkt i detalj. Ved et alternativ langs elva vil det være lite eller ikke noe berg.

For vestre linje (Skoglinjen) er det i praksis ikke utført grunnundersøkelser, kun noen få spredte prøver. Denne linja har mye av de samme grunnforholdene, men med større variasjon i avsetningstyper, bl.a. dødisgroper, eskere og terrassekanter.

Det er i tillegg en del myr, spesielt rundt tjernene. Det er registrert dybder opp til 6,5 m.

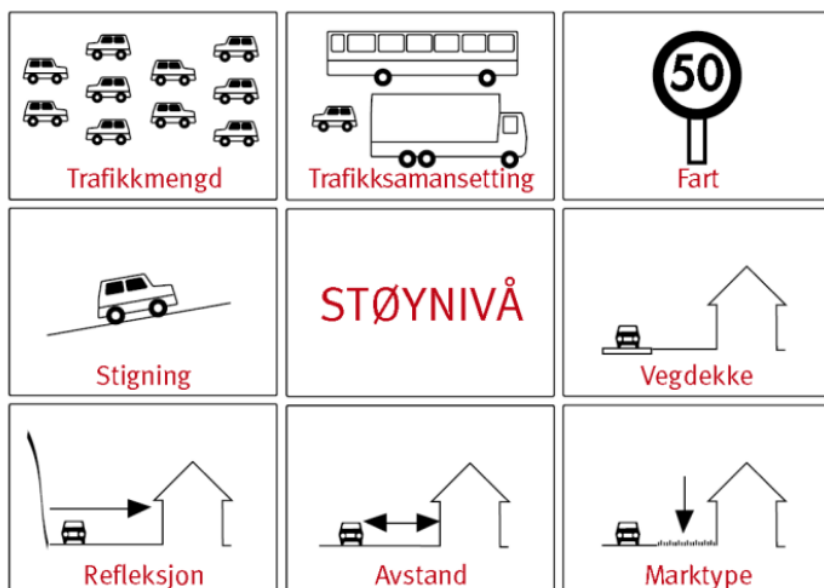
Ut fra grunnforholdene er det forutsatt en vegoverbygning som vist nedenfor. Dimensjonering av overbygning og frostsikring etter håndbok N200 (2018). Trafikkgruppe D som dimensjonerende pga. usikkerhet i forhold til når det skal bygges og i forhold til trafikkmengde.

- Slitelag, Ab, 3,5 cm
- Bindlag, Agb, 3,0 cm
- Bærelag, Ag, 12 cm
- Forsterkningslag, knust fjell Fk 22/125 mm, 80 cm inkl. evt. avrettingslag
- Frostsikringslag, 82 cm
- Fiberduk kl. 4



#### 4.1.6 Støyskjerming

Undersøkelser viser at 75-80% av støyplasser i Norge skyldes vegtrafikkstøy. Faktorer som påvirker støynivået langs en veg er vist i figur 4.3 nedenfor.



Figur 4.2 Faktorer som påvirker støynivået langs en veg

Ved angivelse av lydnivå knyttet til vegtrafikkstøy, benyttes desibel-A (dBA). Dette er en desibelskala som legger størst vekt på de frekvensene ørene våre oppfatter best, og som er mest brukt i støyregelverket.

Krav til støynivå er i regelverket basert på teoretiske beregninger av støy, dvs. beregninger med simulering av forholdene gjennom et helt år, eller sagt på en annen måte; det beregnes en gjennomsnittlig støybelastning over et år. Støysonekart brukes som et hjelpemiddel og viser beregnet rød ( $L_{den} > 65\text{dB}$ ) og gul ( $L_{den} > 55\text{dB}$ ) støysone langs riks- og fylkesveger. Støysonekartene viser en prognosesituasjon 15–20 år fram i tid. Årsdøgntrafikk, en av de viktigste parameterne i støyberegninger, er fremskrevet til gitt beregningsår.

I praksis skiller mellom to tilfelle:

1. Eksisterende bygninger - eksisterende veger
2. Bygninger langs nye veganlegg

For eksisterende bygninger langs eksisterende veger gjelder Forskrift om begrenning av forurensning (Forurensningsforskriften). Den setter grense for maksimalt innendørs støynivå, gjennomsnitt over døgnet, til 42 dBA. Dersom denne grensen overskrides, har Statens vegvesen plikt til å gjøre nødvendige støyreducerende tiltak.

For bygg langs nye veganlegg, eller ved utbedring/utvidelse av eksisterende veger, anvendes vanligvis «Retningslinje for behandling av støy i arealplaner, T-1442/2016». For dette prosjektet er det snakk om bygging av ny veg, eventuelt tiltak langs eksisterende veg, og dette utløser støyvurderinger etter den nevnte retningslinje.

Følgende er hentet fra premissdokumentet<sup>2</sup>:

<sup>2</sup> Statens vegvesen Region øst (2013) Premissdokument for utforming: Rv. 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense

*Støyskjerming skal i hovedprinsipp være lokal skjerming der det finnes få hus. Bruk av støyvoll kan vurderes der det finnes mange hus.*

*Generelt skal bruk av støyskjerming minimeres, og må vurderes opp mot innløsning eller støysisolerende oppgradering av bygninger og skjerming av uteplasser. Lokale støyskjermer kan likevel være aktuelt på enkelte plasser, spesielt for grupper av hus. I de tilfellene skal skjermene ha en enkel og stedstilpasset utforming og plasseres i tilknytning til bygningene heller enn å forholde seg til vegen. Der det er nok arealer, kan det benyttes støyvoller. Av hensyn til jordvernet, skal det ikke bygges støyvoller på dyrket mark.*

Støytiltak kan i dette tilfelle bestå av langsgående skjerming langs riksvegen, skjerming av uteplass, eller fasademessige tiltak. Utløsende krav til skjermingstiltak er forskjellig fra boliger til fritidsboliger.

#### **4.1.7 Flomproblematikk**

Med flom tenkes det oftest på flom forårsaket av kraftig nedbør eventuelt kombinert med snøsmelting.

I forbindelse med Flomsonekartprosjektet i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er det som grunnlag for vannlinjeberegningen og flomsonekartleggingen utført flomberegning for femten delprosjekter i Glommavassdraget oppstrøms Vorma. Kulminasjonsvannføringer for flommer med flommer med forskjellige gjentaksintervall er beregnet for til sammen 52 steder/ punkter. Hydraulisk modell er tilpasset vassdraget og basert på den er det utarbeidet flomsonekart. Det bør gjøres ei vurdering om eksisterende flomberegning og flomsonekart (fra år 2000) gir tilstrekkelig grunnlag for å fastlegge nødvendig høyde på rv. 3 der dette er aktuelt.

