



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



Statens vegvesen

Prosjekt: RV. 3 EVENSTAD - IMSROA S.

Kommune: STOR-ELVDAL

Region øst
Hamar kontorsted
02.06.2015

Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Formål med planprogrammet og planarbeidet.....	3
1.2	Bakgrunn, dagens veg.....	3
1.3	Effektmål, kvalitetsmål og økonomiske mål for riksveg 3.....	3
2	Rammer og føringer	5
2.1	Nasjonale og regionale føringer	5
2.1.1	Statens vegvesens mål og nullvisjon	5
2.1.2	Overordnede retningslinjer og lovverk	5
2.1.3	Nasjonal transportplan.....	5
2.1.4	Premissdokument for utforming: Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense.....	5
2.1.5	Flomsonekart.....	6
2.2	Lokale vedtak og føringer	7
2.2.1	Vegutredninger.....	7
2.2.2	Gjeldende kommuneplan	7
2.2.3	Reguleringsplan Evenstad bru, 25.04.1995	8
2.2.4	Forprosjekt-rapport.....	8
2.2.5	Tilstøtende oppdrag	8
3	Planområdet – dagens situasjon	9
3.1	Beskrivelse av planområdet	9
3.2	Trafikk – vegstandard – fartsgrenser – flomfare.....	10
3.3	Trafikksikkerhet – trafikkulykker – miljø	10
4	Beskrivelse av tiltaket.....	11
4.1	Vegstandard og utforming	11
4.1.1	Førende dokumenter for utforming.....	11
4.1.2	Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur	11
4.1.3	Trafikkvekst	11
4.1.4	Kryssutforming - avkjørsler.....	11
4.1.5	Grunnforhold – overbygning	12
4.1.6	Støyskjerming	12
4.1.7	Flomproblematikk	13
4.1.8	Viltkryssinger/ faunapassasjer.....	15
4.1.9	Sideanlegg	15
4.2	Aktuelle veglinjer.....	16

4.2.1	0-alternativet.....	17
4.2.2	Indre linje.....	17
4.2.3	Mellomlinjen	17
4.2.4	Ytre linje.....	17
5	Behov for videre utredninger	18
5.1	Prissatte konsekvenser.....	18
5.1.1	<i>Trafikant- og transportbrukernytte</i>	19
5.1.2	<i>Operatørnytte</i>	19
5.1.3	<i>Budsjettvirkninger for det offentlige</i>	19
5.1.4	<i>Ulykker</i>	19
5.1.5	<i>Støy- og luftforurensing</i>	19
5.1.6	<i>Restverdi</i>	19
5.1.7	<i>Skattekostnader</i>	19
5.1.8	<i>Forhold for gående og syklende, herunder barrierevirkninger</i>	19
5.2	Ikke prissatte konsekvenser	20
5.2.1	<i>Landskapsbilde</i>	20
5.2.2	<i>Nærmiljø og friluftsliv</i>	20
5.2.3	<i>Naturmiljø</i>	21
5.2.4	<i>Kulturmiljøer og kulturminner</i>	21
5.2.5	<i>Naturressurser</i>	22
5.3	Lokale virkninger	24
5.4	Risiko og sårbarhet (ROS)	24
5.5	YM-plan (ytre miljø).....	24
6	Planprosess og fremdrift	25
6.1	Planprosess.....	25
6.1	Informasjon og medvirkning i planprosessen	25
6.2	Fremdrift.....	25
6.3	Organisering	26
7	Vedlegg.....	27
8	Kilder.....	27

1 Innledning

1.1 Formål med planprogrammet og planarbeidet

Statens vegvesen region øst har satt i gang en planprosess for utarbeidelse av reguleringsplan på strekningen Evenstad til Imsroa sør langs Rv 3 i Stor-Elvdal kommune, med sikte på utbygging av programtiltak i NTP-perioden 2018-23. Stor-Elvdal kommune fattet i november 2014 vedtak hvor det henstilles om at Statens vegvesen utarbeider et planprogram, samt avklarer forholdet til Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) og aktuelle temaer videre.

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. Planprogrammet fremmes med utgangspunkt i foreliggende plangrunnlag og forprosjekt (Rambøll 2014).

Det er planmyndighetene som er ansvarlig for vurderingen av om tiltaket krever konsekvensutredning. Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger (KU) i Plan- og bygningsloven (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 vurdert at tiltaket med de alternative vegtraseene ikke er av et slikt omfang at det faller inn under planer som alltid skal konsekvensutredes i tråd med forskriftens § 2. Tiltaket er videre vurdert under § 3 Planer som skal vurderes nærmere 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 notatet *Vurdering av KU-forskriften* redegjøres det for hvilke temaer som utløser behov for konsekvensanalyse, dette følger som vedlegg. 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 som er en av de viktigste vegene i vegnettet vårt. Formålet med planarbeidet er utvikling av eksisterende veg for å forbedre trafikkforholdene langs rv 3 på strekningen Evenstad til Imsroa syd, en vegstrekning på ca 5,1 km langs dagens veg.

Dagens veg på strekningen Evenstad til Imsroa syd har til dels dårlig kurvatur, for smal vegbredde og dårlig bæreevne. Den har i tillegg mange avkjørsler, samt nærføring til bebyggelse.

1.3 Effektmål, kvalitetsmål og økonomiske mål for riksveg 3

Det er satt opp en del mål som ønskes oppnådd ved utbedring eller omlegging av rv 3:

Effektmål:

- En nedgang i trafikkulykker på strekningen, i tråd med Statens vegvesens nullvisjon.
- Bedre nærmiljø for beboere langs vegen.

