



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Offentlig ettersyn



## Rv. 3/25 Ommangsvollen-Grundset

Parsell: Rv. 3 Grundset nord

Elverum kommune





## Forord

Dette planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen Region øst og varsel om oppstart ble sendt ut 25.09.2015.

Denne planen inngår i prosjektet ny rv. 3 og ny 25 gjennom Løten og Elverum.

Som følge av at utbygging av ny rv. 3/25 Løten-Elverum skal gjennomføres som OPS-prosjekt, er det ønskelig å forlenge prosjektstrekningen til Svingen rasteplass. Med denne utvidelsen av utbyggingsprosjektet kan en oppnå sammenfall mellom utbyggings- og driftsstrekningen i kontrakten.

Planmaterialet består av:

- > Planbeskrivelse med tilhørende vedlegg
- > Plankart
- > Reguleringsbestemmelser

Planmaterialet legges ut til offentlig ettersyn med minimum 6 ukers frist for å komme med merknader. Deretter vil det bli gjort eventuelle justeringer på planen, før den skal behandles og vedtas i Elverum kommune.

COWI er engasjert av Statens vegvesen for å bistå med utarbeiding av teknisk plan og reguleringsplan.

Hamar  
04.03.2016



# INNHOOLD

Forord	3
1 Innledning	6
2 Planprosess og medvirkning	7
3 Dagens situasjon	8
3.1 Beliggenhet	8
3.2 Beskrivelse av området	8
4 Planstatus	10
4.1 Kommuneplaner	10
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	10
5 Grunnlagsdata	11
5.1 Trafikk	11
5.2 Geoteknikk	11
5.3 Hydrologi	12
6 Beskrivelse av planforslaget	13
6.1 Plankart og planavgrensning	13
6.2 Planens innhold	14
6.3 Arealregnskap	15
6.4 Teknisk infrastruktur	15
6.5 Overvannshåndtering	16
6.6 Universell utforming	17
6.7 Gjennomføring av planen	17
7 Virkninger av planforslaget	18
7.1 Nærmiljø og friluftsliv	18
7.2 Støy	18
7.3 Landskap	19
7.4 Kulturminner og kulturmiljø	19
7.5 Naturmangfold	19
7.6 Naturressurser	21
7.7 Virkninger i anleggsperioden	22
7.8 Barn og unges interesser	22



**Statens vegvesen**

8	Ytre miljø	23
9	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	25
10	Oppsummering	29
11	Vedlegg	30
12	Referanser	31



# 1 Innledning

Reguleringsplaner for ny rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset ble vedtatt i 2012.

Detaljreguleringsplan for ny rv. 3 Løten grense – Grundset og ny rv. 25 Åkroken – Basthjørnet ble egengodkjent av Elverum kommunestyre 12. desember 2012.

I ettertid er det avklart at prosjektet skal gjennomføres som et OPS-prosjekt. OPS-kontrakten omfatter prosjektering, utbygging, drift og vedlikehold av vegstrekningen i en tidsperiode på 20-30 år. Gjeldende reguleringsplan er avsluttet i overgangen mellom ny og eksisterende rv. 3 ved Vesle-Grundset.

Reguleringsplan for rv. 3 Grundset nord legger til rette for OPS som gjennomføringsstrategi ved at prosjektet forlenges til krysset ved Svingen rasteplass, et naturlig grensesnitt i framtidig driftsansvar for rv. 3.

Ca. 1 km forlengelse av prosjektstrekningen med vegnormalstandard på Grundset gir en ytterligere bedring av trafikksikkerheten og fremkommeligheten på rv. 3.



## 2 Planprosess og medvirkning

Oppstart av planarbeid ble varslet i lokal presse 25.09.2015 og samtidig annonsert på Statens vegvesen sine nettsider. Frist for innsending av merknader var 26.10.2015. Se vedlegg 3 for varslingsannonsen.

Statens vegvesen har mottatt 10 merknader per brev og e-post. Se vedlegg 4 for sammendrag av, kommentarer til merknadene og merknadene i sin helhet.

Diagrammet til høyre viser den formelle planprosessen for denne type reguleringsplan, i henhold til plan- og bygningsloven.

### Forhold til forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven

Tiltaket er vurdert i forhold til forskriften. Tiltaket omfatter utbedring av eksisterende veg, der antall felt ikke skal økes. Som følge av innføring av midtrekkverk, vil noen avkjørsler måtte stenges. Statens vegvesen har vurdert det slik at tiltaket ikke faller inn under forskriftens virkeområde. Virkningene av planforslaget framkommer i denne planbeskrivelsen.







## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nord for Elverum sentrum, og starter ca. 7,5 km fra rundkjøringen mellom rv. 3 Hamarvegen og rv. 3 Trondheimsvegen.

Planområdet har en utstrekning på ca. 1,9 km langs rv. 3, mens det i bredden har en variabel utstrekning.

### 3.2 Beskrivelse av området

Planområdet er relativt flatt, og i hovedsak skogkledd. Rv. 3 skjærer gjennom skogen i relativt rett linje.

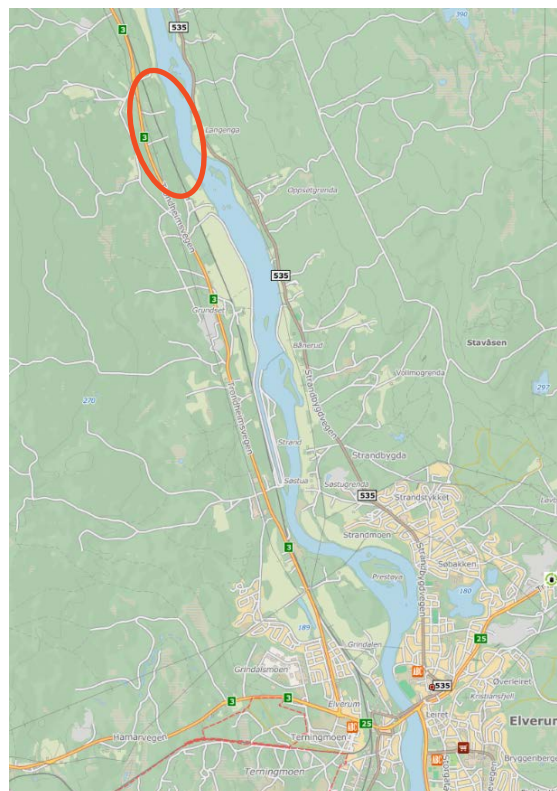
Vest for rv. 3 ligger Svingenvegen, som er en lokal adkomstveg for boligbebyggelsen som ligger langs Svingenvegen. Det er et T-kryss mellom rv. 3 og Svingenvegen like ved Svingen rasteplass nord i planområdet. Utenom T-krysset er det en avkjørsel mot vest innenfor planområdet.

Øst for rv. 3 ligger det noe spredt gårdsbebyggelse, og det er i dag tre avkjørsler mot øst på strekningen.

På tvers av planområdet renner noen mindre bekker.

Planområdet grenser delvis til Rørosbanen i øst.

Dagens rv. 3 har to felt, med en samlet vegbredde på ca. 7,5 meter. Ved Svingen rasteplass er det noe ekstra bredde på grunn av avkjørsler og busslommer. Det er skiltet hastighet 80 km/t på strekningen.







Over: Rv. 3 sett nordover, ca. midt i planområdet. Kilde: Google streetview.



Over: Rv. 3 sett nordover. Til venstre ligger Svingen rasteplass og nordre innkjøring til Svingenvegen. Kilde: Google streetview.