Ved utbedring av eksisterende veg er det forutsatt breddeutvidelse for å få tilstrekkelig vegbredde. Tiltak i forhold til flom er ikke forutsatt, utover tiltak for å sikre at vegkroppen tåler aktuelle flombelastninger. Deler av eksisterende veg ligger under nivå for 200-års flom + sikkerhetsmargin på 0,5 m.

Det bør også se på hvordan klimaendringer/ fremskrivningene med endring i nedbørsforholdene vil påvirke hyppighet og størrelse på flommer i Glomma og i sideelver og bekker. SVV må tilpasse seg til fremtidens klima.

Ei annen vurdering som også bør gjøres er om det er erosjonsfare som følge av flom og eventuell isgang på den aktuelle strekningen.

De aktuelle traséene krysser flere elver og bekker. Det bør gjennomføres flomberegning av de største av disse i forbindelse med dimensjonering av kulverter og bruer. Bekker og elver i det aktuelle området kan i flomsituasjoner transportere stein/grus og også kvister, greiner og trær. Ved bygging av kulverter må det vurderes hvilke tiltak som er nødvendig for å hindre at slikt materiale tilstopper bekke- og elveløp og dermed føre til oversvømmelse og erosjon av vegkroppen. Bekker bør ikke legges i rør og om dette er nødvendig må de være tilpasset «ekstremvær» som kan skje i fremtiden.

Alle underdimensjonerte gjennomløp skal erstattes med noe som har tilstrekkelig kapasitet. Der drensforhold forandres, må vannets veg videre sikres til nærmeste bekk/elv, slik at det ikke blir opphopning/demning.

Endring i vannstrømmer skal generelt unngås. Der det skal utføres arbeid, slik at inngrep i vassdrag ikke kan unngås, skal avbøtende tiltak gjennomføres.

NVE skal kontaktes i forbindelse med planlegging av inngrep som antas å få nevneverdig virkning på omgivelsene og konsekvenser for hydrologiske og biologiske forhold i vassdrag.

Rv. 3 krysser mange bekker/ elver og i noen partier veldig tett inntil Glomma. Vannressursloven krever at det opprettholdes et naturlig vegetasjonsbelte langs bredden av vassdrag (Vassdragshåndboka, NVE).

Det er to bruer på strekningen i dag:

- Løvang bru, teknisk data:  
Platebru, massiv, rektangulært tverrsnitt av betong.  
Lengde: 9,0 m  
Bredde: 7,90 m  
Føringsbredde: 7,05 m
- Åkjeta bru, teknisk data:  
Platebru, massiv, rektangulært tverrsnitt av betong.  
Lengde: 3,62 m  
Bredde: 9,5 m  
Føringsbredde: 8,5 m

Løvang bru er bygget i 1982, mens Åkjete bru er bygget i 1949. Begge konstruksjonene er svært utsatt for flom og erosjonsproblematikk. Iht. *Premissdokumentet for utforming Rv3 Grundset – Sør-Trøndelag (2013)*, tilfredsstillende ikke konstruksjonene føringsbredde. Det er registrert mye asfalt over konstruksjonene som påvirker bæreevnen til konstruksjonene.

Det forutsettes at begge de to konstruksjoner skiftes ut og erstattes med nye konstruksjoner.

#### **4.1.8 Viltkryssinger/ faunapassasjer**

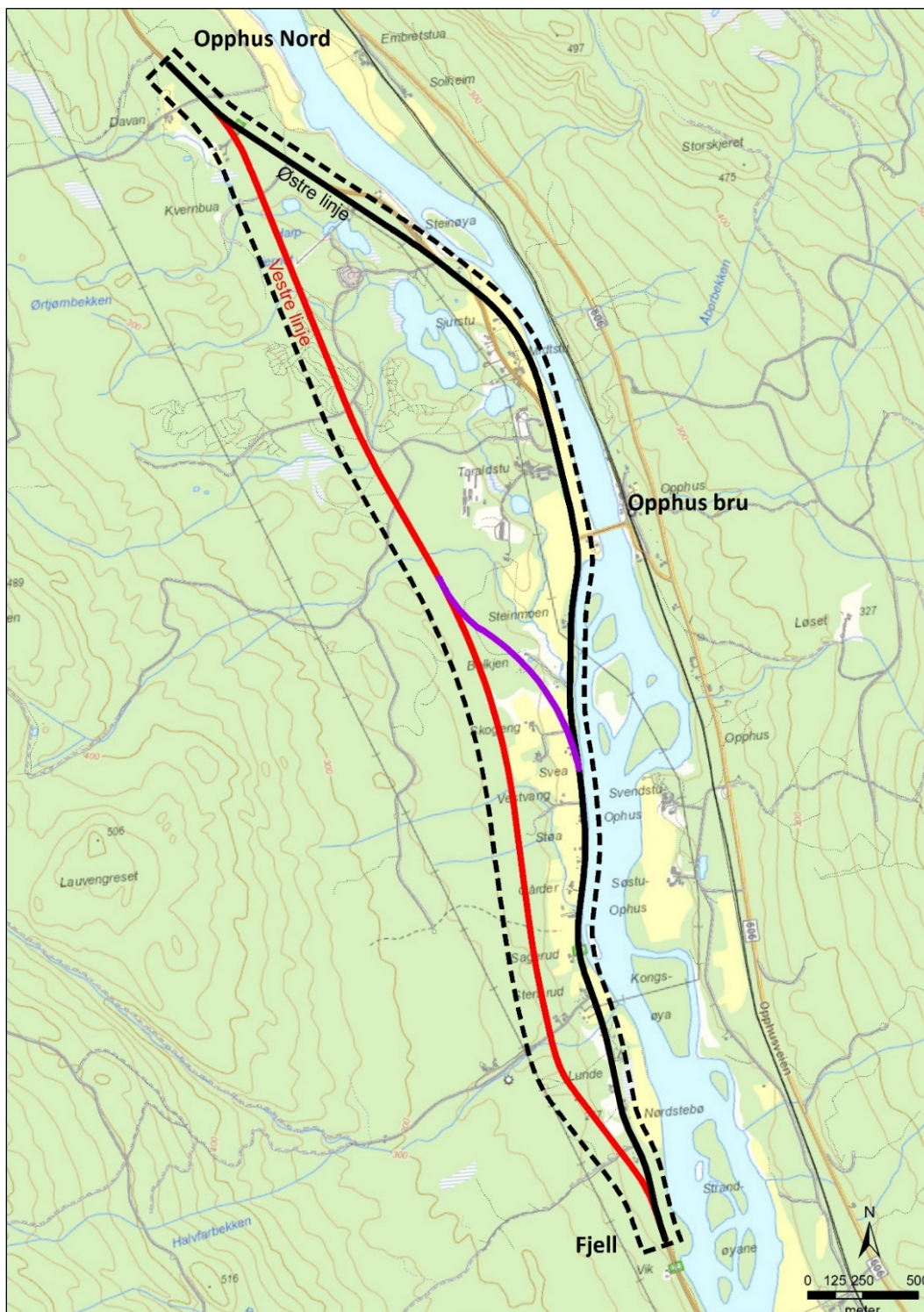
Man vil vurdere behov for faunapassasjer på strekningen, samtidig bør ny Løvang bru utformes slik at det er mulig gjennomgang på begge sider av elveløpet.