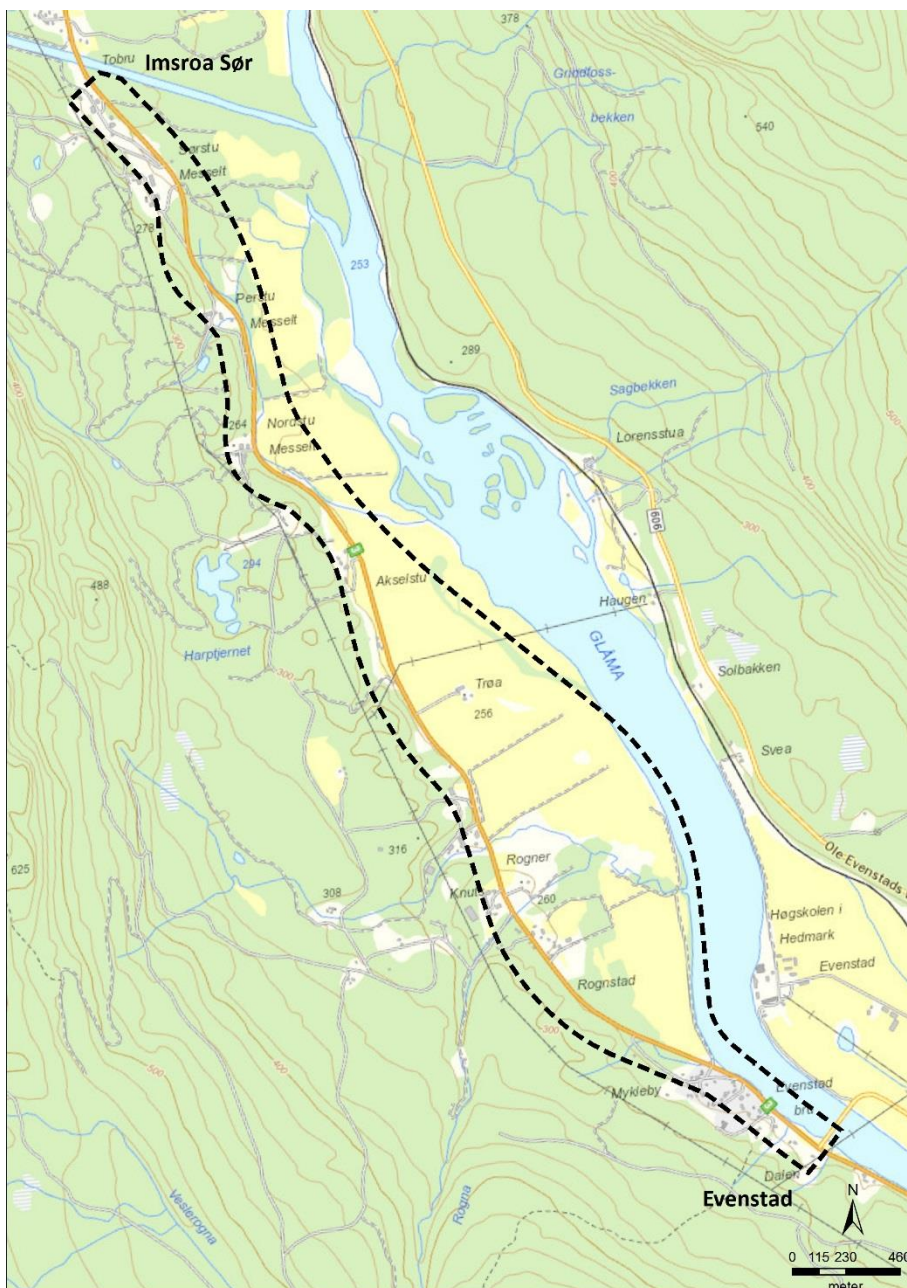
- Bedre framkommelighet og regularitet, spesielt viktig for næringstransporten på foretrukket rute Oslo – Trondheim.
- Bedre og mer rasjonell vegdrift på strekningen.

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 landskapsmessig tilpasning.

Økonomiske mål:

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



Figur 1 Kartet viser planområdet. (Det tas forbehold om avgrensningen.)

2 Rammer og føringer

2.1 Nasjonale og regionale 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.

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 barn og unge i planleggingen
- Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan
- Naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner
- T-1442/2012 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE 1/2008 Retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag.
- NVE retningslinjer 2/2011 – Flaum og skredfare i arealplanar (revidert 20.05.2014)

2.1.3 Nasjonal transportplan

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 å etablere 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 tungtransporten¹.

Statens vegvesen Region øst har sikte på utbygging av programtiltak på stekningen i NTP-perioden 2018-23.

2.1.4 Premissdokument for utforming: Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense

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

¹ Riksvegutredninger 2015 Hovedrapport:

www.ntp.dep.no/Forside/attachment/819672/binary/1022261?ts=14c21f917f8

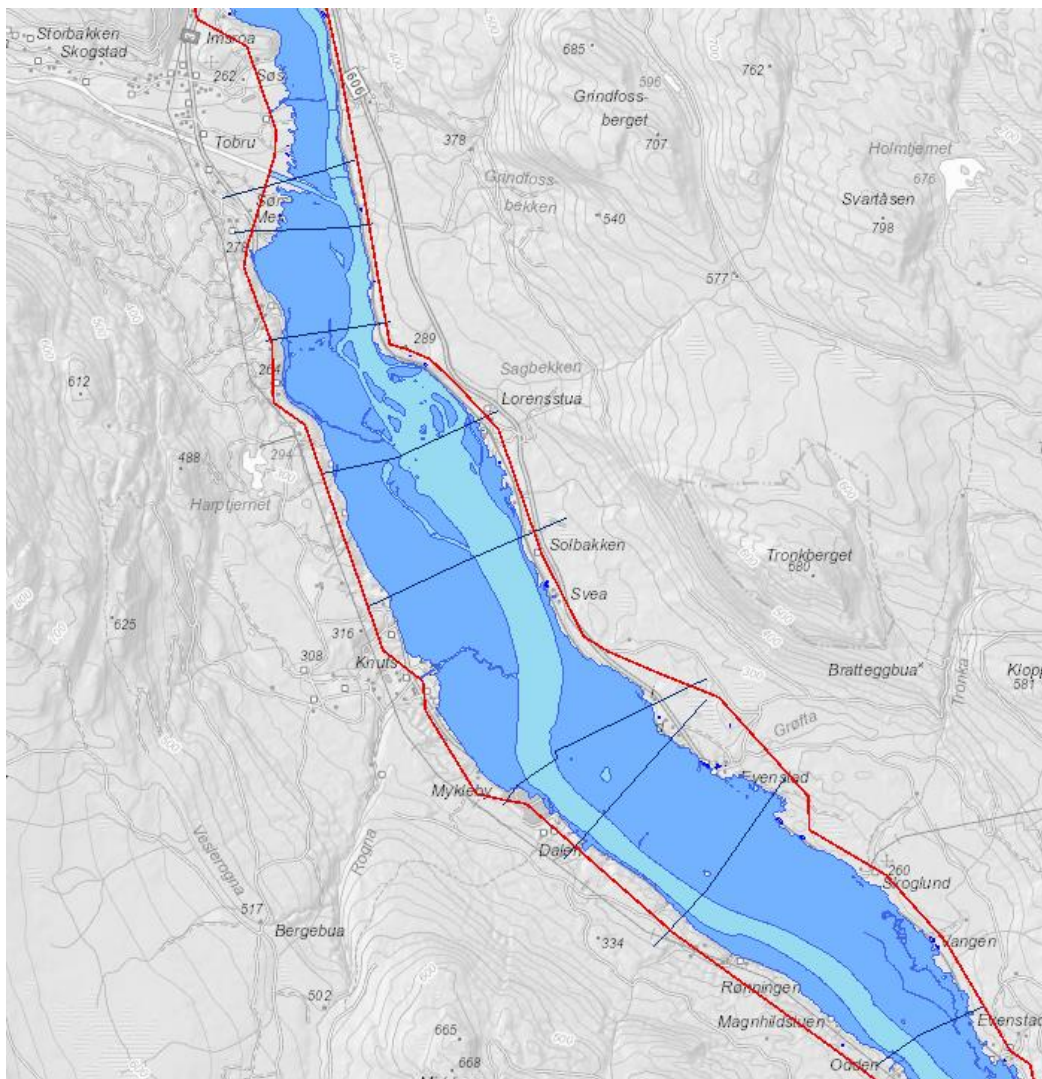
2.1.5 Flomsonekart

Det er utarbeidet flomsonekart fra Spongsvea og opp t.o.m. Koppang fra 2002, en strekning på ca. 29 km.