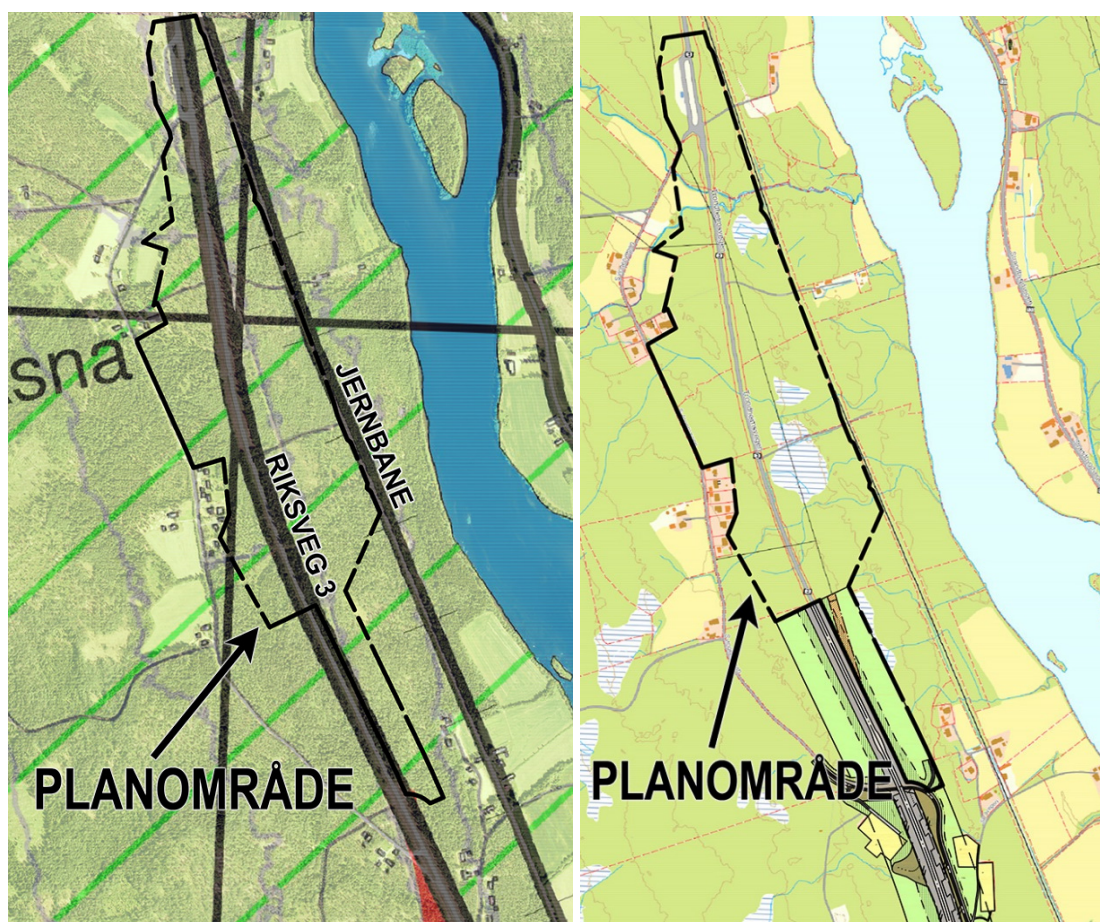
## 4 Planstatus

### 4.1 Kommuneplaner

I kommuneplanens arealdel for 2011-2022 ligger området inne som "LNF-område hvor landbruk er viktig". Rv. 3 er markert med sort tykk linje for "Fjernveg".

### 4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er uregulert. I sør grenser planområdet mot gjeldende plan for ny rv. 3 Løten grense - Grundset, vedtatt i 2012.



Over t.v.: Utsnitt av kommuneplanens arealdel med ortofoto i bakgrunnen.

Over t.h: Vedtatt reguleringsplan for Rv. 3 Løten gr.-Grundset er tilstøtende sør for planområdet.



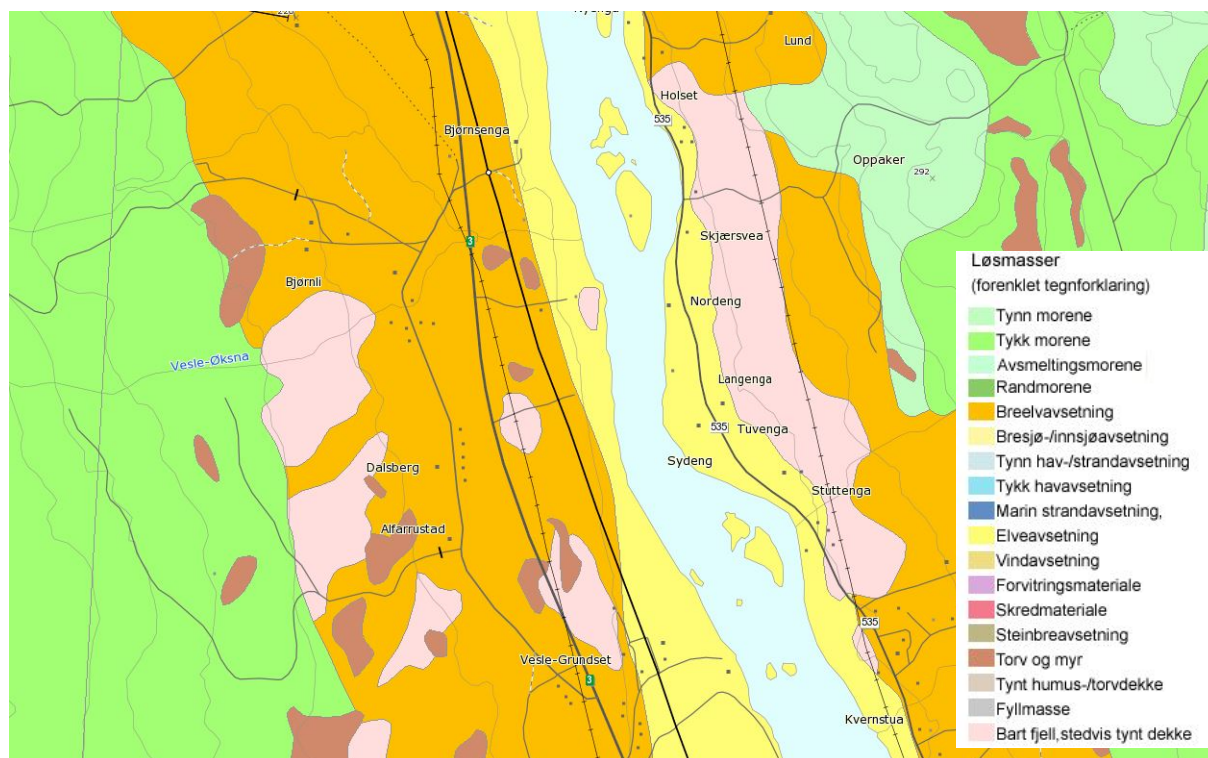
## 5 Grunnlagsdata

### 5.1 Trafikk

Rv. 3 forbi Grundset har ifølge NVDB en ÅDT på ca. 4100 og andelen tunge kjøretøy er på 19 %. I forbindelse med vedtatt reguleringsplan Rv. 3 Løten grense-Grundset ble det gjort vurderinger av trafikkmengder i området, og disse vurderingene ligger til grunn for blant annet støyberegninger som er utført som en del av dette planarbeidet.

### 5.2 Geoteknikk

NGUs Kvartærgeologisk kart viser at strekningen i stor grad består av breelavsetninger, mindre områder med bart fjell, samt noe myr.



Over: Kvartærgeologisk kart.

Som en del av prosjektet ble det gjennomført grunnundersøkelser i planområdet i desember-januar 2015-2016. Grunnundersøkelsene besto av totalsonderinger samt optak av naverprøver.

Analyserte prøver vil gi beskrivelse av løsmassetype, måling av vanninnhold, andel organisk materiale, samt kornfordeling. Analysene i laboratoriet skal ferdigstilles medio mars 2016, og prøveresultatet vil danne grunnlag for videre prosjektering.