#### **4.1.9 Sideanlegg**

Dette kan være f.eks. rasteplasser, stopp-plasser og buss-stopp. Det synes ikke aktuelt med rasteplasser eller stopp-plasser på strekningen. Busslommer må vurderes som erstatning for nåværende fem lommer (tosidig), og evt. nye, dersom det er behov for dette.

## **4.2 Vurderte veglinjer**

Det foreligger fra forprosjekt to alternative veglinjer: en østre og en vestre linje. Gjennom arbeidet med tidligere planprogram var det tidligere bedt om at det i tillegg skulle sees på et tredje linjevalg: en justering av vestre linje som forkortet denne. Det er i den forbindelse foretatt et overordnet kostnadsoverslag av denne justeringen på samme måte som i forprosjektene for de to hovedalternativene. I tillegg er det foretatt vurderinger (kvalitetssikring) av de kostnadsberegninger som ble gjort i forbindelse med forprosjektene.



Figur 4.3 Vurderte veglinjer: østre linje (sort), vestre linje(rød) og justert vestre linje (lilla)

#### 4.2.1 0-alternativet

0-alternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon. Dette er sammenligningsgrunnlaget for vurderingen av konsekvensene ved de alternative vegtraseene. Det betyr at dagens situasjon per definisjon har konsekvensen null (0). Konsekvensene av alternativene illustrerer dermed hvor mye alternativet avviker fra dagens situasjon.

0-alternativet beskriver forholdene i sammenligningsåret (2022) dersom det ikke bygges ny veg. For nærmere redegjørelse for sammenligningsåret, se kap. 5.1.

#### 4.2.2 Østre linje (eksisterende veg)

Dette alternativet innebærer at eksisterende veg følges frem til ca. 500 m nord for Opphus bru, dvs. en strekning på ca. 3,7 km fra startpunktet i sør. Eksisterende veg er generelt for smal i forhold til gjeldende krav, og det forutsettes derfor at denne utbedres. Løveng bru (9 m) må breddeutvides. Åkjete bru (4 m) må skiftes ut.

Det er forutsatt en relativt omfattende avkjørselssanering. Det må i planarbeidet vurderes om det er nødvendig å gjennomføre avkjørselssaneringen, sett i forhold til faktorer som bruk av dyrka mark, bruk av avkjørsler, et rasjonelt vegsystem, og kostnader. En god utforming av den enkelte avkjørsel, med tilstrekkelig sikt, kan være en like hensiktsmessig løsning som å samle flere avkjørsler, med bygging av lokalveg.

Horisontalkurven på rv3 ved Opphus bru er noe lavere enn kravet, og denne forutsettes utbedret samtidig med breddeutvidelse og etablering av kryss med fylkesveg 2198 (gamle fv. 631). Krysset utformes som et T-kryss, med avsvingefelt og passeringslomme i riksvegen, og dråpeøy i fylkesvegen.

Nord for dette krysset, ved enden av rettstrekningen, kommer en til et parti hvor eksisterende veg har dårlig horisontalkurvatur, nærføring til bebyggelse, og nedsatt fartsgrense. Her er det skissert utbedringstiltak, dvs. delvis omlegging av rv. 3. Her kan eksisterende veg brukes som lokalveg, kombinert med etablering av nye avkjørsler fra rv. 3. Dette må vurderes nærmere i planarbeidet.

Østre linje blir et utbedringsprosjekt og følger mye av dagens trasé og er ca. 6,05 km.

#### 4.2.3 Vestre linje (skoglinjen)

Vestre linje (skoglinjen) ligger i all hovedsak i jomfruelig skogsmark vest for dagens veg og bebyggelse. Vestre linje innebærer en omlegging av rv. 3 vest for dagens bebyggelse, i prinsipp som vist i gjeldende kommunedelplan/kommuneplan. Parsellen er på ca. 5,7 km.

Linja tar av fra eksisterende veg ved Fjell. Etter ca. én km kommer en til elva Løvenga, som krysses med en ny bru. Denne ligger ca. 250 m lenger vest for eksisterende veg. Her vurderes det to alternativer. Ett av alternativene er kort bru over Løvenga og kulvert for dagens driftsveg. Et annet alternativ er en lengre bru hvor dagens driftsveg legges om, og legges under ny bru.

Videre nordover går linja ca. 200 m vest for revefarmen ved Taraldstu, ca. 500 m vest for standplasshuset for skytebanen ved Harptjernet, og så inn på eksisterende veg (ved Davan).

Linja er trukket lenger vekk fra registrert rikmyrområde nord for Harptjernet.

Ved kryssing av Sjurstuvegen forutsettes adkomst direkte fra riksvegen. Dette vil primært tjene tømmertransportører, og trafikken forventes beskjeden.

Ved ca. 3,8 km nord for parsellstart samles Taraldstuvegen og Sjurstuvegen, og føres under ny veg i kulvert. Felles for de to kulvertene er at de dimensjoneres tilstrekkelig slik at tømmertransporter kan benytte dem.

Ved ca. 5 km nord for parsellstart krysser ny veg Ørtjørnbekken. Her etableres det ny bru.

Adkomst sør for Davan opprettholdes som adkomst til boliger på vegens vestsida. Eiendom sør for Davan samt skogsbilveg ca. 500 m lenger sør vil også bli knyttet til her.

Som tilknytning til eksisterende veg bygges T-kryss sør for Bakken og Davan, i hver ende av omleggingsstrekningen.



Man vil se mulighetene for å anlegge skogsbilveger på riksvegens vestsida på delstrekninger av parsellen. Dette gjelder også en mulig omlegging av en eksisterende veg («skogsbilveg»), som krysser ny veg ved Bakken.