Innenfor analyseområdet er det kombinasjon av bolig- og jordbruksområder langs elva, bl.a. ved Evenstad, som er utsatt. Alt ved 10-års flom stiger vannet på elveslettene pga grunnvann og direkte oversvømmelse. Allerede ved en 10 års flom vil rv 3 og bebyggelse oversvømmes. I kartleggingen fra 2002 er det nevnt problematikk knyttet til sideelva Imsa. Her er problemene først og fremst knyttet til massetransport og erosjon i øvre deler og avlagring i det flate partiet mot Glomma. Det er ingen direkte flomutsatte områder lange nedre deler av Imsa. Som følge av dette er det ikke utarbeidet vannlinjeberegninger og flomsonekart for Imsa. I Glomma er for øvrig lite problemer med erosjon, men noe isproblemer.

Ved oversiktsplanlegging kan en bruke flomsone direkte for å identifisere områder som ikke bør bygges uten nærmere vurdering av faren og mulige tiltak. Ved detaljplanlegging og ved dele- og byggesaksbehandling må en ta hensyn til at flomsonekartene kan ha begrenset nøyaktighet. Primært må en ta utgangspunkt i de beregnete vannstander og kontrollere terrenghøyden i felt mot disse. En sikkerhetsmargin skal alltid legges til ved praktisk bruk.

Det vises også til kap. 4.1.7 *Flomproblematikk* knyttet til beskrivelse av tiltaket.



Figur 2 Flomsonekart – 200 års flom (NVE Atlas)

2.2 Lokale vedtak og føringer

2.2.1 Vegutredninger

For den aktuelle strekningen, inklusive de såkalte Messeltsvingene, er det utredet alternative vegløsninger i flere omganger:

- Vegplan for Koppang med vedlegg om bl.a. Mykleby, 1983
- Utredning av ny riksveg 3 i kombinasjon med flomvoll, utarbeidet av siv.ing Rolf Bryhni for Statens vegvesen Hedmark og NVE i 1985
- Vegutredning riksveg 3, Statens vegvesen Hedmark 1986, rev. 1994

To prinsipielle løsninger er utredet i disse planene:

Alternativ 1: Ny rv 3 øst for dagens veg, og øst for bebyggelsen ved Rogner, videre utbedring i dagens korridor fram til Imsroa S.

Alternativ 2: Ny rv 3 langs Glomma på hele strekningen Mykleby – Imsroa, eventuelt kombinert med flomverk.

Ved revisjon av vegutredningen i 1994 ble en kortere omlegging øst for dagens veg ved Messelt skissert.

Det ble i 2000 startet reguleringsarbeid for utbedring av strekningen Rogner – Imsa bru, med sikte på en prioritering av strekningen i NTP 2002 – 11. Det ble utarbeidet forslag til trase, og denne ble drøftet med grunneierne. Prosjektet ble ikke prioritert i NTP, og det ble ikke oppnådd enighet grunneierne om trase. Planarbeidet ble derfor avsluttet.

2.2.2 Gjeldende kommuneplan

Gjeldende kommuneplan 2003-2015 for Stor-Elvdal kommune viser rv 3 i nåværende trasé.



Figur 3 Veglinja slik den ligger inne i eksisterende kommuneplan

2.2.3 Reguleringsplan Evenstad bru, 25.04.1995

Nåværende kryss ved Evenstad bru, med tilhørende lokalveger, er bygget i samsvar med vedtatt reguleringsplan.



Figur 4 Reguleringsplan Evenstad bru

Det er utover dette ingen godkjente reguleringsplaner for det aktuelle området.

2.2.4 Forprosjekt-rapport

Det ble utarbeidet et forprosjekt for aktuell strekning den 24.06.2014. Formålet med forprosjektet var å fremskaffe grunnlag for valg av fremtidig vegtrasé på strekningen, som et grunnlag for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. I forprosjektet er det skissert tre alternativer:

- *Indre linje* som følger dagens vegkorridor, med nødvendig utbedringer.
- *Mellomlinja* som har omlegging øst for bebyggelsen ved Rogner, videre utbedring av dagens korridor frem til Imsroa syd.
- *Ytre linje* som er ny riksveg 3 langs Glomma på deler av strekningen.

I forprosjektet er det gjort en overordnet vurdering av konsekvenser ved de tre alternativene. Statens vegvesen anbefaler i forprosjektet at mellomlinja legges til grunn for videre arbeider med reguleringsplan og detaljregulering for strekningen, da denne fremstår som et akseptabelt kompromiss, uten store negative konsekvenser.

Indre linje frarådes av hensyn til bebyggelse og nærmiljø i området ved Rogna.

Ytre linje frarådes av hensyn til konsekvenser for landskapsbilde og dyrka mark.

De tre alternativene beskrives mer utfyllende i kap. 0 - Beskrivelse av tiltaket.

2.2.5 Tilstøtende oppdrag

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

For strekning lenger syd (Fjell – Opphus nord) pågår parallell planprogramfase.