**Statens vegvesen**

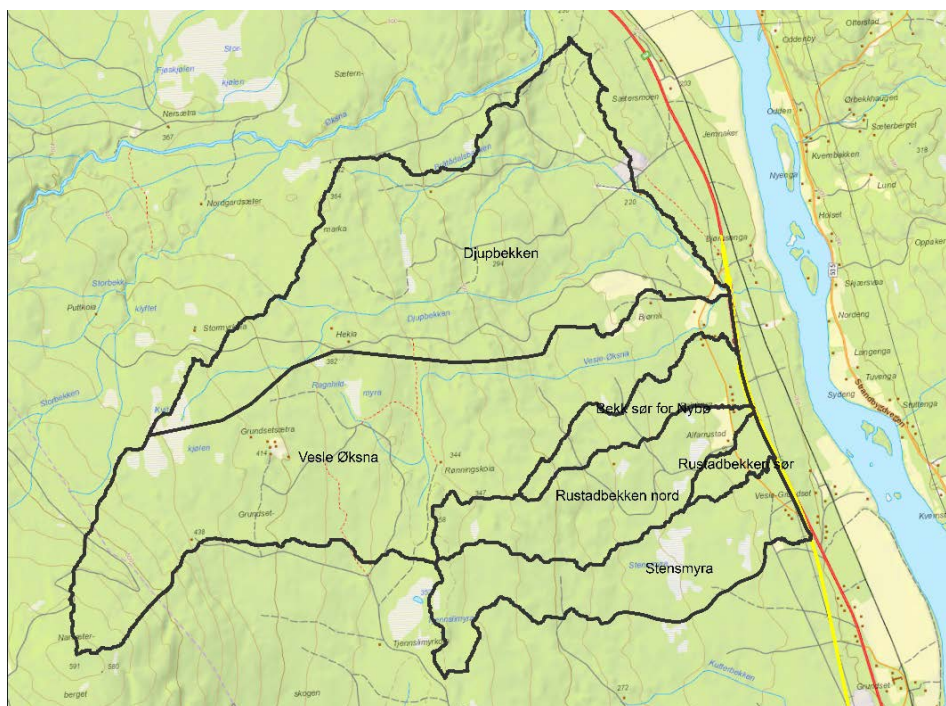
Totalsonderingene angir i stor grad faste løsmasser med moderate dybder til berg, med utstrakt bruk av økt rotasjon, spyling og slag gjennom løsmasser ned til berg. Dette samsvarer godt med grunnundersøkelsene gjennomført sør for aktuell delstrekning.

Terreng på delstrekning ligger stort sett mellom kote +200 til +210. Marin grense i Elverum ligger ca. på kote +200. Det er ikke angitt marine avsetninger på kvartærgeologisk kart, og totalsonderingene angir faste masser. Terrengtet er relativt flatt, med en svak helning mot øst (Glomma). Problematikk vedrørende områdestabilitet vurderes derfor ikke som aktuell for strekningen mellom Grundset og Svingen rasteplass.

### 5.3 Hydrologi

Som nevnt under beskrivelse av dagen situasjon, så renner det noen mindre bekker på tvers av planområdet. Det ligger i dag stikkrenner under Rv. 3 der bekkene krysser.

Det er utført flomberegninger for kryssing av alle vassdrag. Flomberegningene viser nedbørsfeltene til bekkene i området, samt beregnet vannføring.



Nedbørsfelt med ny veitrase (svarte felter)						
Nedbørsfelt	Areal km <sup>2</sup>	Qmiddelflom Q m <sup>3</sup> /s	Q20 Q m <sup>3</sup> /s	Q50 Q m <sup>3</sup> /s	Q100 Q m <sup>3</sup> /s	Q200 Q m <sup>3</sup> /s
Stensmyra	1.47	1.67	2.24	2.47	2.84	3.02
Rustadbekken	0.17	0.19	0.26	0.29	0.33	0.35
Rustadbekken nord	1.14	1.30	1.74	1.92	2.21	2.35
Djupbekken	4.37	4.96	6.67	7.34	8.43	8.97
Vesle Øksna	4.45	5.05	6.79	7.47	8.59	9.13
Bekk sør for Nybø	0.55	0.62	0.84	0.92	1.06	1.12

Over: Oversikt over nedbørsfelter og vannføring.

## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Plankart og planavgrensning

Planforslaget strekker seg fra like nord for avkjøring til Svingenvegen og opp til og med Svingen rasteplass. Mot øst avgrenses planen mot Rørøsbanen, mens i vest følger planen i hovedsak eiendomsgrenser og Svingenvegen. Den sørligste delen av planområdet dekker bare østsiden av rv. 3 (overlapp med gjeldene plan). Planområdet er ca. 1,9 km langt, og har en bredde på rett i overkant av 400 meter.

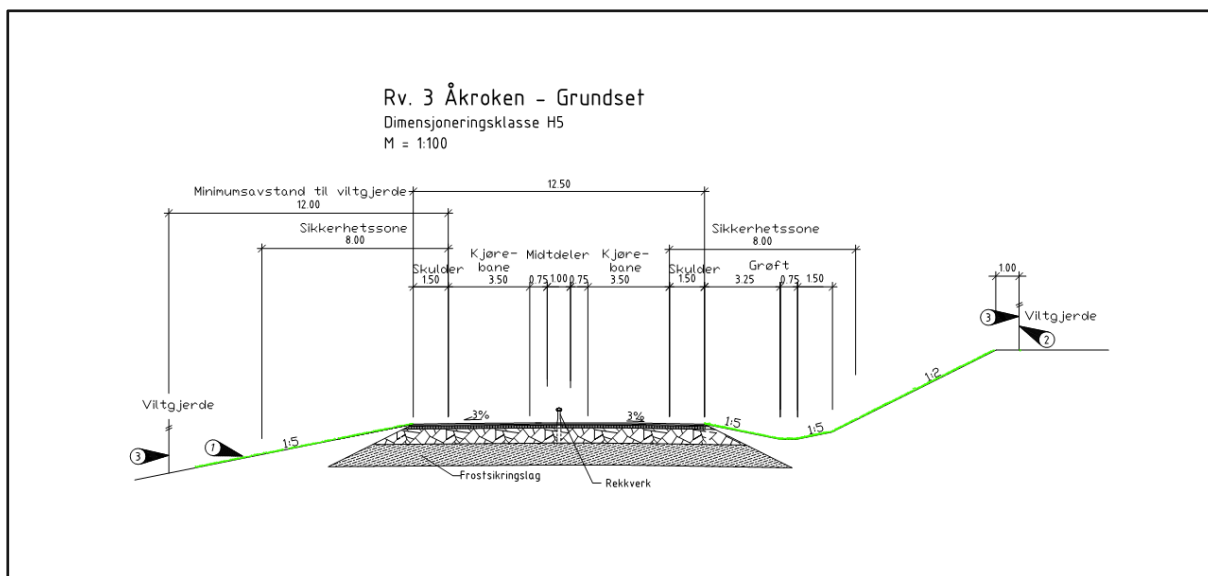


*Over: Plankart. Ukjent målestokk. For riktig målestokk og tegnforklaring vises til fullstendig utgave som følger planforslaget.*



## 6.2 Planens innhold

Utgangspunktet for reguleringsplanen er en utbedring av rv. 3 til en standard i henhold til vegklasse H5. Dette er en 2-felts veg med midtdeler og en vegbredde på 12,5 meter inkludert vegskulder og areal til midtdeler. H5 skal være avkjørselsfri.



Over: Illustrasjonen viser normalprofil for utbedret rv. 3 på strekningen. Se teknisk plan for fullversjon og flere tegninger av veganlegget.

Langs østsiden av rv. 3 er det planlagt en mindre veg som leder en avkjørsel sørover til nærmeste avkjørsel i tilstøtende reguleringsplan. Midt i planområdet er det planlagt ei bru, som leder avkjørsler øst for rv. 3 under hovedvegen og til Svingenvegen, og dermed ny kobling til rv. 3 for disse avkjørslene i kryss mellom rv. 3 og Svingenvegen.

Den samme bruløsningen skal også fungere som viltundergang. Det er planlagt med viltgjerde fram til krysset nord i planområdet, slik at vilt ikke skal krysse vegen andre steder enn under brua og nord for der viltgjerdet slutter.