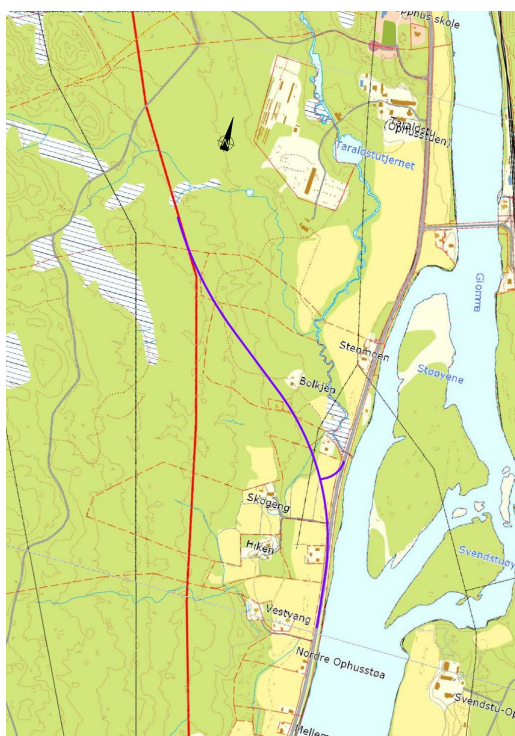
Om det på strekningen er aktuelt med avkjørsler, f.eks. i tilknytning til skogsdrift må det vurderes i planarbeidet.

Vestre linje er ca. 350 m kortere enn østre linje.

#### 4.2.4 Justert vestre linje (tidligere vurdert)

Foreslått forkortet (justert) vestre linje er ca. 150 m kortere enn østre linje, og tar av fra eksisterende veg ved Skogeng/ Hiken, ca. 1500 m lenger nord enn vestre linje. Linja svinger vestover ved Bolkjen (se kartutsnitt nedenfor) og går ca. 200 m vest for revefarmen ved Taraldstu, videre ca. 500 m vest for standplasshuset for skytebanen ved Harptjernet, og så inn på eksisterende veg, som vestre linje.

Denne linjen er etter videre vurdering besluttet at ikke videreføres.



Figur 4.4 Skisse av mulig trasé for justert vestre linje. Vestre linje er markert rød, mens justert er lilla.

## 5 Behov for videre utredninger

I forslagsstillers vurdering av om tiltaket krever konsekvensutredning er det konkludert med at det for visse tema er behov for konsekvensanalyser. De aktuelle temaer skal belyse konsekvenser for miljø og samfunn ved de ulike vegtraseene.

Konsekvensene for de beslutningsrelevante temaene skal beskrives i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. Statens vegvesens metodikk for konsekvensanalyser består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. I tillegg vurderes netto ringvirkninger, fordelingsvirkninger og evt. lokale og regionale virkninger dersom det er relevant.

Videre vurderes usikkerhet og eventuelle krav til oppfølgende undersøkelser, og gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse.

I forkant av gjeldende kommuneplan for Stor-Elvdal ble det gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanarbeidet for strekningen Strand kirke til Opphus nord. De vurderinger fra denne konsekvensutredningen som fortsatt er aktuelle, samt gjennomgang av konsekvenser i foreliggende forprosjekt, vil utgjøre en viktig del av grunnlagsmaterialet for de konsekvensanalysene som skal gjennomføres. For de tema som er vurdert som tilstrekkelig belyst vil det ikke gjøres nye analyser, men eksisterende datagrunnlag vil benyttes i sammenstillingen av konsekvenser.

Alle tiltak skal vurderes i forhold til referansealternativet.

I beskrivelsen av dagens situasjon skal det for hvert utredningstema redegjøres for de planer, mål og retningslinjer som gjelder generelt eller for planområdet spesielt. Det skal også redegjøres for foreliggende planforutsetninger, datagrunnlaget og for de metoder som er benyttet i arbeidet.

Konsekvenser i anleggsfasen skal kort omtales.

Avbøtende tiltak skal beskrives for hvert fagtema, både for anleggs- og driftsfasen.

## **5.1 Prissatte konsekvenser**

For å sammenligne de alternative vegtraseene vil metodikk for prissatte konsekvenser iht. håndbok V712 benyttes. Beregning skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesens hovedverktøy for å utføre nytte-/kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt. Analyseperioden av de samfunnsøkonomiske virkningene er 40 år regnet fra åpningsåret. Det forutsettes at tiltaket verken påvirker transportetterspørselen eller reisemiddelfordelingen, og det skal derfor ikke kjøres transportmodellberegninger. Prosjektet vil beregnes som prosjekttype 1 (i EFFEKT). Dette vil si at trafikantnyttens beregnes lokalt i EFFEKT.

I beregningen skal parameterne som benyttes i NTP 2022-2033 ligge til grunn. Dette vil si:

- Felles prisnivå: 2019
- Sammenligningsår: 2022
- Åpningsår: 2026
- Analyseperiode (ant. år): 40
- Levetid (ant. år): 75

Analysen omfatter følgende tema:

- Trafikant og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Ulykker
- Støy og luftforurensing
- Restverdi
- Skattekostnader

### **5.1.1 Trafikant- og transportbrukernytte**

Det skal beregnes endringer i trafikantenes reisetidskostnader og kjøretøyers driftskostnader. Trafikanter og transportbrukere er i gjeldende metodikk delt opp på fem ulike reisemåter og tre ulike reisehensikter. De aktuelle reisemåtene er bilførere, bilpassasjerer, kollektivreisende, syklende og gående, mens de aktuelle reisehensikter er tjenestereiser, reiser til og fra arbeid samt fritidsreiser. I tillegg vil det ofte være aktuelt med en særskilt behandling av transportbrukere (godstransport), som er en betegnelse på personer eller virksomheter som kjøper godstransporttjenester. Beregninger for de ulike reisemåter gjøres i EFFEKT, med unntak for gående og syklende som kun vil bli beskrevet.

### **5.1.2 Operatørnytte**

Operatørnytte skal beregnes for å få fram summert endring i driftskostnader for operatørene av kollektiv-, parkerings- eller bomselskapene. Med operatørselskaper menes selskaper som står for offentlig transportvirksomhet eller selskap som bidrar ved forvaltning av infrastruktur for transport.

### **5.1.3 Budsjettvirkninger for det offentlige**

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter og omfatter bl.a. investeringskostnader for nytt tiltak, og framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader for ny og eksisterende veg. Anleggskostnader for tiltaket utarbeides ved hjelp av anslagsmetoden.

### **5.1.4 Ulykker**

Det skal gis en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen på strekningen for dagens situasjon, og det skal beregnes forventede ulykker i de aktuelle vegnett for hele analyseperioden. Ulykkene skal kategoriseres etter skadegrad og ulykketype. Beregnes i EFFEKT.