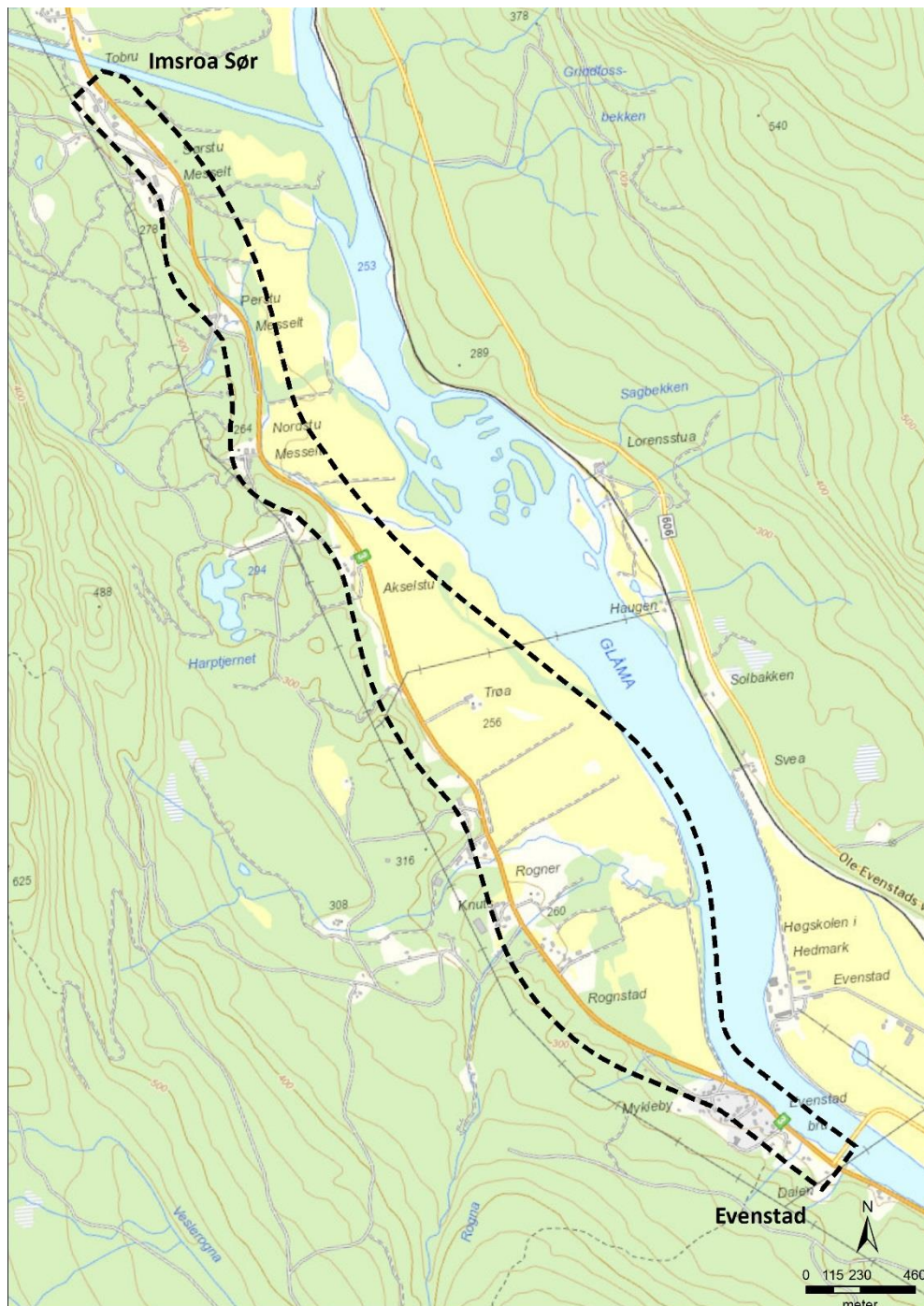
For strekningene sør og nord for Opphus (Hovda bru – Fjell og Opphus N – Søkkunda bru), finnes vedtatte reguleringsplaner, ref. kap. 2.2.3. Disse strekningene er utbedret etter vegnormalstandard.

3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Beskrivelse av planområdet

Planområdet strekker seg fra Evenstad bru til Imsroa sør langs rv 3 i Stor-Elvdal kommune, en strekning på ca. 5,1 km. Planområdet inkluderer vegarealet som omfatter dagens vegtrasé (indre (vestre) linje) og ytre (østre) linje, samt foreslått linje i mellom disse (mellomlinja).

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 5 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. 2.350 kjøretøy/ døgnet. Av dette utgjør tunge kjøretøy ca. 17 %, dvs. ca. 400 kjøretøyer/ døgnet.

Strekningen er preget av variabel og til dels dårlig horisontalkurvatur, spesielt gjelder dette nordre del, med de såkalte Messeltsvingene. Vegbredden er generelt for smal i henhold til gjeldende krav. Det er stedvis behov for oppgradering av vegens bæreevne. Rogna bru er i dårlig forfatning, og omfattende utbedring eller utskiftning anses som nødvendig.

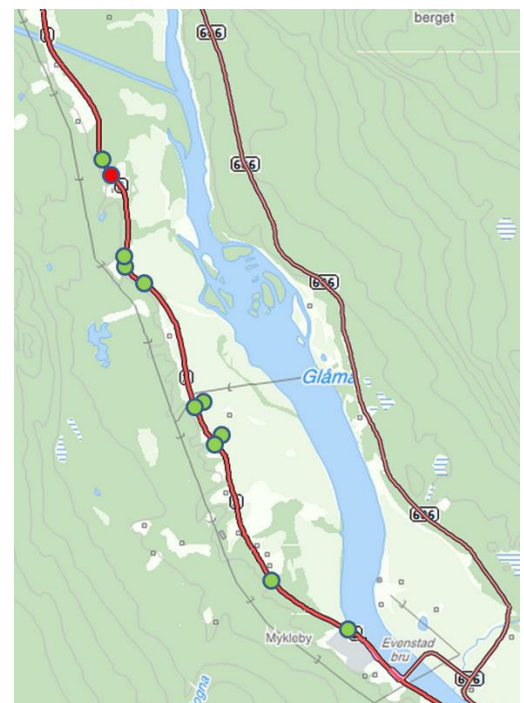
Fartsgrensen er 80 km/t, med unntak av en strekning på ca 1,1 km på begge sider av elva Rogna, hvor fartsgrensa er 60 km/t.

Deler av eksisterende veg ligger under nivå i forhold til flom, dvs. 200 års flommen, jfr. kap. 2.1.5 over.

3.3 Trafikksikkerhet – trafikkulykker – miljø

De siste 10 årene har det skjedd 11 ulykker på strekningen, se figur. Av disse er det 1 dødsulykke og 10 kategorisert som «lettere skade». Ulykkene kan oppsummeres slik:

- Personer omkommet (rød sirkel)
- 15 lettere skadet (grønn sirkel)
- 6 ulykker er utforkjøringsulykker
- 2 ulykker er møteulykker
- 1 ulykke er kollisjon mellom motorsykel og et dyr, sannsynligvis elg
- 1 ulykke er knyttet til forbikjøring
- 9 av 11 ulykker har skjedd i dagslys
- 8 av ulykkene har skjedd på tørr, bar veg
- 2 av ulykkene har skjedd på snø- eller isbelagt vegbane
- 1 ulykke har skjedd på våt, bar veg
- Flest ulykker skjer i nordre del av strekningen, hvor det er dårligst veggeometri



Figur 6 Registrerte ulykker de siste 10 årene.

Med unntak av strekningen ved Mykleby er det ikke gangsykkelveg eller lokalveg på noen deler av strekningen, samtidig som relativt mange boliger/ fritidsboliger og gårdsbruk gir mange avkjørsler. Ved Mykleby og på begge sider av Rogna ligger boliger/fritidsboliger tett inntil riksvegen. Ingen av boligene ligger innenfor soner med støynivå som utløser støytiltak i forhold til dagens situasjon (Forurensningsforskriften).

4 Beskrivelse av tiltaket

4.1 Vegstandard og utforming

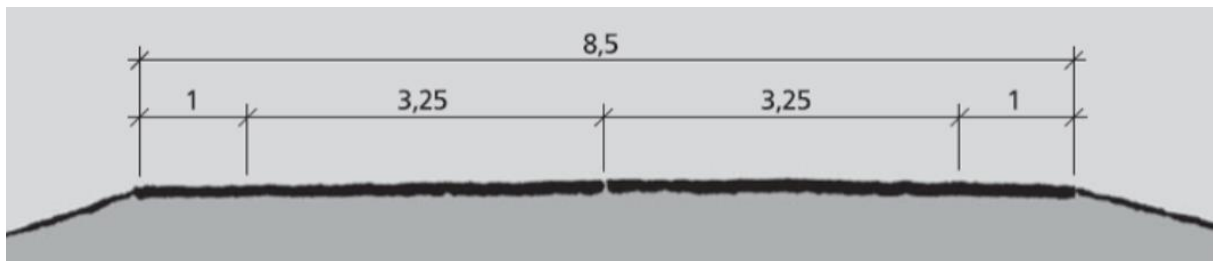
4.1.1 Førende dokumenter for utforming

Håndbok N100 Veg- og gateutforming (tidligere håndbok 017) er førende for valg av tverrsnitt etc. for rv 3.