Langs med areal som er regulert til kjøreareal for rv. 3, er det regulert areal til annen veggrunn ut til og med viltgjerde og på areal avsatt til støyskjerming. Viltgjerdet er plassert med en avstand på 14 meter fra kjørefeltkant (hvitstripe), mens kravet til avstand i skogsterreng er 12 m i prosjektet generelt. Dette fordi det i planen er uttegnet en sentrisk utvidelse av rv. 3. Vegen skal breddeutvides fra ca. 7,5 meter til 12,5 meter. Ved å regulere viltgjerdet lenger ut er det rom for å gjennomføre énsidig breddeutvidelse av rv. 3 og likevel oppnå tilfredsstillende avstand til viltgjerdet.

Lokalveger er regulert til kjøreveg, der vegskulder og grøft inngår i formålet kjøreveg. Svingen rasteplass i nord er regulert til arealformålet rasteplass. Fra arealformål til samferdselsanlegg og ut til plangrensene er det lagt inn LNF-formål. Det er satt byggegrense på 100 meter fra midtlinje rv. 3 og 30 meter fra Rørosbanen.

Høyspenttrase er angitt med faresone. Videre er det lagt inn hensynssone for bevaring av kulturminner, bestemmelsesområde for kulturminner som søkes frigitt, samt midlertidig rigg- og anleggsområde langs med rv. 3 og ny lokalveg.





## 6.3 Arealregnskap

Tabellen under viser arealformålene i planforslaget, og arealstørrelser for de ulike formålene.

Formål	Areal i daa
Veg	45
Rasteplass	4,1
LNFR	338,9
Annen veggrunn - grøntareal	7,3
Annen veggrunn - tekniske anlegg	49,4
<b>Sum planområdet</b>	<b>444,7</b>
Frisikt	0,2
Høyspenningsanlegg	28,0
Bevaring kulturmiljø	4,6
Anlegg- og riggområde	131,6
Bestemmelsesområde for kulturminner som søkes frigitt	0,5

## 6.4 Teknisk infrastruktur

### Høyspent

Langs rv. 3 er det i dag høyspent i luftstrek. Traseen krysser rv. 3 på to steder innenfor planområdet. I tillegg går det to traseer i retning vestover. Planforslaget innebærer ikke endringer for eksisterende høyspenttrase, men eventuell flytting av master vil kunne skje innenfor traseens lengderetning. Faresonene som er lagt inn på plankartet har en bredde på 16 meter, dvs. åtte meter til hver side for midtlinje høyspent.

### Vann og avløp

Svingenveien ligger høyere i terrenget enn rv. 3. Det forventes at grunnvannstrømmen går fra vest mot øst i retning Glomma. Av den grunn vil det generelt være lite risiko for forurensning fra riksvegen til brønnene langs Svingenveien. I og med at tiltaket i hovedsak legger til rette for utvidelse av eksisterende rv. 3, vil den planlagte breddeutvidelsen medføre lite endring i forhold til dagens situasjon når det gjelder forurensningsfare.



Statens vegvesen

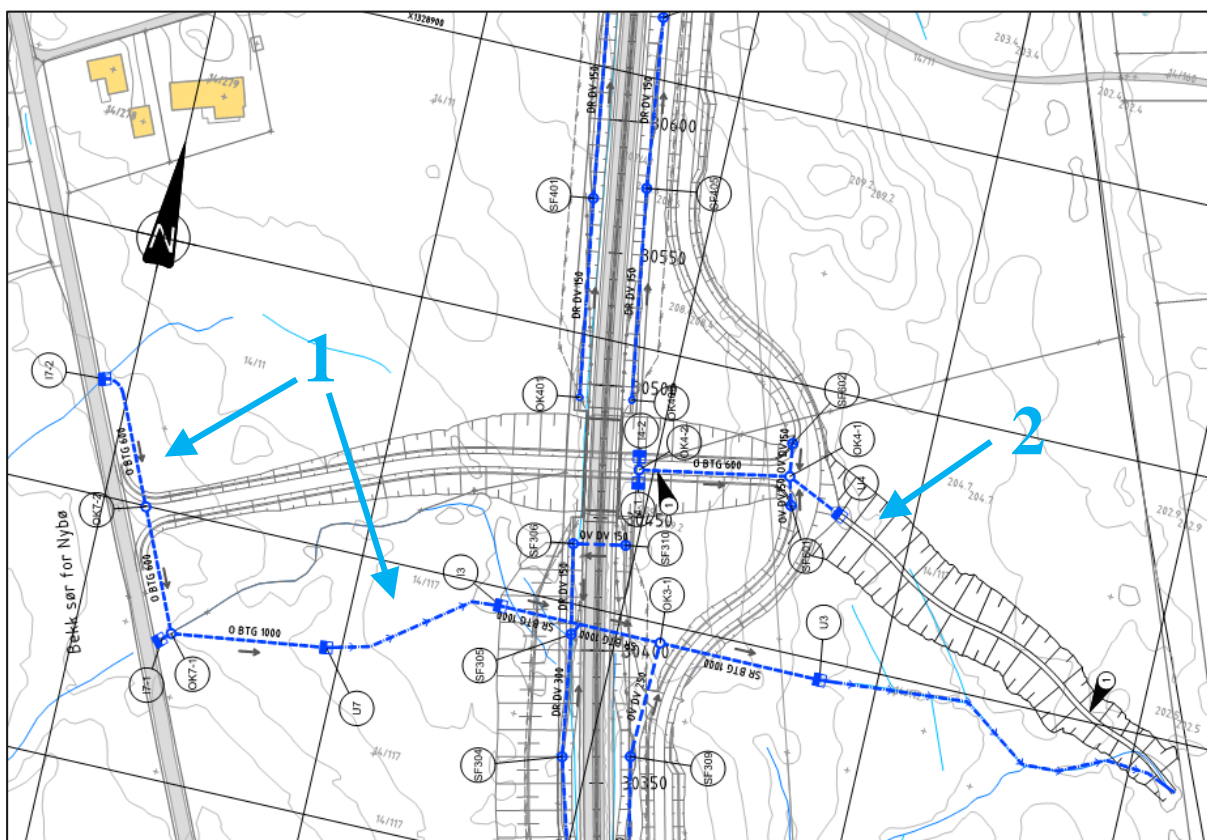
## 6.5 Overvannshåndtering

### Kryssende vassdrag

Det er totalt 5 bekkelukkinger som krysser dagens rv. 3 mellom Lille-Grundset og Bjørnsenga. Disse fører vann for Rustadbekken sør, Rustadbekken nord, Nybøbekken, Vesle Øksna og Djupbekken. Dagens bekkelukkinger er enten underdimensjonerte etter gjeldende krav, eller i konflikt med prosjektert veigeometri, og vil bli erstattet med nye bekkelukkinger. Vesle Øksna og Djupbekken vil føres gjennom nye kulverter og de resterende gjennom nye stikkrenner.

Planlagte traséer er prosjektert med utgangspunkt i at bekkeløpene i størst mulig grad opprettholdes som naturlige, åpne bekkeløp. Lukkede løsninger med kulverter og stikkrenner begrenses så langt det er mulig.

Nybøbekken er den eneste bekken som er foreslått med nytt bekkeløp. Grunnen til dette er at traséen for ny adkomstveg under rv. 3 ligger svært nære dagens bekkeløp og dette kan føre til at veien blir oversvømt ved flom. Illustrasjonen under viser prosjektert løsning, som tar hånd om bekken ved Svingenvegen og fører den i rør til nytt bekkeløp lenger sør, (1). Illustrasjonen viser også løsning med åpen flomveg/drenering øst for riksvegen, (2). Et alternativ vil være lukket løsning hele veien. Valg av endelig løsning for dette området avklares i dialog med grunneier og NVE under offentlig ettersyn, men Statens vegvesen anbefaler i utgangspunktet åpen løsning



Over: Forslag til omlegging av Nybøbekken. Drenering og flomveg øst for riksveg og ny adkomstveg.