### **5.1.5 Støy- og luftforurensing**

Støyberegninger utføres i henhold iht. T-1442/2016 ved bruk av Nordisk Beregningsmetode for Vegtrafikkstøy for alle alternativ. Beregningene skal resultere i støysonkart og lydnivå på fasader for bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Effekt av langsgående skjermingstiltak vurderes.

Utslipp til luft beregnes i EFFEKT.

### **5.1.6 Restverdi**

Restverdi er uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt.

### **5.1.7 Skattekostnader**

Av Finansdepartementets *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser* (Finansdepartementet, sept. 2005) framgår det at det for alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser skal det beregnes en ekstra skattekostnad på 20 øre pr. krone. Dette gjelder også bevilgninger til drift og vedlikehold av veger samt tilskudd til kollektivtransport. Beregninger gjøres i EFFEKT.

### **5.1.8 Forhold for gående og syklende, herunder barrierevirkninger**

Det gjøres ingen beregning, men en verbal beskrivelse av situasjonen.

## **5.2 Ikke-prissatte konsekvenser**

De ikke-prissatte temaene i håndbok V712 omhandler ulike aspekter ved miljøet i et område. Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om undersøkelsesområdet og virkninger av tiltaket. Analysen skal vise hvordan ulike alternativer vil kunne påvirke forholdene for fagtemaene, og vurderes i forhold til verdi og omfang.

### **5.2.1 Landskapsbilde**

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Mer spesifikt vurderes den synlige karakteren som oppstår av dynamikken mellom naturprosesser og menneskelig virksomhet i et område. Temaet tar for seg hvordan både tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen.

Forprosjektet av 2014 beskriver at det i planområdet inngår skogsmark og et jordbrukslandskap med eldre gårds- og boligbebyggelse. For alle alternativene vurderes landskapsinngrepene som relativt

store lokalt, men at fjernvirkningen vil være relativt liten. Forprosjektet konkluderer med at østre og vestre linje samlet vurderes som likeverdige med tanke på landskapsmessige forhold. Forprosjektet tar imidlertid ikke stilling til landskapets verdi, og det foreligger ingen vurdering om reiseopplevelse.

Konsekvensene for landskapsbildet skal derfor utredes videre. Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste hovedtrekkene og verdiene i landskapet. Verdiene vurderes i forhold til:

- Karaktergivende landformer.
- Karaktergivende aspekter ved det naturlige kretsløpet (vann, vegetasjon, klima).
- Kulturell forståelse og bruk av område som landskap (bebyggelse, vern, opparbeidelsesgrad).

Det bør argumenteres for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket vil medføre for omgivelsene ved å ta utgangspunkt i alternativenes lokalisering og linjeføring i horisontal- og vertikalplanet og alternativenes dimensjon og skala. I tillegg bør avbøtende og kompensierende tiltak vurderes og beskrives. Det bør også gjøres rede for trafikantenes synsbaserte reiseopplevelse ved de ulike alternativene.

### **5.2.2 Friluftsliv / by- og bygdeliv**

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Det må tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Opphus har i de senere årene vært preget av fraflytting, nedlegging av skole, og bruksendring fra boliger til fritidseiendommer. I forprosjektet vurderes østre linje som å kunne komme i konflikt med enkelte boliger og/eller fritidsboliger, samt at østre linje representerer en sterk barriere i området. Vestre linje vurderes også som å bli en barriere ved at den avskjærer turveger i området, men at dette delvis kompenseres av nye underganger. I forprosjektet vurderes det som usikkert i hvilken grad områdene langs Glomma, turstier og lysløyper brukes til friluftsliv.

Eksisterende kunnskap om områdene som vil bli direkte eller indirekte berørt av vegplanene (influensområde) vil bli innhentet fra databaser, offentlig tilgjengelige rapporter og fra eventuelle lokale lag og foreninger. Områdets overordnede trekk vil beskrives. Området vil bli befart for å supplere kunnskapen og vurdere dagens tilstand.

Planområdet deles inn i delområder og det vil gjøres verdivurderinger av disse i tråd med håndbok V712 tabell 6-9. Vegutbyggingens direkte og indirekte påvirkning på nærmiljø og friluftsliv vil så bli vurdert i samsvar med skala beskrevet i håndbokens figur 6-13. Konsekvensen vil bli beskrevet og framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med omfangsvurderingen. Avbøtende og kompensierende tiltak vil bli vurdert og beskrevet.

### **5.2.3 Naturmangfold**

Naturmangfold er en viktig premiss for valg av løsninger og skal belyses. Temaet omhandler naturmangfold som planter, dyr og sopper knyttet til land og vann og deres livsbetingelser, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

Det er ikke registrert utvalgt eller truet naturtype, verdifull naturtype av verdi A eller B, prioritert art, eller økologisk funksjonsområde for en prioritert art innenfor området som ble utredet i forbindelse med kommunedelplanen. Området ble kartlagt av Miljøfaglig utredning i 1996. Imidlertid er det

ifølge Artskart registrert en rekke rødlistede<sup>3</sup> arter i influensområdet for veialternativene etter at arbeidet med kommunedelplanen ble avsluttet. Dette gjelder bl.a. ulv, jerv, hønehauk, fiskeørn og en rekke andre fuglearter ved Glomma. Som følge av ny informasjon vil konsekvenser for naturmiljø bli nærmere utredet i samsvar med metode beskrevet i håndbok V712.

Eksisterende kunnskap om områdene som vil bli direkte eller indirekte berørt av vegplanene (influensområde), vil bli innhentet fra databaser, offentlig tilgjengelige rapporter og fra lag og foreninger med god lokalkunnskap. Området vil bli befart for å supplere kunnskapen og vurdere dagens tilstand. Aktuelle registreringskategorier er landskapsøkologiske sammenhenger, vannmiljø, naturtyper, viltområder, funksjonsområder for fisk, geologiske forekomster og rødlistearter.

Det kartlagte naturmangfoldet vil bli verdisatt i samsvar med kriterier beskrevet i håndbok V712, tabell 6-23. For eksempel vil forekomster av rødlistearter i kategoriene sårbar, sterkt og kritisk truet ha stor verdi. Vegutbyggingens direkte og indirekte påvirkning på naturmangfoldet vil så bli vurdert i samsvar med skala beskrevet i håndbokens figur 6-18. Direkte virkninger omfatter tap av naturmangfold gjennom arealbeslag. I tillegg skal det vurderes hvor viktig den berørte delen er for helheten og dermed hvilke økologiske funksjoner som bevares i restarealet. Fare for oppsplitting og brudd på landskapsøkologiske sammenhenger vil bli vurdert.

Konsekvensen vil bli beskrevet og framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med omfangsvurderingen. Avbøtende og kompenserende tiltak vil bli vurdert og beskrevet.