I tillegg har vegvesenet utarbeidet et premissdokument for utvikling av rv 3 på strekningen Grundset til Sør-Trøndelag grense. Dette resulterer i et sett med standardvalg som beskrives nærmere nedenfor.

4.1.2 Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur

Med de aktuelle trafikkmengder (ÅDT < 4 000 og fartsgrense 80 km/t) angir håndbok N100 at vegbredden skal være 8,5 m (dimensjoneringsklasse H2). I tillegg kommer ønsket bredde for utforming av grøfte- og sideareal. Dimensjonering etter håndbok N100 gir en minimum horisontalkurve på 450 m.



Figur 7 Tverrprofil H2, 8,5 m vegbredde (mål i m)

4.1.3 Trafikkvekst

Nye traseer som planlegges vil i liten grad gi innkorting av kjørevei. Det antas derfor at tiltaket i seg selv ikke vil føre til vesentlig trafikkvekst verken for lokaltrafikk eller gjennomgangstrafikk, utover generell trafikkvekst som forventes på strekningen.

4.1.4 Kryssutforming - avkjørsler

Håndbok N100 angir at kryss skal bygges som forkjørregulert T-kryss eller rundkjøring. Strekningen omfatter ingen større kryss utover eksisterende kryss ved Evenstad bru.

Det er ønskelig med avkjørselsregulering, dvs. reduksjon i antall avkjørsler, men det er spredt bebyggelse langs strekningen slik at dette i stor grad medfører lange og kostbare lokalveger. Eksisterende veg bør kunne utnyttes som lokalveg i områder hvor det bygges ny veg. En pragmatisk tilnærming tilsier at relativt mange avkjørsler må opprettholdes, men at utforming og siktforhold ved disse må tillegges stor vekt.

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, med mindre helt lokale forhold skulle tilsi dette, f.eks. ved indre linje i området ved Rogna.

4.1.5 Grunnforhold – overbygning

Strekningen er preget av sorterte materialer, breelv- og elveavsetninger. På elveslettene langs Glomma er det i hovedsak siltig sand og sand, men også rene siltmasser og grus, telegruppe T2-T4. Vest for dagens veg er det breelavsetninger og disse inneholder mer grus og stein enn elveslettene. Disse massene gir lite problemer for vegbygging utover at de mest siltige massene er erosjonsømfintlige og kan gi teleproblemer. Det er ikke stabilitet- eller setningsproblemer i avsetningene. Det kan imidlertid være noe organiske masser som krever utskiftning.

Det er svært lite synlig berg i området, kun et mindre parti ca 1 km nord for Evenstad. Ut over masseskifting er det ikke behov for spesielle geotekniske tiltak.

Ut fra grunnforholdene er det forutsatt en vegoverbygning som vist i figuren nedenfor.

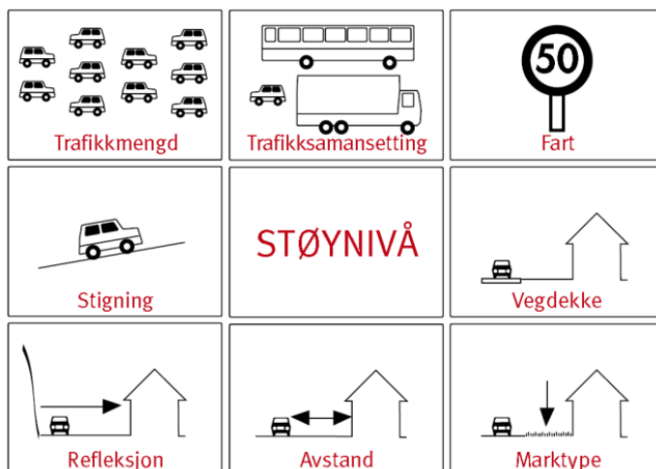
Dekke:	3,5 cm Ab+2,5 cm Agb
Bærelag:	12 cm Ag, alt. 7 cm Ag+11 cm Fk
Forsterkningslag:	80 cm, FK 22/120mm Eventuelt fiberduk

Figur 8 Faktorer som påvirker støy nivået langs en veg

I tillegg er lagt inn frostsikringslag slik at total overbygning blir ca 1,8 m. Dette må vurderes nærmere i senere og mer detaljerte planfaser.

4.1.6 Støyskjerming

Undersøkelser viser at 75-80% av støyplager i Norge skyldes vegtrafikkstøy. Faktorer som påvirker støy nivået langs en veg er vist i figur 8 nedenfor.



Figur 9 Faktorer som påvirker støy nivået 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 støy nivå 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 begrensning 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-1442/2012)». I dette forprosjektet er det snakk om bygging av ny veg, eventuelt tiltak langs eksisterende veg, og dette utløser støyvurderinger etter T-1442/2012.

Følgende er hentet fra premissdokumentet²:

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 støyisolerende 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 fasadetiltak. 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 Vormå. 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 sine vegprosjekter må tilpasses til fremtidens klima.

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

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 samt 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.

Norges vassdrags- og energidirektorat (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).

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.

Det er én bru på strekningen:

- Rogna bru, teknisk data:
Bjelkebru, normert elementer av spennarmert betong.
Lengde: 8,15 m
Bredde: 7,0 m
Føringsbredde: 6,73 m



Figur 10 Rogna bru ifm. flommen i 2011 (NRK.no)

Rogna bru er bygget i 1967 og er i dårlig forfatning. Konstruksjonen er svært utsatt for flom og erosjonsproblematikk. Iht. *Premissdokumentet for utforming Rv3 Grundset – Sør-Trøndelag*, tilfredsstillende ikke konstruksjonen føringsbredde. Det er registrert mye asfalt over konstruksjonen som påvirker bæreevnen til konstruksjonen. Det forutsettes at konstruksjonen skiftes ut og erstattes med ny.

4.1.8 Viltkryssinger/ faunapassasjer

Det er ikke behov for faunapassasjer på strekningen, men bru over Rogna bør utformes slik at det er gjennomgang på begge sider av elveløpet for dyr og mennesker. Atkomster til landbruket må også ivaretas.

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.