## Vegdrenering

Drenering av vegens over- og underbygning løses ved hjelp av infiltrasjonsgrøft med kombinert drene- / samleledning og overløpssluk. Filtermassene skal bestå av sandige masser som tilfredsstiller særskilte krav til korngradering. Løsningen gir kombinert rensing (filtrering) og fordrøyning av vegvannet i grøfta før drene- vann ledes til resipient.

Drenering går ikke til bekk på den sørligste delen av planområdet, langs adkomstvegen som går parallelt med rv. 3, og ved rasteplassen i nord. Lengst sør og for adkomstvegen foreslås det at drene- vannet blir samlet opp og ført til et infiltrasjonsmagasin ved krysset i sør. I nord foreslås det infiltrasjonssandfang.

## 6.6 Universell utforming

Det er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven, at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging, og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette skal sikre at også de som har nedsatt funksjonsevne skal ha likeverdige muligheter til samfunnsdeltagelse.

Utbedret rv. 3 utformes i tråd med Statens vegvesen sine håndbøker, der universell utforming også ligger til grunn for utforming av nye veganlegg.

## 6.7 Gjennomføring av planen

Arealregnskapet viser at planforslaget medfører permanent og midlertidig beslag av arealer. Det midlertidige beslaget omfatter areal som avsettes til nødvendig rigg og anleggsområde langs den planlagte vegen. Når veganlegget er ferdig, settes disse områdene i stand, og ansvar for drift tilbakeføres til grunneier. Det permanente beslaget omfatter områder som ligger innenfor areal regulert til samferdselsanlegg, eventuelt justert for mindre tilpasninger i anleggsperioden. Disse arealene forblir i Statens vegvesens eie når vegen er ferdigstilt. Reguleringsplanen gir juridisk hjemmel for å gjennomføres den nødvendige ervervsprosessen for både midlertidig- og permanent beslag.



## 7 Virkninger av planforslaget

### 7.1 Nærmiljø og friluftsliv

En oppgradering av vegstandarden på rv. 3 vil gi en mer trafiksikker hovedveg i og med at avkjørsler stenges. Ved etablering av en felles sideveg for å sikre atkomst til omkringliggende eiendommer, vil den generelle ferdselsmuligheten i området bedres betraktelig, spesielt med hensyn til trafiksikkerhet for myke trafikanter

Sidevegen krysser under rv. 3 i kulvert. Kulverten er utformet for at også viltkryssing skal kunne foregå her. Ny kryssing av rv. 3 og viltgjerd langs rv. 3 bidrar til færre viltpåkjørslar i området, og dermed også bedre trafiksikkerhet. Økt trafiksikkerhet bedrer forholdene for nærmiljøet.

En oppgradering av rv. 3 vil i planområdet følge dagens veg, og ikke legge beslag på områder som har betydning for friluftsliv. Ny adkomstveg øst for hovedvegen ligger like ved rv. 3, og vurderes å være et tiltak som ikke har negative virkninger for friluftsliv. Adkomstvegen under rv. 3 og til Svingenvegen på vestsiden ligger i det som i dag er LNF-område, men det antas at dette området ikke har stor verdi som friluftsområde.

Planforslaget omfatter ikke tiltak på Svingenvegen, og denne veien inngår ikke i planområdet, foruten ved krysset sør for Svingen rasteplass. Statens vegvesen vil vurdere behov for tiltak i Svingenvegen som et eget prosjekt utenom denne reguleringsplanen i samarbeid med Elverum kommune.

Se kapittel 7.2 for vurderinger av trafikkstøy.

### 7.2 Støy

Utbedring av rv. 3 med midtrekkverk og økt fartsgrense utløser krav om støytiltak som for ny veg i henhold til gjeldende retningslinjer. Som en del av planarbeidet med utbedring av rv. 3 er det utført støyberegninger og vurderinger.

Det er planlagt én støyvoll på vestsiden av rv. 3 for å redusere støy ved 7 eiendommer. Støyvullen blir ca. 515 meter lang og 5 meter høy.

Beregninger viser at etter utbedring av riksvegen og oppsetting av den forslåtte støyvullen, vil bare én bolig (gnr.15/bnr.9) ligge i gul støysone. Det anbefales at denne boligen befares og utredes for lokale støytiltak i det videre arbeidet med riksvegen.

Se vedlegg 5 for fullstendig støyrapport.



## 7.3 Landskap

Utbedring av rv. 3 følger dagens vegtrase, og vil i liten grad påvirke landskapet. Etablering av støyvoll på deler av strekningen, samt nye adkomstveger vil utgjøre endringer i landskapet.

Planområdet er relativt flatt, og i stor grad skogdekt. Dette gjør at det blir liten eller ingen fjernvirkning som følge av planforslaget.

Ved etablering av ny sideveg, samt utvidelse av eksisterende rv. 3, vil dette medføre noen endringer av landskapsbildet sett på nært hold. Flere og større veganlegg vil påvirke opplevelsen av vegrommet ved at vegens plassering fremstår tydeligere i landskapet. For å redusere virkningen av de nye inngrepene er det gjennom reguleringsbestemmelsene satt krav til istandsetting av sideareal, slik at det synlige inngrepet skal bli så begrenset som mulig.

Støyvullen vil være et tiltak som skiller seg ut i det flate landskapet, og som vil bli synlig både fra rv. 3 og for beboere i området. For å dempe landskapsvirkningen av denne er det viktig at det tilrettelegges for rask revegetering.

## 7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ble befart av Hedmark fylkeskommune i perioden 16.10-03.11.2015. Det ble registrert 9 kullgroper, samt et fangstanlegg som består av 32 fangstgroper. Fangstanlegget krysser reguleringsplanen i nordre del av planområdet og er orientert i nordøst-sørvestlig retning. Det ble kontrollregistrert en tidligere kjent kullgrop. Totalt ligger det sju fangstgroper og ti kullgroper innenfor planområdet som ble varslet. Se vedlegg 6 for fullstendig rapport fra kulturminneregistreringen.

I planforslaget ligger 8 av kullgropene i LNF-område, mens 2 ligger i framtidig kjøreareal. Det er lagt hensynssone for bevaring av kulturmiljø på kullgropene som ligger i LNF. Kullgropene som ligger i kjørebane søkes frigitt, og det er i plankartet lagt inn bestemmelsesområde for disse.

Fangstanlegget ligger delvis i LNF-område og annen veggrunn grøntanlegg. Selve kulturminnet blir ikke berørt, og det er lagt inn hensynssone bevaring for fangstgropene og tilhørende sikringssone. Mot vegskulderen er sikringssonen noe smalere (ca. 3,5 meter) for å få plass til nødvendig vegskulder og grøft.

I bestemmelsene er det satt krav om at arbeid skal stanses og at kulturminnemyndighet skal varsles dersom det gjøres funn av kulturminner under anleggsarbeid.

## 7.5 Naturmangfold

Som en del av arbeidet med reguleringsplanen er det gjort vurderinger knyttet til naturmangfold. Under følger et sammendrag fra fagrapport om naturmangfold. Se vedlegg 7 for fullstendig rapport.

Vegetasjonen i planområdet består av produksjonsskog med furu. Marksjiktet varierer og vegetasjonen har en mosaikk av lauvskog på tørre partier og bærlyngskog på fuktigere områder. Det finnes også enkelte områder med tett granskog, med sparsomt marksjikt. To bekker og flere grøfter drenerer på



tvers av planområdet og ut i Glomma. Planområdet er påvirket av tekniske inngrep som eksisterende veier, kraftgate, togbane og skogproduksjon.

Naturmangfoldet består av flora og fauna som er vanlig i fylket og verdien av naturen er vurdert til lav verdi. Tiltakets omfang består i hovedsak av arealbeslag og barrierevirkning på grunn av montering av viltgjerder. Konsekvensen av tiltaket er vurdert til å være liten negativ for naturmangfoldet og tiltaket vil ikke true forvaltningsmålet for arter, økosystemer eller naturtyper i lov om naturmangfold (§§ 4, 5 og 23).