#### **5.2.4 Kulturarv**

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner, det vil si kulturminner fra før 1537, nyere tids kulturminner, samiske kulturminner og kulturmiljøer i planområdet. Kulturminner er knyttet til både bebyggelse og til automatisk fredete arealer og/eller objekter.

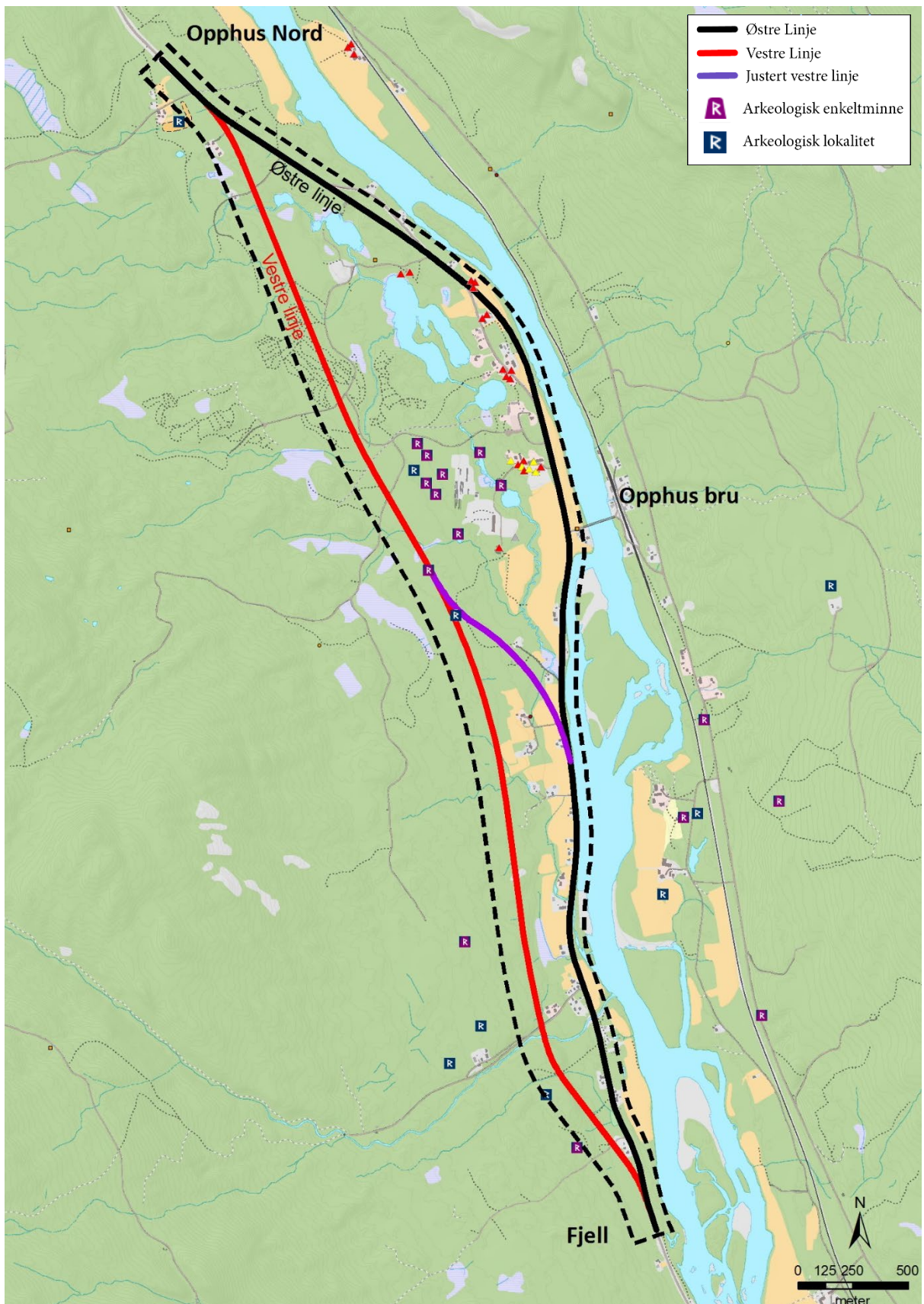
Det er tidligere registrert en rekke automatisk fredete kulturminner vest for planområdet. Langs eksisterende trasé er det flere SEFRAK-registrerte bygninger. Disse nyere tids kulturminner er trolig del av gårdsmiljø. Utredningen skal vurdere hvordan verdifulle kulturmiljøer eller enkeltminner blir berørt av de ulike alternativene. Både nyere tids kulturminner, automatisk fredete kulturminner og kulturmiljø kan bli fysisk eller visuelt påvirket av tiltaket. Det skal også foretas en vurdering av potensial for funn av ikke-kjente automatisk fredete kulturminner.

Utredningen skal vurdere hvordan registrerte verdifulle kulturmiljø og/eller enkeltminner blir berørt av de ulike alternativene. Det defineres et influensområde og vurdering av verdi, omfang og konsekvens utføres iht. metodikken i håndbok V712. Det bør legges vekt på avbøtende tiltak dersom vegtiltaket fører til stor konflikt med kulturmiljøer eller kulturminner.

---

<sup>3</sup> Nasjonal rødliste er en oversikt over plante- og dyrearter som på en eller annen måte er trua av utryddelse, er utsatt for betydelig reduksjon eller er naturlig sjeldne.





Figur 5.1 Temakart som viser østre linje (sort), vestre linje (rødt) og justert vestre linje (lilla), samt registrerte kulturminner (enkeltninner og lokaliteter).

### **5.2.5 Naturressurser**

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georessurser (berggrunn og mineraler). I denne saken vil landbruk, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv være mest aktuelt å vurdere.

#### **Landbruk**

Vegalternativene berører dyrka mark, innmarksbeite, skog og annet areal. Vestre linje beslaglegger en god del skog, mens østre linje vil legge beslag på en del fulldyrket mark. Omdisponeringen er utredet i kommunedelplan fra 1999 og arealet ligger inne i gjeldende kommuneplan. Imidlertid er det aktuelt å justere vestre linje, og det anses derfor ønskelig å utrede konsekvenser for landbruk nærmere.

Jord- og skogbruks- samt utmarksbeiteområder som berøres direkte eller indirekte vil bli kartlagt og verdisatt etter en skala med liten, middels eller stor verdi i samsvar med metode beskrevet i håndbok V712 tabell 6-18 og 6-19. Fulldyrka mark med god jordkvalitet vil for eksempel ha større verdi enn innmarksbeite som ikke er dyrkbar. Likeledes vil skogarealer med høy bonitet og gode driftsforhold ha større verdi enn skog med lav bonitet og vanskelige driftsforhold.