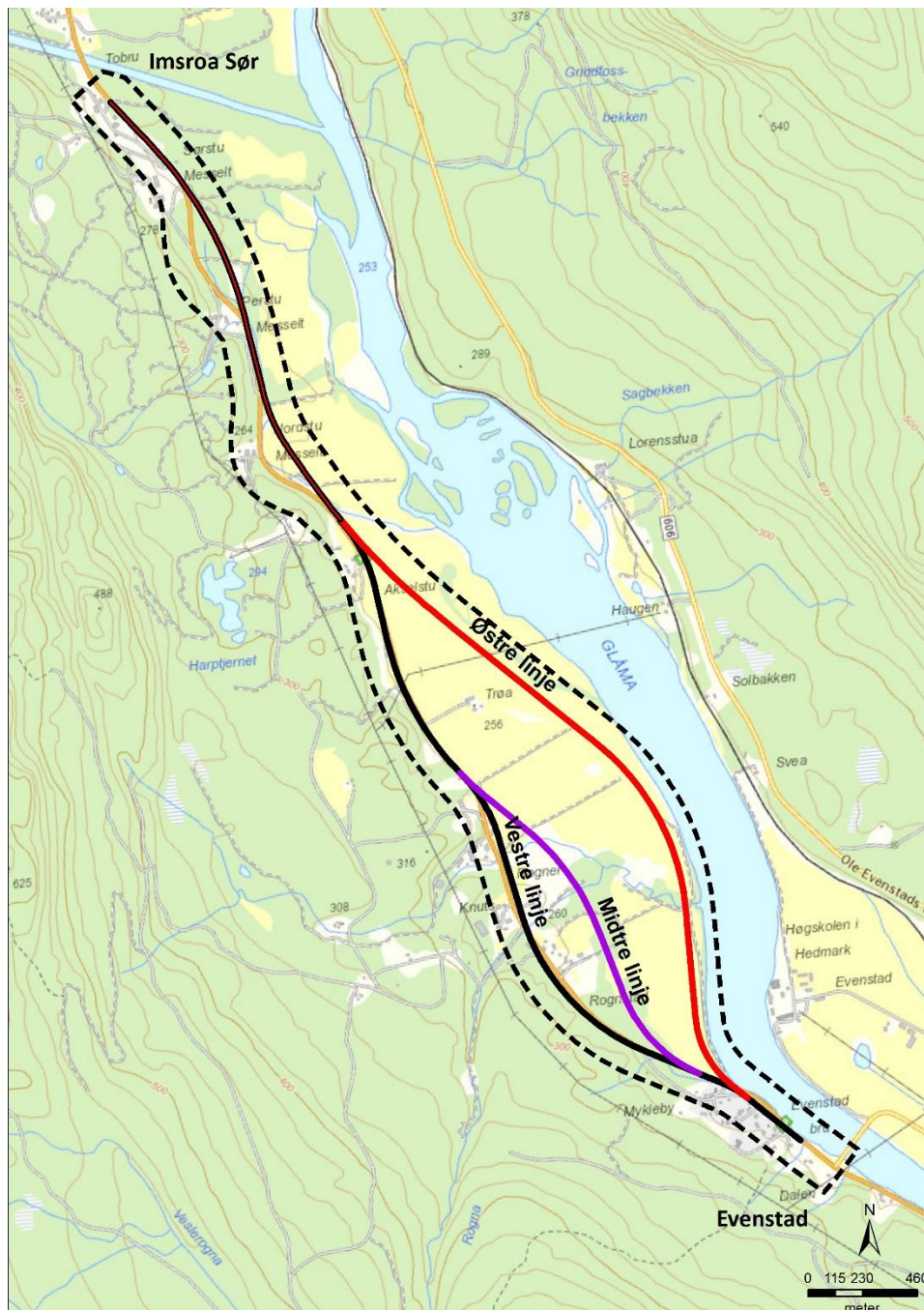
Busslommer må vurderes som erstatning for de nåværende 5 stk. lommer (tosidig), og evt. nye, dersom det er behov for dette.

4.2 Aktuelle veglinjer

Fra forprosjektet foreligger det tre alternative veglinjer: indre (vestre), mellomlinja og ytre (østre) linje. Disse ble nærmere beskrevet i kap. 2.2.4.

Jfr. figur 11 over, ble det i forprosjektet for nordre del av ytre linje vist flere varianter, men videre vil en kun basere seg på en løsning hvor ytre linje blir felles med de to andre linjene ved Akselstu, syd for Messelt. Dvs. de viste stiplede linjer utgår i det videre planarbeidet.

Det er foretatt vurderinger (kvalitetssikring) av de kostnadsberegninger som ble gjort i forbindelse med forprosjektet for de tre aktuelle veglinjer.



Figur 11 Aktuelle veglinjer

4.2.1 0-alternativet

En beskrivelse av alternativ 0 tar utgangspunkt i dagens situasjon. Alternativet/ referansesituasjonen beskriver forholdene i sammenligningsåret (2022) dersom det ikke bygges ny veg. For nærmere redegjørelse for sammenligningsåret, se kap. 5.1.

Referansesituasjonen er sammenligningsgrunnlaget for vurderingen av konsekvensene ved de alternative vegtraseene. Det betyr at referansesituasjonen per definisjon har konsekvensen 0. Konsekvensene av alternativene illustrerer dermed hvor mye alternativet avviker fra referansesituasjonen.

4.2.2 Indre linje

Nordre ende av dagens vegkryss ved Evenstad er felles startpunkt for alle aktuelle linjer. Selve krysset inngår således ikke i strekningen. Rett nord for krysset er det en kontrakurve på dagens veg. Det foreslås her å rette opp denne kontrakurven. Dette medfører riving av bygg og det må etableres et nytt lokalvegsystem i prinsipp slik det er i dag.

Fra kurven ved Mykleby følges eksisterende veg, med nødvendig heving for å tilfredsstille dimensjonerende flomkrav. Sør for Rogna er vegen lagt inn mot vest. Dette medfører riving av tre boliger/ fritidsboliger, men skaper bedre avstand til gjenværende bebyggelse. Ved Rogna krysser ny veg over til østsiden av eksisterende veg, og så inn på eksisterende veg, som følges videre nordover mot Akselstu. I området ved Rogna må det vurderes behov for støyskjermingstiltak, lokalveger og busslommer. Bru over Rogna må erstattes av ny bru.

Fra Akselstu og nordover til Imsroa følges eksisterende veg i noe grad, men kurvatur og standard på eksisterende veg, samt dimensjonering for flom, tilsier at det i realiteten må bygges ny veg på hele strekningen. Strekningen slutter der Birkebeinervegen, til Lillehammer, tar av fra rv 3.

4.2.3 Mellomlinjen

Mellomlinjen har samme startpunkt som indre linje, nord for krysset ved Evenstad. Videre nordover går dette alternativet på østsiden av bebyggelsen ved Rogna, og inn på eksisterende veg nord for Rogner. Herfra er mellomlinjen felles med indre linje. Det må gjøres noen relativt enkle tiltak slik at det blir sammenhengende lokalveg fra bebyggelsen rundt Rogna til Mykleby.

Ny veglinje ligger inntil 4-5 m over eksisterende terreng i elvelandskapet ved Rogna, og inntil 1-1,5 m over eksisterende veg videre fram til Akselstu.