Avbøtende tiltak for å bedre forholdene for naturmangfold anbefales. Plassering av viltunderganger er gjort på bakgrunn av møter med lokalkjente og ut i fra eksisterende trekkruiter for vilt.

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Følgende vurderinger er gjennomført for prosjektet:

- > Kunnskapsgrunnlaget §8: Det foreligger god og oppdatert dokumentasjon av naturen i planområdet. Til tross for at befaring ble gjennomført sent i vekstsesongen, antas det at naturmangfoldet på stedet er godt kjent og at informasjonen er tilstrekkelig som grunnlag for videre arbeid.
- > Føre-var-prinsippet §9: Fordi kunnskapsgrunnlaget er godt er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet godt kjent. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, ved oppfølgende registreringer av svartelistede karplanter, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet.
- > Økosystemtilnærming og samlet belastning §10: Arealbeslag er en av de store truslene for naturmangfoldet. Tiltaket medfører tap av natur i form av arealbeslag og forlengelse av en barriere for vilt som følge av montering av viltgjerder, men tiltaket utgjør svært lite sett i en større sammenheng.
- > Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver §11: Kostnadene, inklusive avbøtende tiltak, bæres av utbygger.
- > Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder §12: Det settes som en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, prosjektet omfatter blant annet en viltundergang som er utformet med tilstrekkelig åpning for å sikre ferdsel av vilt. Lokaliseringen av tiltaket er nær eksisterende infrastruktur og berører ikke uberørt natur. Se YM-plan for ytterligere detaljeringer med hensyn på anleggsarbeid og restriksjoner.



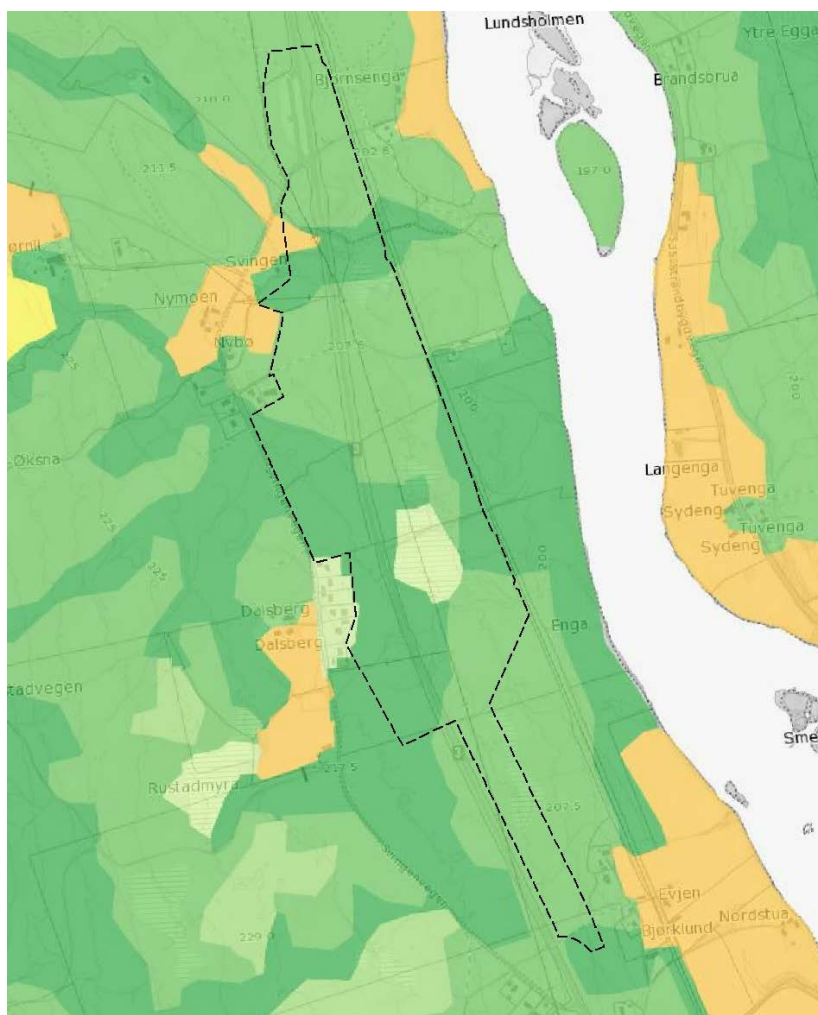


Statens vegvesen

## 7.6 Naturressurser

### Jord- og skogbruk

Planområdet ligger hovedsakelig i et skogledd område, med barskog av høy eller middels høy bonitet. Et lite område i nord, vest for rv. 3 er dyrka mark. (Se kartutsnitt under). Tilsammen ca. 52 daa skog beslaglegges av veg og annen veggrunn. Tilsammen ca. 117 daa skog eller dyrka mark er regulert som midlertidig rigg- og anleggsområde.



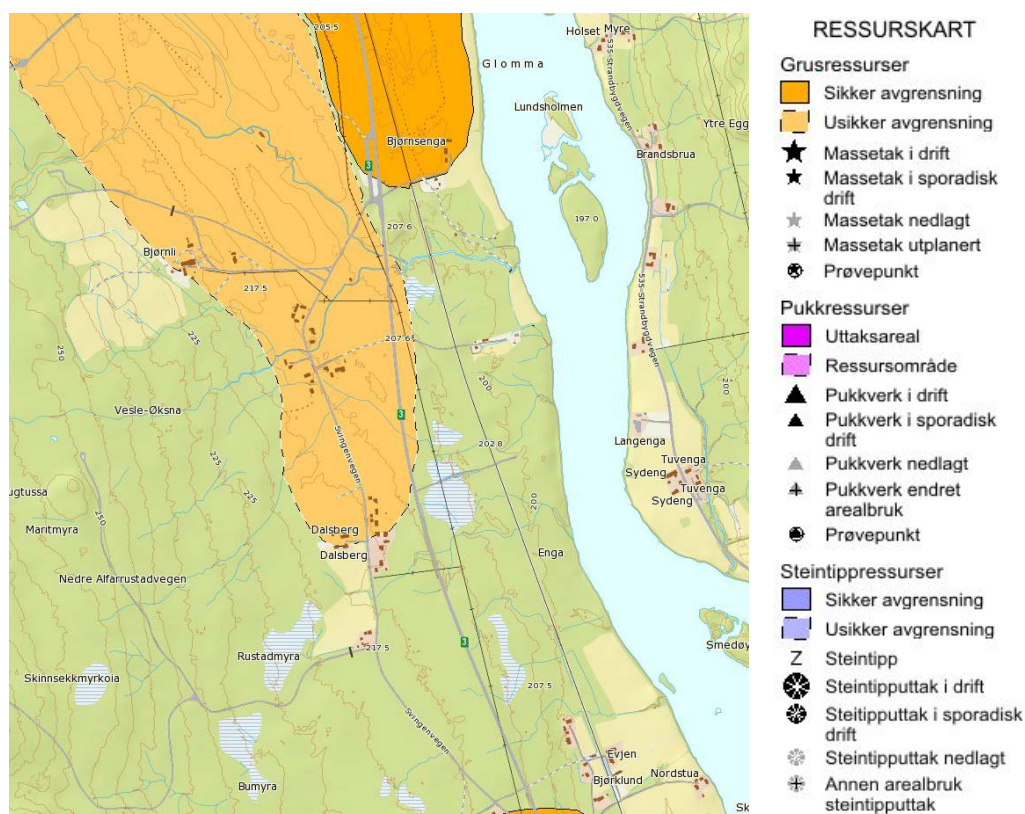
Over: Kartutsnittet viser skogbonitet. Mørkeste grønn er høy bonitet, og mellomste grønntone er middels høy bonitet barskog. Oransje farge angir dyrka mark. Kilde: NIBIO.

### Grus og pukk

Planområdet berører ingen viktig grusforekomst. Vegen ligger i kanten av en forekomst med usikker avgrensning, og det antas at det er flere grusforekomster ellers i Elverum som er bedre en denne.



Statens vegvesen



Over: Utsnitt av ressurskart for grus og pukk. Kilde: NGU.

## 7.7 Virkninger i anleggsperioden

Dagens rv. 3 skal breddetvides på hele planstrekningen. Det forutsettes at trafikken på rv. 3 kan avvikles i dagens vegtrase, innenfor arealene avsatt til trafikkformål og midlertidig anleggsområde. Det forutsettes at kommunal veg Svingenvegen ikke skal belastes med økt gjennomgangstrafikk i anleggsperioden. For beboere i området vil det trolig måtte etableres midlertidige løsninger for å sikre framkommelighet.

Statens vegvesen utarbeider en plan for å ivareta ytre miljø, herunder støy og forurensing mm. gjennom anleggsperioden. YM-planen beskriver metoder for å redusere negative konsekvenser av anleggsarbeidet. Se kapittel 8 som omhandler YM-plan.

## 7.8 Barn og unges interesser

Planområdet består av eksisterende rv.3 med tilhørende sideområder som i kommuneplanen er avsatt til LNF-område. Eksisterende LNF-område er i dag ikke i bruk som rekreasjons- eller lekeareal for barn og unge. Plantiltakets påvirkning på barn og unge anses dermed som minimalt. Tiltaket vil imidlertid gi bedre trafiksikkerhet. Etablering av ny adkomstveg som krysser under rv. 3 vil gi en trafiksikker kryssing for myke trafikanter som skal krysse hovedvegen, herunder også barn og unge.



## 8 Ytre miljø

I henhold til Statens vegvesens håndbok R760, "Styring av vegprosjekter" skal det utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan). Den skal på en systematisk måte ivareta prosjektets miljømål og andre føringer/krav for det ytre miljøet, herunder støy og forurensning, i den videre prosjekteringen og gjennom anleggsperioden. En YM- plan skal være et "levende" dokument som skal følge utviklingen i prosjektet.

Statens vegvesenet utarbeider en fullstendig YM-plan som en del av underlaget for OPS-prosjektet. rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset. Tabellen nedenfor oppsummerer hovedpunktene for aktuelle temaer for Grundset nord:

Tema	Beskrivelse av tiltak
Støy	- Retningslinjen for støy T-1442/2012 skal ligge til grunn for vurdering av anleggsstøy i prosjektet.
Vibrasjoner	- Anleggsveier legges så langt unna bebyggelse som mulig. - Anleggsveier skal holdes i god stand. - Lav hastighet for store dumpere. - Det må kartlegges om boliger eller andre installasjoner kan bli berørt av sprengningsarbeider, boreaktiviteter og pigging.
Luftforurensning	- Det må gjøres tiltak for støvbinding på anleggsområdet i tørre perioder.
Forurensning av vann og jord	- Overvannsløsningen baseres på oppsamling, fordrøyning og rensing av overvannet i sidegrøft. - Avløp fra brakkerigger, kontorer, verksteder osv. skal knyttes til det offentlige avløpsnett og behandles etter kommunalt reglement. Der det ikke er mulig med tilkobling til offentlig avløpsnett, skal det etableres avløps- og sikringssystemer som ivaretar all forurensning fra anleggsdriften. - Entreprenør skal ha beredskap for håndtering av akutte utslipp av forurensning på anlegget.
Rigg- og marksikring	- Toppmasser/ markdekke som er egnet for utlegging på nye områder må ivaretas. Massene skal rankes opp og legges tilbake når anlegget er ferdig. - Prinsipper for reetablering av vegetasjon, med tilrettelegging for naturlig innvandring skal beskrives. - Anleggs- og riggområdene skjermes der disse ligger nært bebyggelse, og slike områder skal ryddes og holdes i orden. - Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan i byggeplan- og anleggsfasen.
Landskap	- Det er utarbeidet premissdokument for utforming (formingsveileder), som gjelder for hele prosjektet.



Nærmiljø og friluftsliv	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ferdsel på eksisterende og omlagt stinett skal sikres gjennom hele anleggsperioden. Det skal settes opp skilting og bruk av sikringsgjerder som leder befolkningen til sikre steder for kryssing av anleggsområdet.</li></ul>
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"><li>- Det skal sikres at bruer har tilstrekkelig bredde, høyde og utforming slik at disse kan benyttes som passasjer for vilt og vannlevende organismer.</li><li>- Det legges opp til viltgjerde på hele strekningen.</li><li>- Hensynet til sårbare naturområder og viktige økologiske funksjoner må ivaretas.</li><li>- Spredning av partikler og slam til vassdrag må begrenses.</li><li>- Der bekker eventuelt skal legges om, bør det tilstrebes å etablere kantvegetasjon lik det som er på nærliggende strekninger, samt at det bør legges inn bunnsstrat av samme kvalitet som det som fjernes.</li><li>- Det må påses at fremmede arter og sykdomsorganismer ikke spres.</li></ul>
Kulturminner og kulturmiljø	<ul style="list-style-type: none"><li>- I planområdet er det registrert automatisk freda kulturminner. Reguleringsplan viser hvilke som skal bevares med tilhørende sikringssone, og hvilke som søkes frigitt. Det skal tas kontakt med Hedmark fylkeskommune i god tid før tiltak skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske utgravingen kan fastsettes.</li><li>- Dersom det i forbindelse med anleggsarbeid eller annen virksomhet i planområdet framkommer automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses.</li><li>- Ved skader på kjente, ikke frigitte kulturminner, kan det ilegges bøter.</li></ul>
Naturressurser (herunder jord- og skogbruk)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Det skal sikres tilgang for skogs- og jorddrift med driftskryssinger og driftsveger.</li><li>- Hogstplaner må utarbeides.</li></ul>
Materialvalg- og avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"><li>- Det skal etableres en ordning med kildesortering og regelmessig søppeltømming, og det skal utarbeides egne avfallsplaner for anleggsområdet.</li><li>- Gammel asfalt skal gjenbrukes i bærelag.</li><li>- Det tillates ikke brenning av hogstavfall, og det skal ikke legges i fyllinger.</li><li>- Hogstavfall skal flises og mellomlagres innen området.</li><li>- Hogstavfall kan spres med liten mektighet utover ny terrengoverflate når skrånninger istandsettes. Alternativt kan hogstavfall samles inn og benyttes som biobrensel.</li></ul>
Energibruk	<ul style="list-style-type: none"><li>- For å redusere energibruk og klimautslipp er det viktig å velge dekketype med lang levetid og stille krav til andel returafalt i asfaltblandingen.</li><li>- Det skal unngås unødvendig energibruk på riggområder.</li></ul>



## 9 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Som en del av underlaget for OPS-prosjektet utarbeider Statens vegvesen en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for hele prosjektet Rv3/Rv25 Ommangsvollen – Grundset. Dette kapittelet tar for seg ROS-tema for Grundset nord.

ROS-analysen er gjennomført både for vegstrekningens anleggs- og driftsfase. Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming med mer, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er inndelt i følgende kategorier:

- > Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig til stede.
- > Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse.
- > Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig).
- > Lite sannsynlig (1) – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse for at den kan inntreffe.

Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er inndelt i følgende kategorier:

- > Ubetydelig (1): Ingen person-, miljø- eller materielle skader
- > Mindre alvorlig (2)
- > Alvorlig (3)
- > Svært alvorlig (4)

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabellen nedenfor:

Konsekvens: Sannsynlighet:	Ubetydelig (1)	Mindre alvorlig (2)	Alvorlig (3)	Svært alvorlig (4)
Svært sannsynlig (4)				
Sannsynlig (3)				
Mindre sannsynlig (2)				
Lite sannsynlig (1)				

Hendelser i røde felt: Tiltak er nødvendig

Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte.

Hendelser i grønne felt: Lite kostnadskrevende tiltak gjennomføres.





## Metode

Analysen av risiko for menneskers liv og helse, miljø og materielle verdier/ samfunnsfunksjoner følger hovedprinsippene i NS 5814:2008 Krav til risikovurderinger (ref. 1.3.1), der risiko defineres som:

*” Uttrykk for kombinasjonen av sannsynligheten for og konsekvensen av en uønsket hendelse.”*

Med fare menes her forhold som kan medføre konkrete stedfestede hendelser. En fare er ikke stedfestet, og kan representere en ”gruppe hendelser ” med likhetstrekk. Risiko knyttes til uønskede hendelser, det vil si hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Det er derfor knyttet usikkerhet til både om hendelsen inntreffer (sannsynlighet) og omfanget (konsekvens) av hendelsen dersom den inntreffer. Analysen følger også retningslinjene i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder ”*Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*”.

Både anleggsfasen og fremtidig driftsfase har blitt vurdert i risiko- og sårbarhetsanalysen for samferdselsanlegget i sin helhet. Det er gjennomført et eget risikoanalysemøte for å identifisere farer som er aktuelle i planområdet (fareidentifikasjon) samt en innledende vurdering av sannsynlighet og konsekvens for de identifiserte farene (med hovedvekt på konsekvenser). Tabellen under tar for seg ROS-tema for Grundset nord.

## Uønskede hendelser i anleggsfasen

Uønsket hendelse	Beskrivelse	Sannsynlighet	Konsekvens
A1. Redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy ved tiltak på eksisterende veg.	Redusert fremkommelighet medfører fare for forverret situasjon for pasienter, ved at mannskapet når frem senere og/eller at pasienter når frem til sykehus senere. (Variasjon i konsekvens ut fra type utrykning).	Svært sannsynlig (4)	Mindre alvorlig (2)
A2. Trafikkulykke på eksisterende vegnett.	Økt trafikk pga. anleggsarbeid, på- og avkjøring av anleggstrafikk, samt større tetthet av tunge kjøretøy gir økt fare for uhell på vegnettet.	Mindre sannsynlig (2)	Mindre alvorlig (2)
A3. Forurensning til grunn/vassdrag	Lekkasje fra maskiner, drivstofftanker kan medføre fare for forurensning av grunn og vassdrag, inkl. drikkevannskilder.	Mindre sannsynlig (2)	Alvorlig (3)
A4. Anleggsområde medfører brudd i eksisterende trekkruiter for elg.	Elg kommer seg ikke til beiteområder fordi trekkrutene øst/vest avskjæres, og de blir værende på begge sider av anleggsområdet. (Elgen vil kunne ta seg gjennom anleggsområder der det ikke pågår intensivt anleggsarbeid).	Sannsynlig (3)	Ubetydelig (1)





A5. Regularitet på eksisterende veg i anleggsperioden.	Anleggsarbeidet forventes i noe grad å påvirke regulariteten på dagens veg utover økt antall tungtransport/anleggsmaskiner fordi tiltaket det tilrettelegges for er utbedring av dagens veg. Det vil bli kø over lengre perioder, og hyppigere enn før.	Svært sannsynlig (4)	Ubetydelig (1)
--------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------	----------------

## Uønskede hendelser i driftsfasen

Uønsket hendelse	Beskrivelse	Sannsynlighet	Konsekvens
D1. Trafikkulykke hindrer fremkommelighet på veg.	Utgangspunkt for punktet er at en trafikkulykke har skjedd. Mulig konsekvens: - Veg stengt pga. opprydningsarbeid. - Redusert fremkommelighet for utryknings-kjøretøy som evt. skal på andre oppdrag.	Mindre sannsynlig (2)	Alvorlig (3)

## Risiko - Sammenstilling av sannsynlighet og konsekvens

Konsekvens: Sannsynlighet:	Ubetydelig (1)	Mindre alvorlig (2)	Alvorlig (3)	Svært alvorlig (4)
Svært sannsynlig (4)		A1.Redusert fremkommelighet v/ utrykning.		
Sannsynlig (3)	A4. Brudd i eksisterende trekruter for elg.			
Mindre sannsynlig (2)		A2. Trafikkulykke på eksisterende vegnett.	A3. Forurensning. D1. Redusert fremkommelighet.	
Lite sannsynlig (1)				A5. Regularitet på eksisterende veg i anleggsperioden.



## Avbøtende tiltak

Det fremgår av gjennomgangen av uønskede hendelser og sammenstillingen av vurdering av sannsynlighet og konsekvens, at det særlig i anleggsfasen vil være risiko for uønskede hendelser, og at de mest alvorlige er knyttet til redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy (A1). Denne hendelsen kommer i rød kategori "*Tiltak er nødvendig*". Tre av de andre mulige uønskede hendelsene kommer i gul kategori: "*Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte*", og to kommer i grønn kategori: "*Lite kostnadskrevende tiltak gjennomføres*". Følgende avbøtende tiltak foreslås vurdert for å redusere risikoen for uønskede hendelser:

### A1. Redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy ved tiltak på eksisterende veg.

- > Krav om kontinuerlig 2-felts veg gjennom anlegget i normalsituasjon.
- > Strengt krav til beredskap ved avvik fra punktet over.
- > God kommunikasjon mellom anleggsledelse og utrykningsetater.

### A2. Trafikkulykker på eksisterende vegnett.

- > God skilting og variable skilt.
- > Redusert fart, spesielt i krysningspunkt mellom anleggsveger og eksisterende veg.
- > Forholdet omhandles i beredskapsplan.
- > Stille strenge krav til sikker og effektiv trafikkavvikling.

### A3. Forurensning til grunn/vassdrag.

- > Forholdet omhandles i beredskapsplan.
- > Krav i YM-plan om bruk av tankbil ved drivstoffpåfylling, samt rutiner for tanking.

### A4. Anleggsområde medfører brudd i eksisterende trekkruiter for elg.

- > Unngå avvisende gjerder rundt anleggsområder i trekkområder for elg.

### A5. Regularitet på eksisterende veg i anleggsperioden.

- > Stille strenge krav til sikker og effektiv trafikkavvikling.

### D1. Trafikkulykke hindrer fremkommelighet på veg.

- > God skilting og variable skilt.
- > Forholdet omhandles i beredskapsplan.
- > Utbedre omkjøringsveger.
- > Håndtering av tofelts trafikk i en kjørebane.



## 10 Oppsummering

Statens vegvesen skal utbedre / bygge ny rv. 3 fra Ommangsvollen til Grundset, med ny rv. 25 til Basthjørnet. I forbindelse med tilpasning av veganlegget til OPS som anleggs- og driftsobjekt er denne planen utarbeidet for å forlenge utbyggings- og driftsprosjektet fram til Svingen rasteplass på Grundset. Planforslaget omfatter utbedring av rv. 3 til H5 vegstandard, som er en avkjørselsfri 2-felts veg med midtrekkverk. Tiltaket innebærer at avkjørsler på strekningen legges om.

Denne planbeskrivelsen beskriver innholdet i planen, samt virkninger som følge av tiltaket. For å avbøte negative virkninger, er det lagt inn støyvoll mot boligbebyggelse i Svingenvegen. Gjennom ROS-analyse og vurderinger knyttet til ytre miljø, er det sett på tiltak som må inngå i videre prosjektering og i anleggsfases.

Det vurderes at tiltaket gir lite negative virkninger, og at planforslaget bidrar til at man oppnår målsettingen om bedre trafiksikkerheten på rv. 3, redusert reisetid og bedre regularitet for næringslivets transporter innad i Hedmark, samt til og fra Sør- og Midt-Norge.



## 11 Vedlegg

- Vedlegg 1: Reguleringsplan
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Oppsummering og kommentarer til merknader ved varsel om oppstart
- Vedlegg 4: Merknader ved varsel om oppstart
- Vedlegg 5: Fagrapport Støyvurdering
- Vedlegg 6: Fagrapport Naturmangfold
- Vedlegg 7: Kulturminneregistrering



## 12 Referanser

Elverum kommune <https://www.elverum.kommune.no/>  
NGU kartbase <http://www.ngu.no/kart-og-data/kartinnsyn>  
NIBIO <http://www.skogoglandskap.no/kart/kilden>



Statens vegvesen  
Region øst

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-ost@vegvesen.no

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

**Trygt fram sammen**