Omfanget av vegutbyggingen skal vurderes i forhold til arealbeslag, forurensning av jord og avlinger, oppsplitting av jordbruksareal som vanskeliggjør landbruksdrift, endrede vekstvilkår som følge av blant annet lokalklimatiske endringer, drenering m.m. Arealbeslaget av de ulike registreringskategoriene skal oppgis.

Konsekvensen framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med omfangsvurderingen. Avbøtende og kompenserende tiltak vil bli vurdert og beskrevet.

#### **Berggrunn, løsmasser og vannressurser**

Berggrunnen ved Opphus er dominert av næringsfattig sandstein vekslende med leirskifer. Over berggrunnen ligger mektige lag av glasifluviale avsetninger fra istiden. Langs Glomma er det siden siste istid lagt opp elveavsetninger bestående av silt og siltig sand.

Drikkevannskilde i området er grunnvannsbrønner.

I et område mellom Sjurstutjernet og Harptjernet er det et løsmasseuttak. Utover dette er det ikke kjente områder av betydning for utnytting av ressurser eller i konflikt med noen av veglinjene.

Geo- og vannressursene kartlegges nærmere og beskrives, og eventuelle virkninger av de to alternative veitraseene konsekvensvurderes i planbeskrivelsen.

### **5.3 Lokale virkninger**

Gjennom utredningen vurderes det om tiltaket vil påvirke arealbruk, næringsliv, arbeidsplasser og bosetning.

### **5.4 Risiko og sårbarhet (ROS)**

Det skal som del av reguleringsplanen utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for anleggsgfase, ferdigtilstand og drift av ferdig prosjekt, iht. hovedprinsippene i veileder for «*Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging: Metode for ROS i planleggingen*» (Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap – DSB, 2017).

Risiko knyttes til uønskede hendelser - dvs. hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Konsekvensene av de uønskede hendelsene beskrives i forhold til menneskers liv og helse, materielle verdier og miljø.

### **5.5 YM-plan (ytre miljø)**

Det skal som del av reguleringsplanen utarbeides en plan for ytre miljø som følge av resultatene fra supplerende konsekvensutredning og øvrige faglige utredninger. Denne skal (for både anleggs- og driftsfasen) følge opp føringer fra KU og reguleringsplan samt bestemmelser for lovverket. Konkrete tiltak både i anleggs- og driftsfasen skal fremkomme.

## **6 Planprosess og fremdrift**

### **6.1 Planprosess**

Planleggingen og medvirkningsopplegget blir gjennomført i utgangspunktet i tråd med PBL, se særskilt lovens kap. 3, 4, 5 og 12. Vi ønsker å tydeliggjøre skillet mellom medvirkning/høring av planprogram og medvirkning/ høring knyttet til selve reguleringsplanforslaget, jfr. fremdrift i kap. 6.3 nedenfor.

Konsekvensanalysene vil danne grunnlag for sammenstilling og en nærmere begrunnet anbefaling av veglinje. I anbefalingen skal også alternativenes måloppnåelse vurderes. Planprogrammet fastsettes av Stor-Elvdal kommune før man går videre med reguleringsplan for valgt vegtrasé på strekningen. Forslag til reguleringsplan planlegges lagt ut til offentlig ettersyn i løpet av 2020.

### **6.2 Informasjon og medvirkning i planprosessen**

#### **6.2.1 Planprogramfasen 2015-2016**

Medio juni 2015 ble det formelt varslet oppstart av planarbeidet. Her ble også da forrige forslag til planprogram lagt ut til offentlig ettersyn. Myndigheter, interesseorganisasjoner, velforeninger og andre berørte parter ble den gang tilskrevet. Varslingen omfattet ikke (rent fysisk) forslag til planprogram, men dette kunne hentes elektronisk på Statens vegvesens og på Stor-Elvdal kommunes hjemmeside. I tillegg lå dokumentene i trykt versjon på kommunehuset til Stor-Elvdal kommune.

Den gang kom det inn en del uttalelser/ merknader. Disse ble vurdert og etter en helhetlig vurdering så man ikke behov for å foreta endringer av planprogrammet slik det den gang ble sendt ut, med unntak for mindre presiseringer generelt. Alle de den gang innkomne merknader/ innspill ble kort referert, kommentert i eget notat og fulgte i sin helhet som vedlegg til planprogrammet, som senere ble fastsatt.

#### **6.2.2 Planprogramfase 2019-2020**

Nå som planprogrammet revideres er det krav om at dette skal legges ut på nytt offentlig ettersyn, hvor alle berørte parter gis anledning til å komme med nye uttalelser/ innspill. Det bes om at det skiller mellom innspill knyttet til selve planprogrammet og til forslag til reguleringsplan, som etter hvert skal utarbeides og behandles. Innspill fra forrige runde vil naturlig nok også tas med i det videre planarbeidet.

Gjennom ny høring (min. 6 uker) av dette planprogrammet gis det anledning til å innvirke på hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgangen for det endelige planforslaget som skal behandles.

På samme måte som i 2015 vil dette bli annonsert i lokal avis lest på stedet, og alle berørte parter vil bli tilskrevet pr. brev. Planprogrammet gjøres tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmeside, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under vegprosjekter, og på Stor-Elvdal kommunes hjemmeside, [www.stor-elvdal.kommune.no/kunngjoringer](http://www.stor-elvdal.kommune.no/kunngjoringer). I tillegg vil dokumentene foreligge i trykt versjon på kommunehuset til Stor-Elvdal kommune på Koppang, besøksadresse Storgata 120, 2480 Koppang.

#### **6.2.3 Videre faser**

Prosessen med offentlig informasjon og medvirkning tar utgangspunkt i tidsplanen for arbeidet. Det vil bli muligheter for å gi innspill i saken gjennom offentlig ettersyn av selve reguleringsplanforslaget. Det vil vurderes om det er behov for et åpent informasjonsmøte.

### 6.3 Fremdrift

Det er utarbeidet ny overordnet fremdriftsplan for planarbeidet. Oversikten nedenfor viser antatte milepæler i denne. Fremdriften slik den er skissert her kan videre bli justert på grunn av utfall fra konsekvensanalysene/-utredningene og tidspunkt for politisk behandling av anbefalt vegtrasé.