4.2.4 Ytre linje

Ytre linje har samme startpunkt som indre linje, nord for krysset ved Evenstad.

Videre nordover går dette alternativet langs Glomma, og blir felles med de to andre alternativene ved Akselstu.

Ny veglinje ligger inntil 4-5 m over eksisterende terreng i elvelandskapet langs Glomma.

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, og i tillegg vurderes netto ringvirkninger, fordelingsvirkninger og eventuelt lokale og regionale virkninger dersom det er relevant.

Videre gås det inn på sammenhengen mellom årsak og virkning, sammenligningsgrunnlaget (nullalternativet), hvordan usikkerhet er definert og bør håndteres i konsekvensanalyser, eventuelle krav til oppfølgende undersøkelser og gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser.

En gjennomgang av konsekvenser i foreliggende forprosjekt utgjør 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.

Generelt skal alle tiltak vurderes i forhold til dagens situasjon dvs. 0-alternativet.

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 i henhold til 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 trafikantnytten beregnes lokalt i EFFEKT.

I beregningen skal parameterne som benyttes i NTP ligge til grunn. Dette vil si at sammenligningsår og åpningsår settes til år 2022. Standard felles prisnivå i EFFEKT-beregningene vil være 2016.

Analysen omfatter følgende tema:

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 kjøretøyenes driftskostnader. Trafikanter og transportbrukere er i gjeldende metodikk delt opp på fem ulike reisemåter og tre ulike reisehensikter. De aktuelle reisemåtene er bilfører, bilpassasjer, 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 ANSLAG-metoden.

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 ulykkestype. Beregnes i EFFEKT.

5.1.5 Støy- og luftforurensing

Støyberegninger utføres i henhold til T-1442/2012 ved bruk av Nordisk Beregningsmetode for Vegtrafikkstøy for alle alternativ. Beregningene skal resultere i støysonekart 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, og det er fordeler og ulemper ved et tiltak som blir vurdert. 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 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 Nærmiljø og friluftsliv

Temaet nærmiljø skal belyse tiltakets virkninger for beboere og brukere av det berørte området. Nærmiljø er et begrep som brukes om helheten i menneskers daglige livsmiljø. Nærmiljøet blir påvirket av tiltakets type og størrelse i forhold til arealbeslag, barrierevirkning, støy og luftforurensning. Omfangsvurderingene skal gi en beskrivelse av hvor store negative eller positive endringer tiltaket antas å medføre for nærmiljøene i området.

Begrepet friluftsliv brukes om opphold og aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelser. Temaet friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av området. Friluftsliv kan bli påvirket av arealenes kvalitet for å drive friluftsliv på grunn av arealbeslag, endret tilgjengelighet, lokal luftforurensning og støynivå.

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 vurderes 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 kompenserende tiltak vil bli vurdert og beskrevet.

5.2.3 Naturmiljø

Naturmiljø er en viktig premisse 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 ikke 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 kan bli berørt. Imidlertid er det ifølge Artskart registrert en rekke rødlistede³ arter i influensområdet for veialternativene. Dette gjelder bl.a. gaupe, ulv, brunbjørn, myrhauk, vipe, fiskemåke, åkerrikse og flere fuglearter knyttet til vannmiljøet i og ved Glomma.

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 6-13. 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 6-17. 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 Kulturmiljøer og kulturminner

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 i planområdet. Langs eksisterende trasé er det flere SEFRAK-registrerte bygninger. Disse nyere tids kulturminnene er trolig del av gårdsmiljø. Utredningen skal vurdere hvordan verdifulle kulturmiljøer eller enkeltminner blir

³ 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.

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 i henhold til metodikken i håndbok V712. Det bør legges vekt på avbøtende tiltak dersom vegtiltaket fører til stor konflikt med kulturmiljøer eller kulturminner.

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.

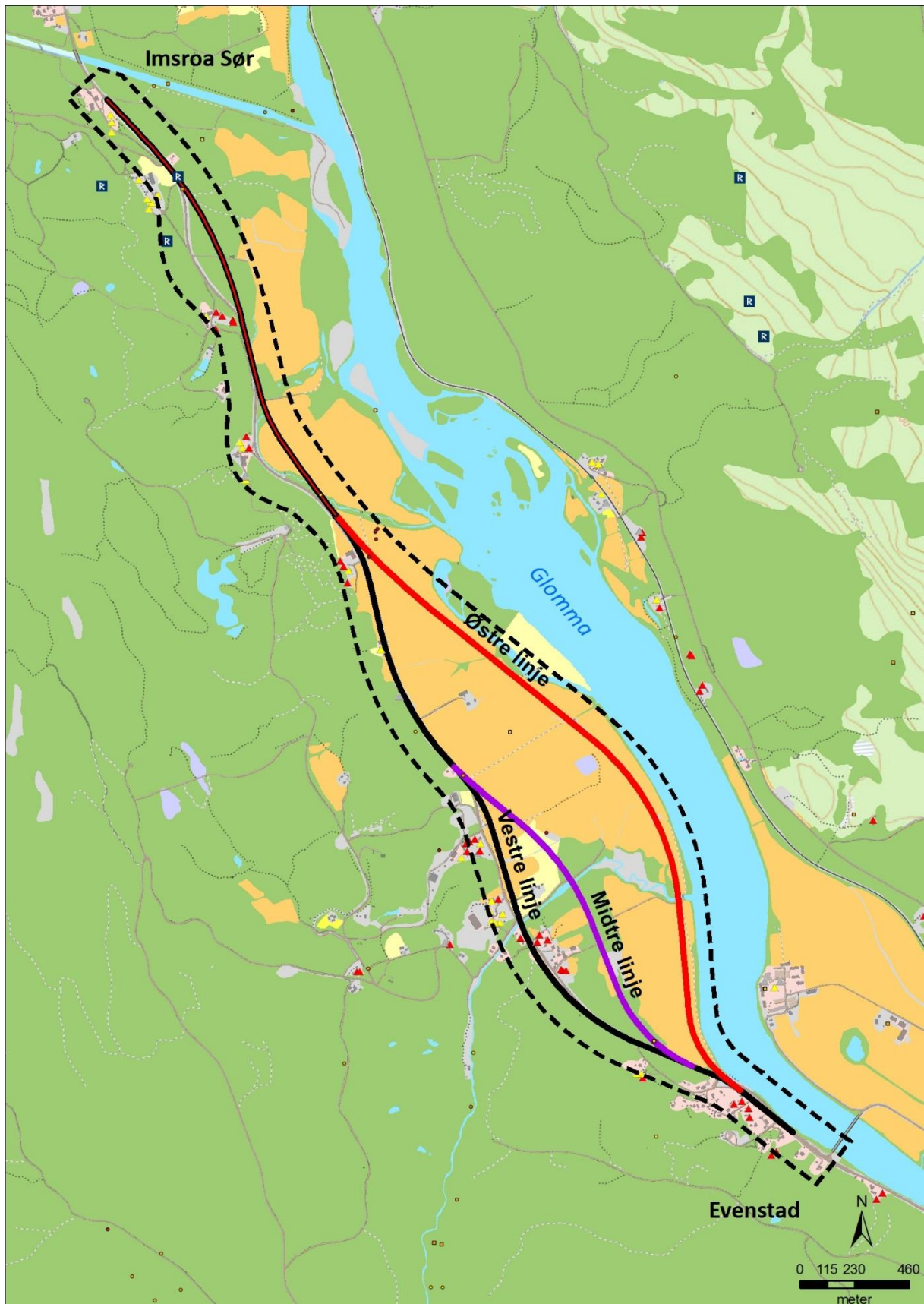
Jord- skogbruks og utmarksbeiteområder som berøres direkte eller indirekte vil kartlegges og verdisettes etter en skala med liten, middels eller stor verdi i samsvar med metode beskrevet i SVV Håndbok V712 tabell 6-18 og 6-19. Fulldyrka mark med god jordkvalitet vil for eksempel ha større verdi enn innmarksbeite 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 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 kompensierende 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. Det 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 veitraséene konsekvensvurderes i planbeskrivelsen.