Aktivitet/fase	Periode/tidsrom	Kommunal behandling	Kommentar/annet
<i>Gjenoppstartsmøte</i>	4. November 2019		<i>Avholdt mellom Statens vegvesen og kommunen</i>
Utarbeidelse planprogram	Des 2019 / Feb 2020		
Varsel oppstart reguleringsplan og utlegging forslag planprogram	Mars 2020		
Høringsfase forslag planprogram	Mars/April		Minimum 6 uker (lovpålagt)
Gjennomgang høringsuttalelser/innkomne merknader	Mai		
Revisjon planprogram	Mai		
Fastsetting av planprogram	Mai/Juni	Formannskap/ Planutvalg	
Utarbeidelse av reguleringsplan inkl. utredninger/ analyser	April – Okt.		
Offentlig ettersyn (høringsfase) av reguleringsplan evt. inkl. åpent informasjonsmøte	Okt – Nov.		Minimum 6 uker (lovpålagt)
Gjennomgang høringsuttalelser/ innkomne merknader	Nov./Des.		
Bearbeiding av reguleringsplanen	Des. 2020/Jan. 2021		
Sluttbehandling/ vedtak av reguleringsplan	Q1 2021	Kommunestyret	

### 6.4 Organisering

Prosjekteier (oppdragsgiver) er Statens vegvesen, Utbygging. Oppdraget gjennomføres i samarbeid med rådgivende ingeniørfirma Sweco Norge AS.

Stor-Elvdal kommune er ansvarlig myndighet til å fastsette planprogrammet og vedta reguleringsplanen.

## 7 Vedlegg

Notat: Vurdering av utredningsplikten i KU-forskriften (rev.)

## 8 Kilder

Rambøll (2014): *Forprosjekt 2014-06-24 Fjell-Opphus*

SCC Bruer (1999): *Kommunedelplan for ny rv. 3 på strekningen Strand kirke – Opphus nord*

Statens vegvesen Region øst (2013): *Premissdokument for utforming: Rv. 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense*

Statens vegvesen Region øst (2014): *Rv. 3 Fjell-Opphus nord. Forprosjekt – framtidig vegtrasé*

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2019): *Håndbok N100 Veg og gateutforming*

Statens Vegvesen Vegdirektoratet (2018): *Håndbok N200 Vegbygging*

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2018): *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*

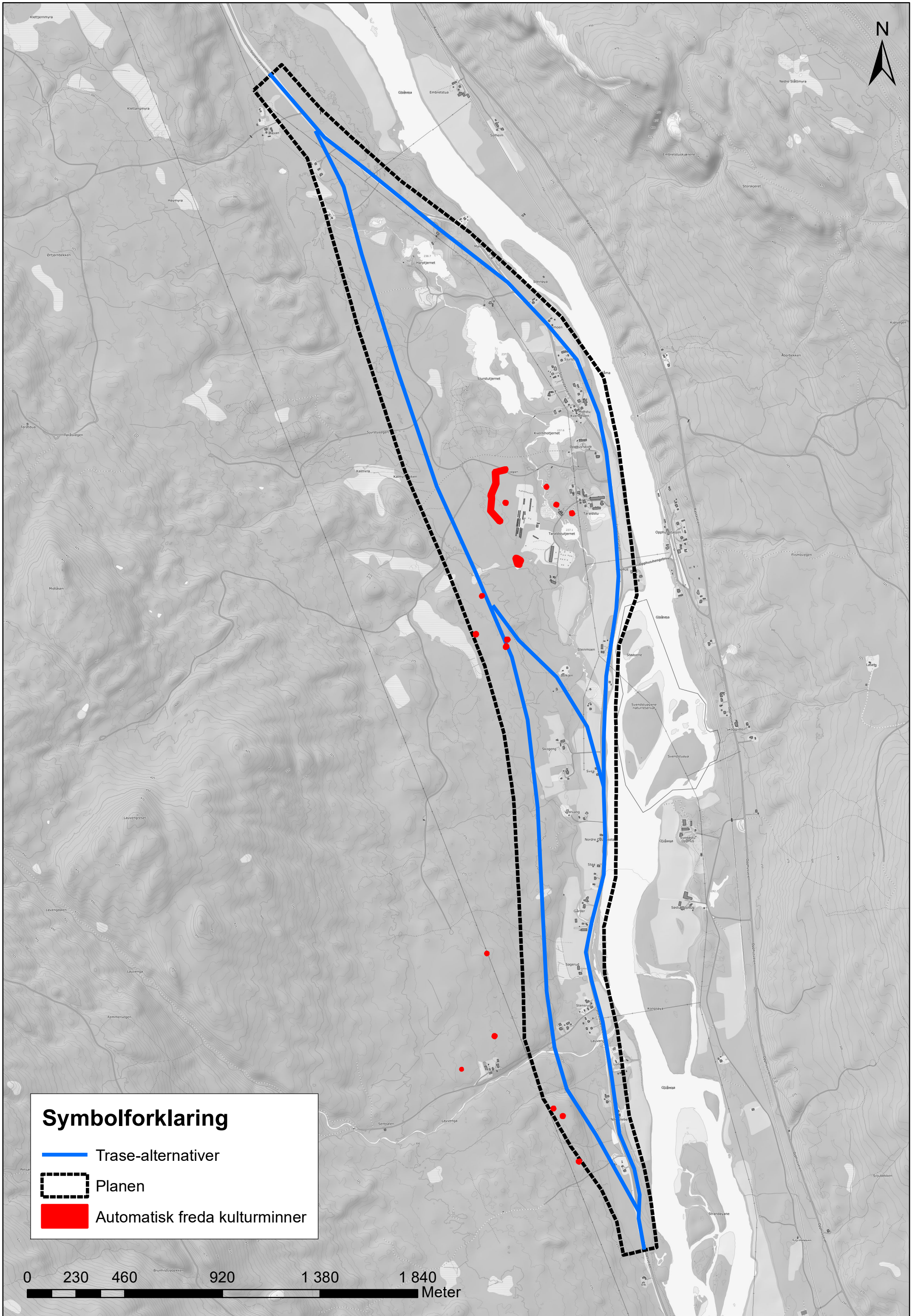
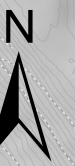
Statens vegvesen Region øst: *Fastsatt planprogram Rv. 3 Fjell-Opphus nord, 10-02-2016*

# Vedlegg til planprogram




I brev av 03.07.2020 fra Innlandet fylkeskommune ble det gjort oppmerksom på at kulturminnekartet i fastsatt planprogram ikke er korrekt. Innlandet fylkeskommune ber derfor at korrekt kart ble tatt inn i planprogrammet.

Statens vegvesen har etterkommet dette pålegget legger derfor inn korrekt kulturminnekart som vedlegg.





**Symbolforklaring**

-  Trase-alternativer
-  Planen
-  Automatisk freda kulturminner









Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000  
firmapost@vegvesen.no

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

**Trygt fram sammen**