Figur 12 Temakart som bl.a. viser registrerte kulturminner og SEFRAK-registrerte bygg.

5.3 Lokale virkninger

Det skal gjennom utredningen vurderes 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 anleggsfase, ferdigtilstand og drifting av ferdig prosjekt, i henhold til hovedprinsippene i Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap - DSB).

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. YM-planen skal omfatte konkrete tiltak både i anleggs- og driftsfasen.

6 Planprosess og fremdrift

6.1 Planprosess

Planleggingen blir gjennomført i tråd med Plan- og bygningsloven av 01.07.2009.

Konsekvensanalysene vil danne grunnlag for sammenstilling og en begrunnet anbefaling av veglinje. I anbefalingen skal også alternativenes måloppnåelse vurderes. Denne vil vedtas politisk av Stor-Elvdal kommune før man går videre med reguleringsplan for valgt vegtrasé på strekningen. Forslag til reguleringsplan planlegges lagt ut til høring før sommeren 2016.

6.1 Informasjon og medvirkning i planprosessen

Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgangen hvor det endelige planforslaget skal behandles.

Det ble varslet formell oppstart av planarbeid og utlegging av forslag til planprogram i avisene Østlendingen og Østerdølen (utkommer én dag i uken) medio juni 2015. Myndigheter, interesseorganisasjoner, velforeninger og andre berørte parter ble tilskrevet pr. brev i uke 24, 2015. Varslingen omfatter ikke forslag til planprogram, men dette kan hentes elektronisk på Statens vegvesens hjemmeside, www.vegvesen.no under vegprosjekter, og på Stor-Elvdal kommunes hjemmeside, www.stor-elvdal.kommune.no/kunngjoringer. I tillegg ligger dokumentene i trykt versjon på kommunehuset til Stor-Elvdal kommune på Koppang, besøksadresse Storgata 120, 2480 Koppang.

Når planprogrammet har vært ute til offentlig høring i minimum 6 uker vil innkommende høringsuttalelser og merknader bli vurdert og eventuelle endringer blir innarbeidet.

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 (høring). Det vil vurderes om det er behov for et åpent informasjonsmøte.

6.2 Fremdrift

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

Aktivitet/fase	Periode/tidsrom	Kommunal behandling	Kommentar/annet
Oppstartsmøte	4. mars 2015		
Utarbeidelse planprogram	Mars-mai 2015		
Varsel oppstart reguleringsplan og utlegging forslag planprogram	12. juni 2015		
Høringsfase forslag planprogram	12. juni - 14. august 2015		Minimum 6 uker (lovpålagt)
Gjennomgang høringsuttalelser/innkommne merknader	Uke 34-35		
Revisjon planprogram	Uke 36		
Behandling – fastsetting av planprogram	23. september 2015	Kommunestyret	
Utarbeidelse av konsekvensanalyser/-utredninger og sammenstilling samt anbefaling av trasévalg	Høsten 2015		

<i>Behandling – vedtak om trasévalg</i>	<i>Vinter 2016</i>	<i>Kommunestyret</i>	
<i>Utarbeidelse av reguleringsplan</i>	<i>2. og 3.kvartal 2016</i>		
<i>Høringsfase reguleringsplan eventuelt inkl. åpent informasjonsmøte</i>	<i>3.kvartal</i>		<i>Minimum 6 uker (lovpålagt)</i>
<i>Gjennomgang høringsuttalelser/ innkomne merknader</i>	<i>3.kvartal</i>		
<i>Bearbeiding av reguleringsplanen</i>	<i>4.kvartal</i>		
<i>Sluttbehandling/ vedtak av reguleringsplan</i>	<i>4.kvartal 2016</i>	<i>Kommunestyret</i>	

6.3 Organisering

Prosjekteier (oppdragsgiver) er Statens vegvesen Region øst (SVRØ). Oppdraget gjennomføres i samarbeid med rådgivende ingeniørfirma Sweco Norge AS.

Ressursavdelingen Veg- og gateplanlegging på Hamar har ansvaret for å styre og lede prosjektgjennomføringen, på bestilling fra Plan og trafikkseksjonen Hamar, som er eier av prosjektet. Oppdragsgivers prosjekteier er Morten Brandsnes. Prosjekt- og planleggingsleder fra Veg- og gateplanlegging Hamar er Ole Fossum. Det er oppdragsgiver og forslagsstiller, SVRØ, som har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram og reguleringsplan.

Kommunen er involvert i planarbeidet. Stor-Elvdal kommune er ansvarlig myndighet til å fastsette planprogrammet og vedta reguleringsplanen.

Det er opprette intern prosjektgruppe i Staten vegvesen som involveres i planarbeidet:

Formell planprosess	Ole Fossum (prosjektleder)
Stedfortreder	Frode Bakken
Landskap	Steinar Semmingsen
Trafikksikkerhet	Ole Christian Bang
Kulturminner	Kristin Reithaug
Naturmiljø	Siri Guldseth
Støy	Magnhild Finnanger
Geodata	Arne Fjellro Løitegård
Drift- og vedlikehold	Bjørn Inge Holter
Geoteknikk	Bjørn Stensby
Konstruksjoner/ bru	Valgard Stensby/ Mona Østgårdstrøen
Grunnerverv	Einar G. Bergem
Planansvarlig utbygging	Tormod Lundberg
Plan og kommunekontakt	Laila Myklebust
Utbygging/byggherre	Asgeir Skymoen
Vegplanlegging	Krister Skjærbekk

Prosjektleder Ole Fossum leder på vegne av prosjektgruppen har ledet prosessen med utarbeidelse av planprogram sammen med konsulent ved oppdragsleder Geir Hoff (Sweco).

7 Vedlegg

Notat: Vurdering av utredningsplikten i KU-forskriften

8 Kilder

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

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2013): *Håndbok N100 Veg og gateutforming*

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2014): *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*

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



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen