



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

Sluttbehandling



Statens vegvesen

Reguleringsendring RV. 3 EVENSTAD BRU - IMSROA SYD

Planident 3423_20200100

Stor-Elvdal kommune

Statens vegvesen
Utbygging
Mai 2023

Forord

Statens vegvesen Utbygging har utarbeidet reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-10. Planendringen omfatter en strekning på ca. 5 km.

Planendringen gjelder for del av reguleringsplanen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, vedtatt av Stor-Elvdal kommunestyre 31.01.2018, på strekningen fra Svingen ved Mykleby i sør til et område rett nord for Birkebeinerveien. Reguleringsendringen har sin bakgrunn i et behov for optimalisering av reguleringsplanen fra 2018 for å:

- Tilrettelegge for driftsunderganger for landbruket
- Opprettholde dagens veg som lokalveg
- Sikre bedre framkommelighet og tilgjengelighet ved 200-årsflom i Glomma

Statens vegvesen er tiltakshaver der prosjektleder er Arne Meland. Geir Pedersen har (t.o.m. april 2022) vært planleggingsleder med Ellen A. Huse som assisterende. Rådgivere for planarbeidet er Sweco Norge AS, med oppdragsleder Kenneth Urnes.

Forslaget til reguleringsendring for rv. 3 ble lagt ut på høring og til offentlig ettersyn første gang 05.07.2021, med høringsfrist 19.08.2021. Da reguleringsendringen ble lagt ut på høring, var det lagt opp til at utbedret rv. 3 skulle tåle å flomme over (stå under vann) ved flom i Glomma. I høringsperioden fremmet Statsforvalteren i Innlandet innsigelse på grunn av mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse. Etter dialog og avklaringer med Statsforvalteren i Innlandet valgte Statens vegvesen å heve veglinjen for å imøtekomme innsigelsen, slik at vegen blir liggende over 200-årsflommen. Revidert forslag til planendring lå ute til andre gangs høring og offentlig ettersyn i perioden 18.02-01.04.2023.

Reguleringsendringen består av følgende dokumenter:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse
- Illustrasjonshefte med tekniske tegninger
- Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018
- Justerte støykart
- Notat – Vannlinjeberegning Ellingsbekken
- Notat – Vurdering av massefangdam
- Vurdering av Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Vasslinjeutrekning Glomma
- Sammendrag av innkomne innspill ved varsel om planoppstart
- Sammendrag av innkomne merknader ved første gangs offentlig ettersyn
- Sammendrag av innkomne merknader ved andre gangs offentlig ettersyn

I planbeskrivelsen og fagrapportene, herunder tabell- og figurtekster, er det henvist til planendring med årstall 2022. Rapportene er i hovedsak utarbeidet i 2022 og ferdigstilt tidlig i 2023.

Informasjon om prosjektet er å finne på Statens vegvesens nettside:

<https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3evenstadimsroa>

Statens vegvesen Utbygging
03.05.2023

Arne Meland
Prosjektleder
Rv. 3 Østerdalen
arne.meland@vegvesen.no

Ellen A. Huse
Planleggingsleder
Rv. 3 Østerdalen/ Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd
ellen.agnes.huse@vegvesen.no

Sammendrag

Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa inngår i Statens vegvesens utbedringsstrekning på rv. 3 gjennom Østerdalen.

I perioden 2015 til 2018 ble det utarbeidet en reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Hensikten var å utbedre eksisterende veg med omlegginger ved Rogner og Messelt. Strekningen er i dag for smal og svingete, og den har for dårlig bæreevne. Rv. 3 på strekningen har i tillegg mange avkjørsler, ligger nær bebyggelse og er flomutsatt. Planforslaget som ble utarbeidet i nevnte periode ble vedtatt av Stor-Elvdal kommune 31.01.2018, og omtales i denne planbeskrivelsen som gjeldende plan.

Ved gjennomgang av gjeldende reguleringsplan og tilhørende teknisk plan ble det identifisert et behov for optimalisering. Forslaget til reguleringsendring innebærer en heving av vegen for å øke vegens flomsikkerhet, en opprettholdelse av eksisterende veg som lokalveg og et endret prinsipp for omlegging av Evja. Forutsetningene for justeringene er i hovedsak følgende:

- Strekningen dimensjoneres for 90 km/t
- Veglinjen legges på et nivå som sikrer vegen mot 200-års flom i Glomma + 0,5 m sikkerhetsmargin
- Eksisterende rv. 3 beholdes som gjennomgående lokalveg
- Tilrettelegging for driftsunderganger for landbruket
- Kanalen/vassdraget Evja beholdes i stor grad i eksisterende løp

Strekningen som omreguleres er ca. 5 km, og strekker seg fra Svingen ved Mykleby i sør til et område rett nord for Birkebeinerveien. Deler av gjeldende reguleringsplan fra 2018 fra Evenstad bru til Svingen ved Mykleby (ca. 500 meter) vil, sammen med reguleringsendringen, være styrende for arealbruk og bygging av ny rv. 3. Denne planbeskrivelsen beskriver endringene fra gjeldende plan, og må derfor ses i sammenheng med planbeskrivelse, konsekvensutredning og fagnotater for vedtatt reguleringsplan fra 2018.

Som del av gjeldende reguleringsplan ble det utarbeidet teknisk plan, konsekvensutredning og ROS-analyse. I konsekvensutredningen ble det sett på virkninger for fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser, trafikk og støy- og luftforurensning. ROS-analysen tok for seg en vurdering av risiko- og sårbarhetsforhold på bakgrunn av det nye vegtiltaket. Den tekniske planen bestod av et illustrasjonshefte med tegningsmateriale.

Denne reguleringsendringen er ikke så omfattende at det er behov for en ny konsekvensutredning. Det er heller ikke avdekket behov for nye tilleggsutredninger etter forskriften, som følge av reguleringsendringen. Det er derfor gjennomført en vurdering av gjeldende konsekvensutredning. Dette for å synliggjøre konsekvenser og virkninger på bakgrunn av det justerte tiltaket. Det samme gjelder for ROS-analysen. Det er foretatt en vurdering av gjeldende ROS-analyse fra 2017, samt gjort en vurdering av eventuelle endrede risiko- og sårbarhetsforhold som følge av det justerte tiltaket. Nye tekniske tegninger ligger vedlagt denne planbeskrivelsen.

I denne planbeskrivelsen er det redegjort for virkningene av planendringen sammenliknet med gjennomføring etter gjeldende reguleringsplan. Etter en samlet vurdering mener Statens vegvesen at planendringen ikke gir vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Tiltaket bidrar positivt til måloppnåelsen for prosjektet, og anbefales lagt til grunn for videre prosjektering og utbygging av parsellen.

På bakgrunn av det justerte tiltaket samt vurderinger gjort i overnevnte dokumenter, er det utarbeidet et nytt plankart som vil bli juridisk bindende for arealer på strekningen Svingen ved Mykleby til et område rett nord for Birkebeinerveien. Det er i tillegg foretatt en mindre revisjon av planbestemmelsene, som følge av reguleringsendringen.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag.....	2
1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsendringen	4
1.1 Overordnet prioritering av prosjektet.....	4
1.2 Sammenhengen mellom gjeldende regulering og reguleringsendringen	5
1.3 Sammenhengen mellom reguleringsendringen og detaljregulering for Rogner massetak.....	5
1.4 Mål for prosjektet.....	6
2 Planprosess og organisering av planarbeidet.....	7
2.1 Prosess og medvirkning.....	7
2.1.1 Varsel om planoppstart	7
2.1.2 Utvidet planområde	8
2.1.3 Offentlig ettersyn første gang.....	8
2.1.4 Endringer i planforslag etter første gangs høring og offentlig ettersyn	9
2.1.5 Andre gangs høring og offentlig ettersyn	10
3 Rammer og føringer for planarbeidet.....	11
4 Eksisterende situasjon	12
5 Beskrivelse av justert tiltak.....	13
5.1 Vegstandard og utforming.....	13
5.1.1 Førrende dokumenter for utforming	13
5.1.2 Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur	13
5.1.3 Planlagt utbygging og utbedringer. Beskrivelse av endringer fra gjeldende reguleringsplan.....	14
5.1.4 Tilbud for gående og syklende	19
5.1.5 Kollektivtrafikk	19
5.1.6 Trafikktall og trafikkvekst.....	19
5.1.7 Flomproblematikk.....	19
5.1.8 Støyskjerming.....	20
6 Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak	21
6.1 Samlet vurdering	21
6.1.1 Samlet vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.....	22
6.1.2 Samlet vurdering av prissatte konsekvenser	23
6.1.3 Konklusjon.....	23
7 Risiko og sårbarhet (ROS).....	24
8 Miljø og klima	25
8.1 YM-plan (ytre miljø).....	25
8.2 Klimagassutslipp	25
9 Statens vegvesens anbefaling	27
Bakgrunnen for og hensikten med planendringen	27
Ulike gode hensyn virker mot hverandre	27
Måloppnåelse.....	28
Anbefaling	28
10 Plankart og bestemmelser	29
10.1 Plankart.....	29
10.2 Bestemmelser	31
11 Oppfølging av planendringen	33
11.1 Grunnerverv	33
11.2 Optimalisering av tiltaket.....	34
11.3 Omklassifisering av eksisterende vegnett.....	34
12 Referanser.....	36
12.1 Referanseliste	36
12.2 Tabelloversikt.....	37
12.3 Figuroversikt.....	37
12.4 Vedlegg som inngår i planendringen for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd.....	37

1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsendringen

Statens vegvesen fremmer i samarbeid med Stor-Elvdal kommune, endring av reguleringsplanen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, som ble vedtatt av kommunestyret 31.01.2018¹.

Strekningen er i dag for smal og svingete, og den har for dårlig bæreevne. Rv. 3 på strekningen har i tillegg mange avkjørsler og nærføring til bebyggelse. Hensikten med regulering av rv. 3 mellom Evenstad bru og Imsroa syd er:

- Bedret trafiksikkerhet, ved tryggere løsninger for myke trafikanter, lokaltrafikk og husdyrbruk.
- Bedre framkommeligheten og redusere nedstenginger av rv. 3 i flomsituasjoner.

Prinsippet i gjeldende reguleringsplan av 2018, var å utbedre eksisterende veg med omlegginger ved Rogner og Messelt. Reguleringsplanen la også til grunn at utbedret rv. 3 skulle tåle å flomme over (stå under vann) ved flom i Glomma. Konstruksjoner over sidevassdragene Rogna og Ellingsbekken ble derfor dimensjonert for 200-årsflom i sideelvene.

Ved gjennomgang av gjeldende reguleringsplan og tilhørende teknisk plan ble det identifisert et behov for optimalisering som betinget en revisjon av gjeldende reguleringsplan:

- Heving av ny omlagt rv. 3 for å øke vegens flomsikkerhet ved flom i Glomma.
- Imøtekommelse av kommunestyrets oppfordring i planvedtak om «at en legger til rette med underganger for husdyrbrukerne».
- Opprettholdelse av eksisterende rv. 3 som gjennomgående tilbud for gående, syklende og lokaltrafikk. Et separat tilbud for gående og syklende legger også til rette for en eventuell fremtidig fartsgrense på 90 km/t på ny rv. 3.
- Endret prinsipp for omlegging av Evja.

1.1 Overordnet prioritering av prosjektet

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

Rv. 3 utgjør den korteste og raskeste vegforbindelsen mellom Oslo og Trondheim, og er foretrukket rute for godstransport mellom Østlandet og Trøndelag. Hovedutfordringen langs det meste av rv. 3 er først og fremst knyttet til framkommelighet og trafiksikkerhet, hovedsakelig begrunnet i:

- vegbredde og kurvatur
- manglende tilrettelegging for gående og syklende
- manglende bæreevne og stort vedlikeholdsetterslep

Statens vegvesens strategi for rv. 3 er å oppnå enhetlig standard over lengre strekninger. For rv. 3 mellom Rena og Ulsberg er Statens vegvesens langsiktige mål å oppnå vegnormalstandard. I gjeldende vegnormaler er dette vegbredde 9,0 meter og forsterket midtoppmerking. Hvorvidt eksisterende veg benyttes som utgangspunkt for fremtidig trasé, avhenger i første rekke av standarden på eksisterende veg, samt vegens omgivelser. Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa inngår i Statens vegvesens utbedringsstrekning på rv. 3 gjennom Østerdalen.

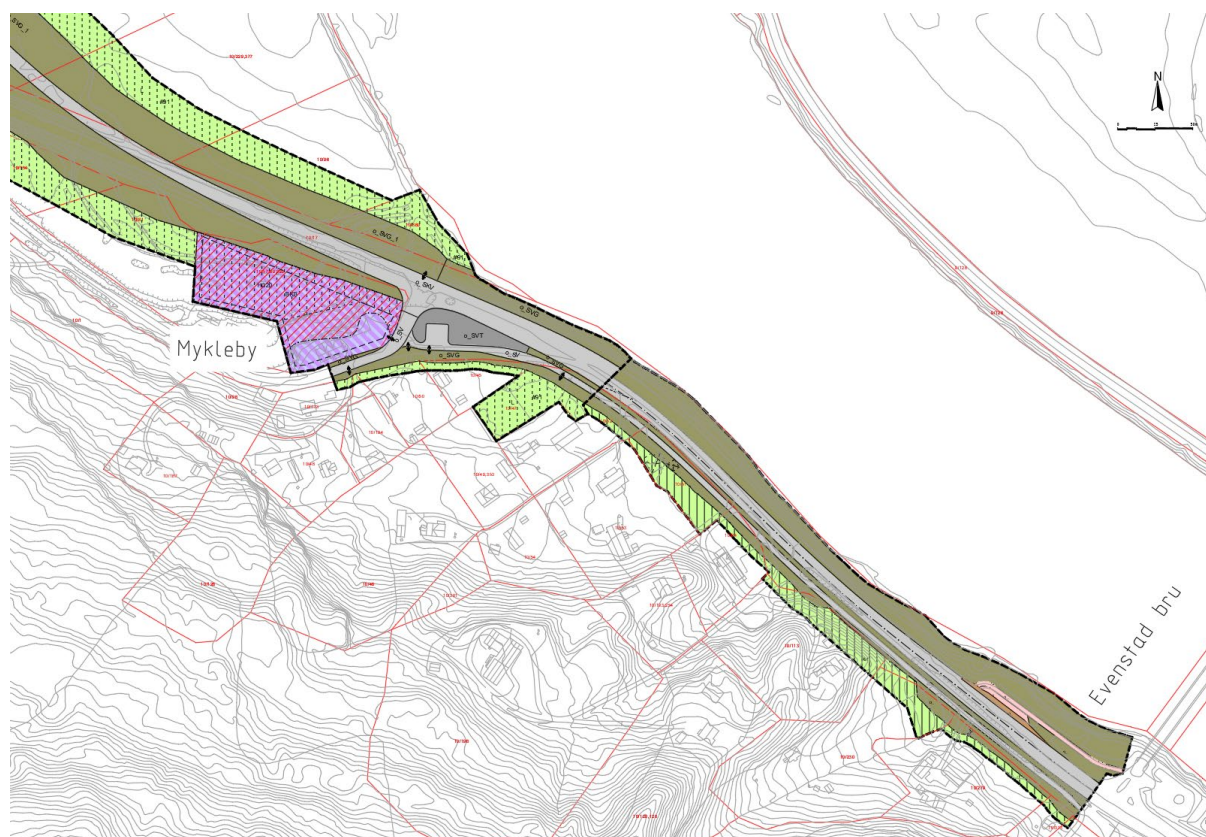
I gjeldende NTP 2022-2033 er det satt av hhv. 553 (2021-kr) og 500 millioner kr i første og andre planperiode til utbedringsstrekninger. Rv. 3 ligger inne i Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 med 566 mill. kr (2021-kr) i første periode, og med 512 mill. kr i siste del av perioden. I gjennomføringsplanen forutsettes prosjektet Evenstad – Imsroa åpnet i perioden 2022-2027, finansiert som programområdetiltak. Prosjektet fikk oppstartsbevilgning i 2020 (20 mill.kr) og 2021 (95 mill. kr) etter initiativ fra Stortinget («Avtale mellom regjeringspartiene Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet om revidert nasjonalbudsjett og økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet»).

Det pågår et arbeid med neste NTP for perioden 2025-2036. NTP 2025-2036 legges fram for Stortinget våren 2024.

¹ Stor-Elvdal kommune (2018). Stor-Elvdal kommunestyre. Særutskrift, PS 18/7 arkivsaksnr. 2015/773 Reguleringsplan for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd – sluttbehandling. Nettside: <https://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/3423/20150500/Dokumenter/S%C3%A6rutskrift%20sluttbehandling.pdf>

1.2 Sammenhengen mellom gjeldende regulering og reguleringsendringen

Forslag til reguleringsendring vil være gjeldende sammen med deler av vedtatt reguleringsplan når den er vedtatt. Denne planbeskrivelsen beskriver endringene fra gjeldende plan, og må derfor ses i sammenheng med planbeskrivelse, konsekvensutredning og fagnotater for reguleringsplan vedtatt 31.01.2018.



Figur 1-1: Illustrasjonen viser reguleringsendringen sammen med gjeldende reguleringsplan, vedtatt i 2018.

Endringsforslaget omfatter strekningen nord for Svingen ved Mykleby. Strekningen fra Evenstad bru til Svingen omfattes ikke av reguleringsendringen. På denne strekningen gjelder reguleringsplanen fra 2018. Reguleringsendringen regulerer et større vegareal i overgangssonen mot gjeldende reguleringsplan fra 2018. Vegformålet omfatter også dagens vegareal i denne sonen.

1.3 Sammenhengen mellom reguleringsendringen og detaljregulering for Rogner massetak

Det er behov for masser til bygging av ny rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. I forbindelse med arbeidet med reguleringsendringen har det blitt sett på muligheten for et uttak av løsmasser langs rv. 3. Reguleringsplan for Rogner massetak er en videre oppfølging av dette.

Reguleringsplan for Rogner massetak er utarbeidet parallelt med reguleringsendringen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Massetaket vil være midlertidig, og driften vil opphøre etter at arbeidet med rv. 3 er ferdigstilt. Området som reguleres til massetak vil tilbakeføres og istandsettes til LNF-formål etter endt drift. For mer informasjon om Rogner massetak, se eget planmateriale for dette.

I forarbeidet med reguleringsplan for massetaket ble det avdekket behov for tilpasning og justering av adkomst til massetaket og av dagens rv. 3 som framtidig lokalveg. Dagens rv. 3 legges om for å oppnå en best mulig samlet arrondering og etterbruk i området ved massetaket, akseptable stigningsforhold for driftsvegen inn i massetaket og kobling til dagens rv. 3 som ny lokalveg. Omleggingen av dagens rv. 3 i dette området inngår i reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Reguleringsplan for Rogner massetak og reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd er sett i sammenheng.

1.4 Mål for prosjektet

Samfunns mål

Samfunns målet for utbedring av rv. 3 i Østerdalen er fastsatt i NTP 2022-2033:

- Utbedring av strekningen skal bidra til å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten, og redusere vegnettets sårbarhet for hendelser

Effekt mål

- 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
- Forberede for klimaendringer, herunder øke robustheten for vegstrekningen

2 Planprosess og organisering av planarbeidet

Statens vegvesen som tiltakshaver har hatt ansvaret for å utarbeide reguleringsendringen. Dette er avklart i oppstartsmøte i samråd med Stor-Elvdal kommune, jf. pbl. § 3-7. Dette innebærer at Statens vegvesen har hatt myndighet til å utarbeide og fremme forslag til reguleringsendring, og beslutte at forslaget skulle legges ut på høring og offentlig ettersyn. Kommunen har vært involvert i planarbeidet og har deltatt og fulgt planarbeidet i dialog med Statens vegvesen. Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune behandler og vedtar reguleringsendringen.

Følgende framdrift har vært lagt til grunn for planarbeidet med utgangspunkt i formelle beslutningspunkt og frister etter plan- og bygningsloven:

Tabell 2-1: Tabellen under viser antatte milepæler i prosessen.

Aktivitet	Tidsplan
Oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune	15. oktober 2020
Varsel om oppstart	23. november 2020
Frist for å sende inn innspill	18. desember 2020
Statens vegvesen legger planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn	5.juli 2021
Frist for å sende inn innspill	29.august 2021
Ny høring og offentlig ettersyn	18.02.2023
Frist for å sende inn innspill	01.04.2023
Sluttbehandling i Stor-Elvdal kommune	Vår/sommer 2023

2.1 Prosess og medvirkning

Gjennom arbeidet med forslaget til reguleringsendring har det vært fokusert på medvirkning, jfr. plan- og bygningslovens § 5-1. Statens vegvesen informerte planutvalget i Stor-Elvdal kommune om begrunnelsen for planendringen i møte den 24.06.2020. Regionalt planforum ble orientert om arbeidet i møte den 10.06.2020.

Gjennom prosessen har det vært god kontakt med Stor-Elvdal kommune. Det er gjennomført befaringer og møter med berørte grunneiere, samlet og enkeltvis, gjennom planprosessen. I forbindelse med arbeidet knyttet til Rogner massetak samt revisjon av plandokumenter for reguleringsendringen rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd etter innsigelse, orienterte Statens vegvesen planutvalget i Stor-Elvdal kommune i møte den 25.05.22 om videre framdrift for planarbeidet.

2.1.1 Varsel om planoppstart

Statens vegvesen varslet 23.11.2020 oppstart av endring av reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, vedtatt 31.01.2018. Oppstart av planarbeid ble varslet ved:

- Nettsidene til Stor-Elvdal kommune
- Artikkel på Statens vegvesens nettside for prosjektet: [Planoppstart endring av vedtatt reguleringsplan | Statens vegvesen](#)²
- Annonse i Østlendingen
- Brev til berørte naboer og rettighetshavere
- Brev til offentlige myndigheter og høringsparter

Frist for innspill til planarbeidet var 18.12.2020.

Det ble avholdt informasjonsmøter på Mykleby forsamlingshus, torsdag 03.12.2020, hvor Statens vegvesen var til stede for å gi informasjon og ta imot innspill.

I høringsperioden kom det inn 13 innspill til varsel om oppstart. Innspillene omhandlet følgende temaer:

- Støy
- Klimatilpasninger, flom og nedbørsfelt

² Statens vegvesen (2020). Planoppstart endring av vedtatt reguleringsplan. Nettside: <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv3evenstadimsroa/nyhetsarkiv/planoppstart>

- Tiltakets virkninger for miljø og samfunn
- Kulturminner
- Dyrka mark

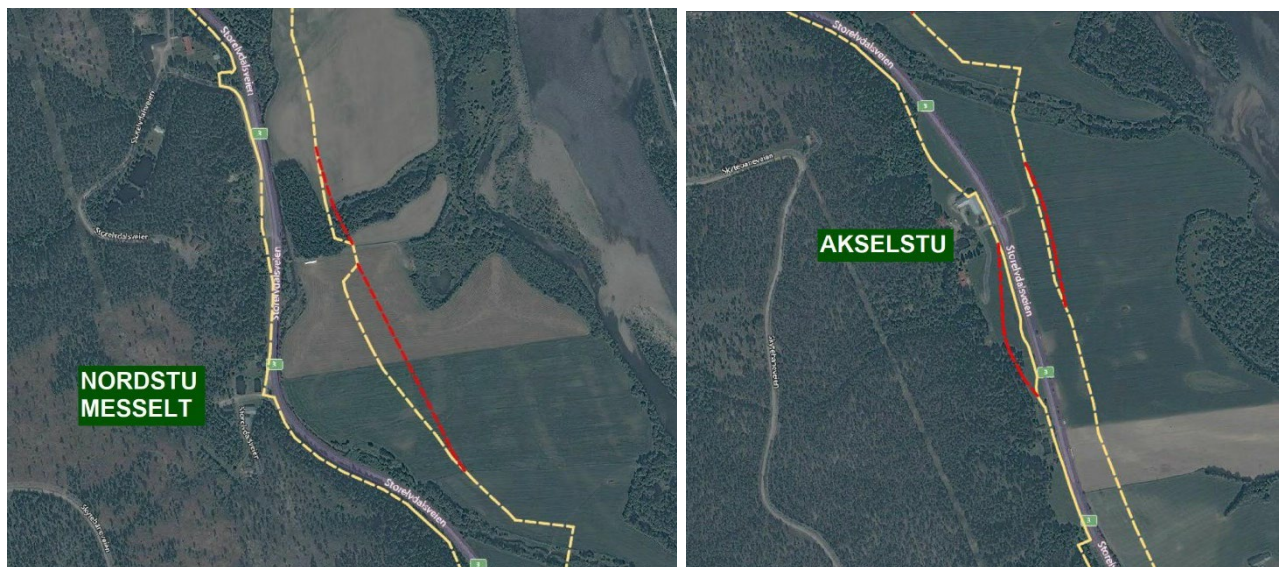
Samtlige innspill er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne innspill ligger ved. Se vedlegg J. *Sammendrag av innkomne innspill til varsel om oppstart*. Dette dokumentet var utarbeidet og lagt ved til første gangs offentlig ettersyn og høring. Det er ikke endret etter dette.

2.1.2 Utvidet planområde

Forut for første gangs høring og offentlig ettersyn, ble det foretatt mindre utvidelser av varslet planområde på bakgrunn av dialog med grunneiere og for å tilpasse tiltaket til lokale forhold.

Utvidelsen omhandlet en mindre forskyvning av veglinja på jordet ved Nordstu Messelt, og en mindre justering ved Akselstu. Justeringen ved Nordstu Messelt vil medføre en mer hensiktsmessig arrondering i området.

Samtidig med at planendringen ble lagt ut på høring og til offentlig ettersyn første gang, varslet Statens vegvesen om en mindre utvidelse av planområdet. Illustrasjonene under fremstiller områdene hvor planforslaget går utover opprinnelig varslet plangrense.



Figur 2-1: Illustrasjonene viser hvor forslag til plangrense går utenfor varslet plangrense. Gul farge markerer varslet plangrense og rød farge markerer forslag til utvidet plangrense.

2.1.3 Offentlig ettersyn første gang

Forslaget til reguleringsendringen for rv. 3 ble lagt ut på høring og til offentlig ettersyn første gang den 05.07.2021, med høringsfrist 29.08.2021. Høring og offentlig ettersyn ble varslet ved:

- Nettsidene til Stor-Elvdal kommune
- Artikkel på Statens vegvesens nettside for prosjektet: [Planendring for rv. 3 Evenstad–Imsroa syd og planoppstart Rogner massetak³](#)
- Annonse i Østlendingen
- Brev til berørte naboer og rettighetshavere, offentlige myndigheter og høringsparter

³ Planendring for rv. 3 Evenstad–Imsroa syd og planoppstart Rogner massetak:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv3evenstadimsroa/nyhetsarkiv/planendring-for-rv.-3-evenstadimsroa-syd-og-planoppstart-rogner-massetak/>

Statens vegvesen inviterte til åpen kontordag den 19.08.2021 i Stor-Elvdal kommune, ved Besøkssentret på Koppang. Der var Statens vegvesen til stede for å gi informasjon og for å ta imot innspill.

I høringsperioden kom det inn 10 innspill, deriblant innsigelse fra Statsforvalteren i Innlandet. Innspillene omhandlet følgende temaer:

- Håndtering av planteskadegjørere
- Kryssingsmuligheter for vilt
- Støy
- Adkomst- og landbruksveger
- Flom
- Vassdrag
- Trafikksikkerhet
- Landbruk
- Samfunnssikkerhet

I planendringen som ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn, var det lagt opp til at utbedret rv. 3 skulle tåle å flomme over (stå under vann) ved flom med gjentaksintervall > 50 år i Glomma. I høringsperioden fremmet Statsforvalteren i Innlandet innsigelse på grunn av mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse. Statsforvalteren påpekte at det ikke var vurdert hvordan svikt i kritisk infrastruktur påvirker andre kritiske samfunnsfunksjoner og hvilke konsekvenser dette kan få for 3. part.

Samtlige merknader etter første gangs offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne merknader ligger ved. Se vedlegg K. *Sammendrag av innkomne merknader ved første gangs høring og offentlig ettersyn.*

Etter dialog og avklaringer med Statsforvalteren i Innlandet valgte Statens vegvesen å heve veglinjen for å imøtekomme innsigelsen, slik at vegen blir liggende over 200-årsflommen. Dette betinget en revisjon av teknisk plan samt planmaterialet. På bakgrunn av fagrapporter og øvrig planmateriale, ble det fremstilt nye beregninger, vurderinger og beskrivelser basert på en hevet veglinje for 200-årsflom i Glomma.

Som følge av innsigelsen fra Statsforvalteren i Innlandet og dialogen for å løse denne, ble planmaterialet justert. Forslag til planendring ble derfor lagt ut til andre gangs offentlig ettersyn.

2.1.4 Endringer i planforslag etter første gangs høring og offentlig ettersyn

I perioden etter første gangs høring og offentlig ettersyn ble det, i tillegg til ovennevnte endringer pga. endrede krav til flomsikkerhet, gjort øvrige justeringer i planforslaget. Nytt konsept mhp. flomsikkerhet har gitt nye muligheter og utfordringer. Det ble også gjort justeringer etter øvrige innspill ved første gangs offentlig ettersyn og interne avklaringer i Statens vegvesen. Endringene oppsummert:

- Heving av omlagt rv. 3, ved Mykleby/Svingen, ved Synstad/Rogna og ved Rogner. Dette har gitt noe økt arealbeslag.
- Som følge av heving av rv. 3 oppnås planskilt landbrukskryssing med full frihøyde ved Rogner, gjeldende for eiendommene Rogner, Knuts og Trøa. Landbrukskryssing i plan til/ved Trøa ble derfor tatt ut av planforslaget.
- Økt frihøyde for driftsunderganger ved Synstad og Rogna.
- Justering av vegareal m.v. ved Mykleby/Svingen, som konsekvens av heving.
- Justering av driftsundergang for landbruksveg langs Rogna og behov for fremtidig eiendomskorridor for rv. 3 ved Rogna. Planforslaget ble justert etter ny gjennomgang av bruer/konstruksjoner.
- Tilpasning av framtidig lokalveg og innbyrdes plangrense med reguleringsplan for Rogner massetak.
- Konkretisering av driftsansvar for driftsveg under rv. 3 ved Akselstu.
- Det ble gjennomført nye støyberegninger som følge av hevet veglinje for rv. 3.
- Det ble foretatt revisjon av klimagassbudsjettet.
- Vannlinjeutregninger for ulike flomstørrelser i Glomma ble gjennomført i forbindelse med avklaring av innsigelsen til Statsforvalteren.

2.1.5 Andre gangs høring og offentlig ettersyn

Forslag til planendring ble lagt ut til høring og andre gangs offentlig ettersyn 18.02.2023 med høringsfrist 01.04.2023. Reguleringsendringen ble lagt ut samtidig med at forslag til reguleringsplan for Rogner massetak ble lagt ut til offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn av planforslaget ble varslet ved:

- Artikkel på Statens vegvesens nettside for prosjektet:
[Offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplaner | Statens vegvesen](#)
[To planer til offentlig ettersyn | Statens vegvesen](#)
- Nettsidene til Stor-Elvdal kommune
- Annonse i Østlendingen
- Brev til berørte naboer og rettighetshavere, offentlige myndigheter og høringsparter

Statens vegvesen arrangerte åpen kontordag på Høgskolen i Innlandet studiested Evenstad den 09.03.2023. Her ble det lagt til rette for at de som ønsket det, kunne komme for å få svar på spørsmål eller få utdypende informasjon fra fagpersoner i Statens vegvesen og administrasjonen i Stor-Elvdal kommune om forslag til planendring for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd og reguleringsplanforslaget for Rogner massetak.

I høringsperioden kom det inn 9 merknader til planforslaget. Oppsummert hadde merknadene følgende innhold:

- Ivaretagelse av vannforsyningsanlegg
- Støytiltak
- Adkomst- og landbruksveger
- Mulighet for deponering av overskuddsmasser
- Fare for viltpåkjørsler
- Prioritering av utbygging i 2024 på hele strekningen Evenstad bru – Imsroa syd

På bakgrunn av vannlinjeutregningen som er utført for ulike flomstørrelser i Glomma, har NVE ingen innvendinger til planforslaget.

Statsforvalteren har gjennom sin merknad og uttalelse til andre gangs offentlig ettersyn fastslått at Statens vegvesen har imøtekommet innsigelsen som forelå etter første gangs høring og offentlig ettersyn.

Det er ingen av merknadene til planendringen som har ført til behov for endringer etter andre gangs offentlig ettersyn. Samtlige merknader er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne merknader er lagt ved. Se vedlegg L. *Sammendrag av innkomne merknader ved andre gangs offentlig ettersyn.*

Det er ellers foretatt noen små korreksjoner i illustrasjonsheftet for tegning F001, F002 (normalprofiler) og G001 (dreneringsplan). Notat – Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018 er korrigert for en mindre feil. Disse små justeringene innvirker ikke på planendringen. Plankartets tegnforklaring er oppdatert med dato for andre gangs offentlig ettersyn. Planbeskrivelsen (dette dokumentet) er gjennomgått og oppdatert som grunnlag for sluttbehandling.

3 Rammer og føringer for planarbeidet

I arbeidet med denne reguleringsendringen har de samme rammene og føringene blitt lagt til grunn som for vedtatt plan fra 2018. Rammer og føringer som kommer frem i gjeldende plan fra 2018, og som fremdeles er gjeldende, listes ikke opp i dette kapittelet.

I perioden fra gjeldende plan ble vedtatt i 2018 og frem til i dag, har enkelte rammer og føringer blitt oppdatert og nye har tilkommet. Listen under viser hvilke rammer og føringer som er reviderte eller nye siden utarbeidelse av forrige plan, eller som manglet i oversikten i gjeldende plan.

Nasjonale planer og føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)
- Barn og unge i plan og byggesak (2020)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015-2019)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (2021)
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023, 2018-29, 2022-2033)
- Statens vegvesens Gjennomføringsplan 2022-2027
- Rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (2018)
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging (2017)

Regionale planer og føringer:

- Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet (2020-2024)
- Regional samferdselsplan 2012-2021
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap
- Kulturminner for Hedmarks framtid – Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer (2005)
- Regional plan for vannforvaltning for Glomma 2016-2021
- Klimaprofil Hedmark (2017)

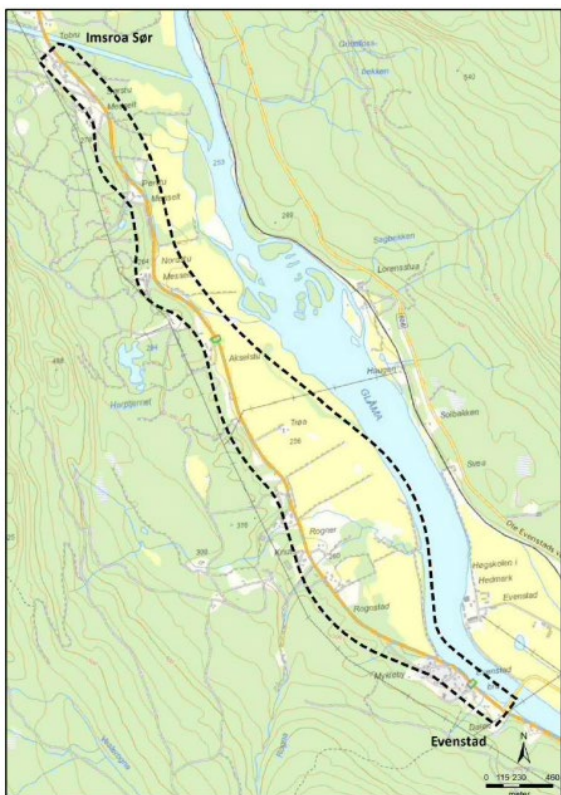
Lokale planer og føringer:

- Kommuneplanens arealdel 2003-2015
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2017-2030 (under arbeid)
- Kommunedelplan for klima og energi 2020-2030

Reguleringsendringen er en endring av del av reguleringsplan for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vedtatt i 2018, og grenser inntil detaljregulering for Rogner massetak. Se kapittel 1.3 *Sammenhengen mellom reguleringsendringen og detaljregulering for Rogner massetak.*

4 Eksisterende situasjon

Influensområdet strekker seg fra Evenstad bru i sør til elva Imsa i nord. Innenfor influensområdet ligger eksisterende rv. 3 som preger mesteparten av arealene. I tillegg til eksisterende rv. 3 omfatter området fulldyrka jord, skogsområder, innmarksbeite og bebyggelse.



Figur 4-1: Illustrasjonen viser varslet plangrense fra gjeldende plan av 2018. Dette er området som fagrapportene tok utgangspunkt i ved forrige utredning. Influensområdene varierer for hvert fagtema og avgrensningen kan derfor være ulik for de respektive fagrapportene.

Influensområdet som ble lagt til grunn i konsekvensutredningen som fulgte reguleringsplan-behandlingen i 2018, er også dekkende for vurderingen som gjøres i denne reguleringsendringen. Tiltaket som nå planlegges, ligger i sin helhet innenfor det samme influensområdet.

I gjeldende reguleringsplan fra 2018 er følgende temaer vurdert:

- Trafikkforhold, vegstandard og fartsgrenser
- Konstruksjoner
- Miljøforhold
- Hydrologi – flom og erosjonsfare
- Grunnforhold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskapsbildet
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfold
- Naturressurser
- Teknisk infrastruktur, kabel og ledningsanlegg
- Andre forhold - butikken ved Svingen (Arnesen Landhandleri)

Det er ikke funnet endringer innenfor influensområdet som utløser behov for ytterligere utredninger på bakgrunn av eksisterende situasjon.

For vurdering av konsekvenser for hvert fagtema vises til kapittel 6 *Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak*.

5 Beskrivelse av justert tiltak

I dette kapittelet gis en beskrivelse av det justerte vegtiltaket, som ligger til grunn for reguleringsendringen. Kapittelinnndelingen følger i hovedsak samme inndeling som i planbeskrivelse for gjeldende reguleringsplan, vedtatt 31.01.2018.

Strekningen som omreguleres er ca. 5 km langs dagens rv. 3. Strekningen starter ved krysset i Svingen ved Mykleby (ca. profil 500) og strekker seg til et område rett nord for Birkebeinerveien (ca. profil 5450). Gjeldende reguleringsplan for strekningen fra Evenstad bru (profil 0) til Svingen/Mykleby (ca. profil 500) videreføres.

Forutsetningene for justeringene som gjøres er i hovedsak følgende:

- Strekningen dimensjoneres for 90 km/t
- Veglinjen legges på et nivå som sikrer vegen mot 200-års flom i Glomma + 0,5 m i sikkerhetsmargin
- Eksisterende rv. 3 beholdes som gjennomgående lokalveg
- Tilrettelegging for driftsunderganger
- Kanalen/vassdraget Evja beholdes i stor grad i eksisterende løp

Se vedlegg C. *Illustrasjonshefte – tekniske tegninger* og vedlegg A. *Plankart* som illustrerer reguleringsendringene.

5.1 Vegstandard og utforming

5.1.1 Førende dokumenter for utforming

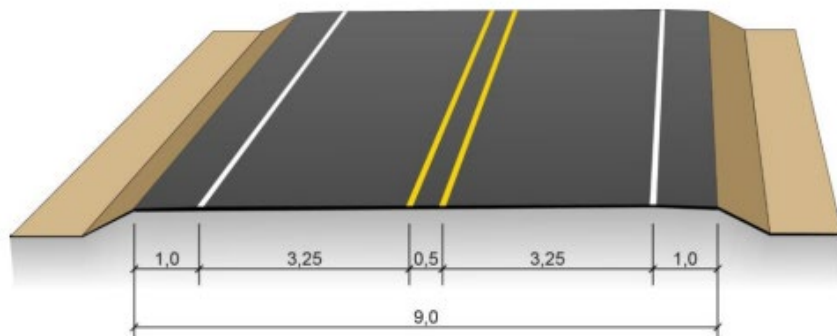
Statens vegvesens vegnormaler og øvrige håndbøker er førende for utforming av dette tiltaket. Den mest sentrale vegnormalen, håndbok N100⁴ er senest revidert i oktober 2022.

For rv. 3 spesifikt gjelder i tillegg:

- Premissdokument for utforming av rv. 3 (2014)⁵. Dokumentet har som formål å sikre enhetlig og gjenkjennbar utforming og materialbruk på hele vegstrekningen.

5.1.2 Vegens tverrsnitt, fartsgrense og kurvatur

Vegklasse H1 (nasjonal hovedveg i Håndbok N100) med vegbredde 9,0 m legges til grunn for utbedring og omlegging av ny rv. 3. I gjeldende reguleringsplan fra 2018 er det lagt til grunn den gang gjeldende nasjonal hovedveg H2 (N100 2014-utgaven) med bredde 8,5 m, utvidet med et midtfelt med forsterket oppmerking på 0,5m. Forsterket midtoppmerking er nå et håndbokskrav med bredde 0,5 m, jf. figur 5-1.



Figur 5-1. Tverrsnittprofil for H1 (Håndbok N100.)

Dimensjonerende fartsgrense for vegklasse H1 er i utgangspunktet fartsgrense 80 km/t, men 90 km/t kan være aktuelt hvis strekningen oppfyller noen definerte kriterier. Dette kan for eksempel være at strekningen er over 5 km, at det er få avkjøringer i plan og at det er minimalt med gang- og

⁴ Statens vegvesen (2022). Veg- og gateutforming Håndbok N100. Nettside: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859922/nb>

⁵ Statens vegvesen (2013). Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense, premissdokument for utforming, Statens vegvesens rapporter nr. 218.

sykkeltrafikk langs vegen. Fartsgrenser over 80 km/t fastsettes særskilt av Vegdirektoratet, etter en trafiksikkerhetsgjennomgang av den enkelte strekning.

Med bakgrunn i dette og hensynet til trafikkavvikling i anleggsperioden, beholdes eksisterende rv. 3 som en gjennomgående lokalveg. Tre kryss knytter lokalvegen til ny rv. 3; ved Svingen, Messelt og Birkebeinerveien.

Ny rv. 3 omfattet av denne reguleringsendringen, dimensjoneres for fartsgrense 90 km/t. 90 km/t er også lagt til grunn for støyberegninger og nytte-/kostberegninger.

Reguleringsendringen tar høyde for at buss vil kjøre på dagens rv. 3. Det planlegges ikke for busslommer på ny rv. 3.

Et sikkert sideterreng og sikring mot utforkjøring er et viktig mål for utbedring og utbygging av rv. 3 i Østerdalen. Fartsgrense 90 km/t krever en sikkerhetssone med bredde 7 m regnet fra kjørebanelikanten. Sikkerhetssonen skal være fri for påkjørselsfarlige sidehinder, og fyllinger skal utformes med skråning slakere enn 1:4. Der dette ikke er mulig skal vegrekkverk benyttes. Krav til utforming av sideterreng og rekkverk er gitt av håndbok N101⁶.

Håndbok N100 angir at viltgjerde og tilrettelagte krysningspunkter bør anlegges når ÅDT > 10 000, på steder hvor viltkryssinger utgjør et trafiksikkerhetsproblem. Av denne grunn er viltgjerde ikke et aktuelt tiltak på rv. 3 mellom Åsta og Ulsberg, jf. premissdokumentet kapittel 6.2. Slake skråninger og utvidet sikkerhetssone ryddet for vegetasjon er det overordnede grepet for sikring mot viltpåkjørsler på rv. 3 nord for Åsta.

5.1.3 Planlagt utbygging og utbedringer. Beskrivelse av endringer fra gjeldende reguleringsplan

Generelt

Under beskrives planendringene strekningsvis. Illustrasjonene viser både tidligere veggeometri som var grunnlag for gjeldende reguleringsplan, og ny geometri som er lagt til grunn for reguleringsendringen. Tidligere geometri vises i gult og ny geometri vises med svart farge.

Svingen benyttes som benevnelse av krysset og området ved Arnesens Landhandleri. Ellers benyttes gårdsnavn for å beskrive strekningene, dette i kombinasjon med profilnumre hentet fra tekniske tegninger, jf. vedlegg C. *Illustrasjonshäfte – tekniske tegninger*.

Strekningen Evenstad bru – Svingen (profil 0-600):

Forslag til reguleringsendring omfatter ikke søndre del av gjeldende plan.

Omreguleringen fra Svingen (ca. profil 500) og nordover, legger til rette for at ny rv. 3 kan kobles til eksisterende veg. Utbedring av rv. 3 mellom Evenstad bru og Svingen, med tilhørende justering av sekundærvegnettet, kan gjennomføres i en senere utbygging. Endelig fremdrift fastsettes i prosjektets kontraherings- og gjennomføringsfase.

Krysset ved Svingen utbedres og utformes som et kanalisert kryss med venstresvingefelt dimensjonert for modulvogntog. I gjeldende plan er krysset vist med passeringslomme i nordgående retning.

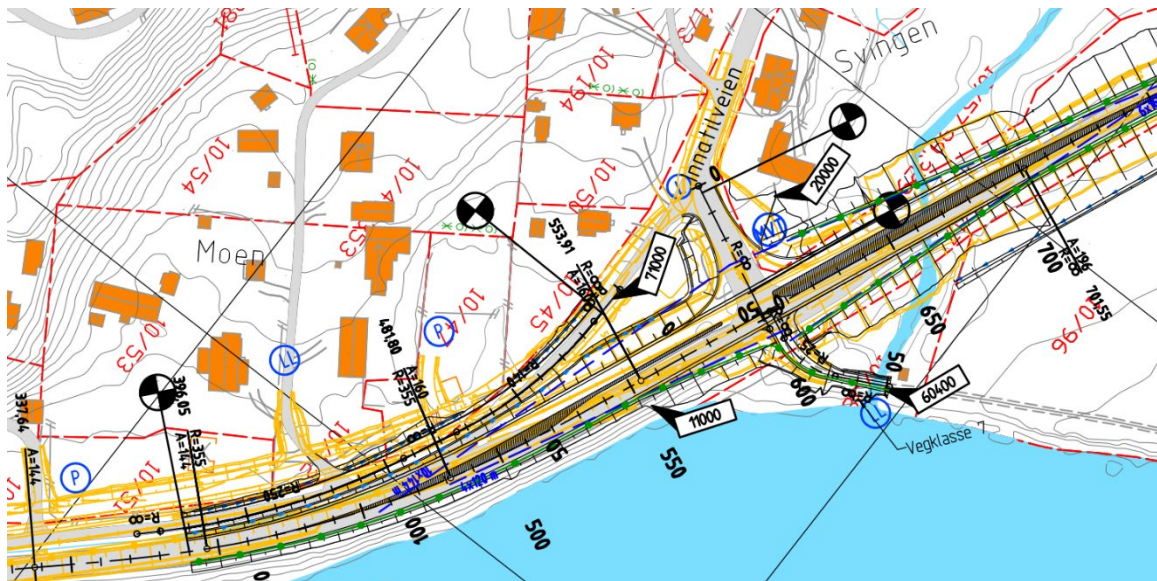
Det legges til rette for adkomst til driftsvegen på østsiden av ny rv. 3 i krysset ved Svingen. Utforming av sideterreng og bekkekulvert med tilhørende behov for og utforming av rekkverk blir vurdert i detaljprosjekteringen.

Arealet mellom Arnesens Landhandleri og ny rv. 3 ble noe justert forut for andre gangs offentlig ettersyn. Skråningsutslaget er strammet inn til 1:2 med tilhørende rekkverk på vegens vestsida. Stikkrenne under ny rv. 3 og ny fyllingsfot med plass for vedlikehold vil i reguleringsendringen bli

⁶ Statens vegvesen (2022). Trafiksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr, Håndbok N101. Nettside: <https://store.vegnorm.vegvesen.no/n101>

liggende på Statens vegvesens grunn. Fyllingen på vegens vestside er tilpasset en overgang til 1:4 etter rekkverksavslutningen.

Planen legger også til rette for en mulig driftsveg i fyllingsfoten på østsiden av og langs ny rv. 3.



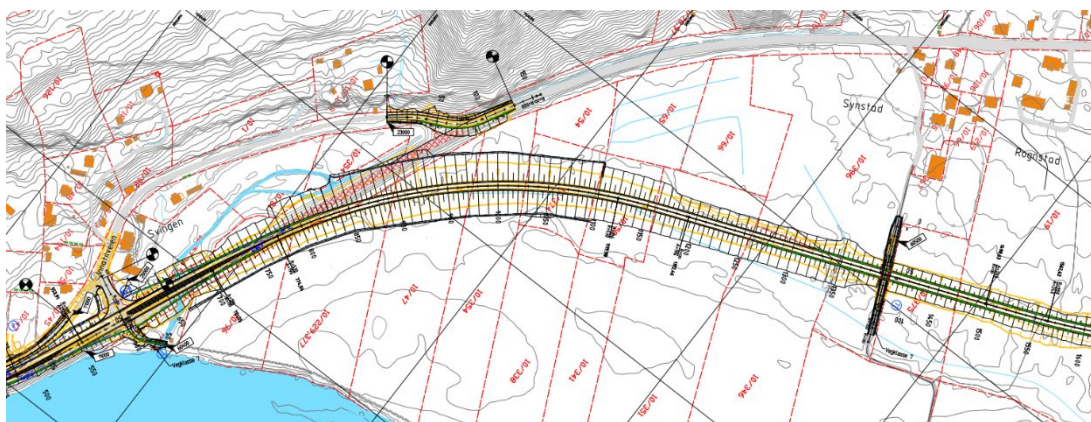
Figur 5-2: Kryss med Innatilveien. Mulig tilkobling til eksisterende veg er illustrert.

Strekningen Svingen – Synstad/Rognstad (profil 600-1600):

Hovedgrepet i gjeldende plan ligger fast. Rv. 3 legges om på østsiden av bebyggelsen ved Rognstad. Dagens riksveg kobles sammen med Innatilveien som ivaretar en lokalvegfunksjon frem til Svingen.

I gjeldende reguleringsplan er omlagt riksveg forutsatt lagt på en lavere fylling. Endringen av reguleringsplanen på denne strekningen innebærer i hovedsak at omlagt rv. 3 heves til nivå for 200-årsflom i Glomma. Det etableres driftsundergang under rv. 3 ved Synstad (pr. 1400) for å ivareta nødvendig forbindelse mellom landbrukseiendommer på hver side av ny rv. 3. Driftsundergangen skal ha frihøyde på minimum 3,2 m og er i hovedsak tenkt husdyr og gangtrafikk. Større transporter må benytte driftsavgjørsel ved Svingen.

Driftsadkomst fra eksisterende rv. 3 til gbnr. 10/396 ved Synstad opprettholdes som i dag. Driftsvegen benyttes av flere eiendommer.

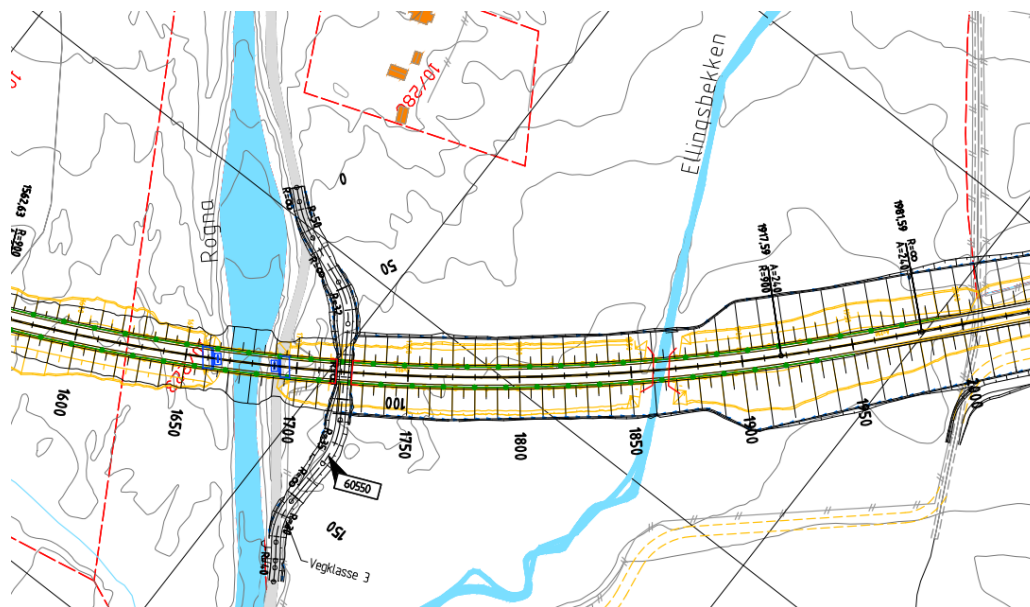


Figur 5-3: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved Synstad/Rogner

Strekningen forbi Rogna og Ellingsbekken (profil 1600-2000):

Kryssing av vassdragene Rogna og Ellingsbekken dimensjoneres, som i gjeldende reguleringsplan, for 200-årsflom i sidevassdragene. Dette er førende for vegens høyde på strekningen. I gjeldende reguleringsplan krysser vegen begge vassdragene i bru. I forslaget til reguleringsendring bygges bru over Rogna. Forut for første gangs høring og offentlig ettersyn ble det foretatt en ny beregning av vannmengden i Ellingsbekken. På bakgrunn av disse beregningene er det valgt å legge Ellingsbekken i kulvert. Mulighet for etablering av massefangdam i Rogna videreføres ikke. Ytterligere undersøkelser av Rogna som fiskeførende elv og gyteområde, viser at etablering av en massefangdam her, vil kunne påvirke Rogna negativt.

Driftsvegen på nordsiden av Rogna har også funksjon som flomvern for Rogna. I gjeldende reguleringsplan er driftsvegen foreslått stengt mot ny rv. 3. I reguleringsendringen er driftsvegen opprettholdt med en undergang under ny rv. 3. Driftsundergangen skal ha en frihøyde på minimum 3,7 m. Innenfor planens avgrensning er det tilrettelagt for at driftsvegen kan benyttes av flere eiendommer.



Figur 5-4: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved og øst for Rogna

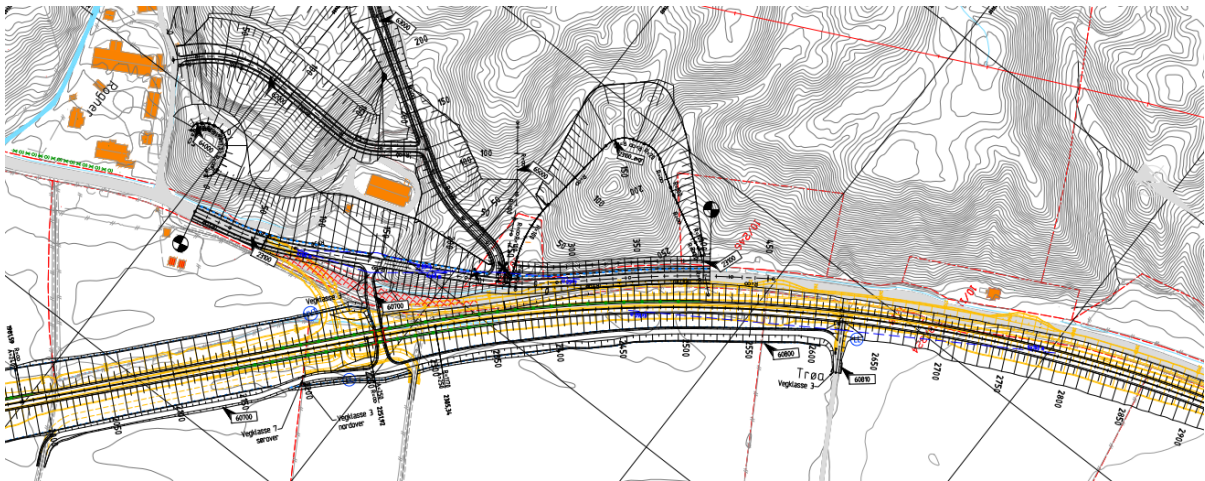
Strekningen Rogner – Trøa (profil 2000-2900)

I gjeldende reguleringsplan ligger utbedret rv. 3 helt eller delvis i dagens veg, og lokalvegen avsluttes med T-kryss i rv. 3 ved Rogner.

Konseptet er endret i reguleringsendringen:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som gjennomgående lokalveg. Deler av lokalvegen legges om ved Rogner.
- Det bygges ikke kryss mellom lokalvegen og rv. 3 ved Rogner.
- Rv. 3 sideforskyves, ca. 10-15 m østover.
- Det bygges undergang for husdyr, landbrukstrafikk og adkomstveg til Trøa. Driftsundergangen skal ha frihøyde på minimum 4,5 m.
- Ved Trøa skal det ved flomsituasjon tillates inn- og utkjøring på rv. 3.

Bortledning av overflatevann er premissgivende for høyden på veg og frihøyde i driftsundergangen.



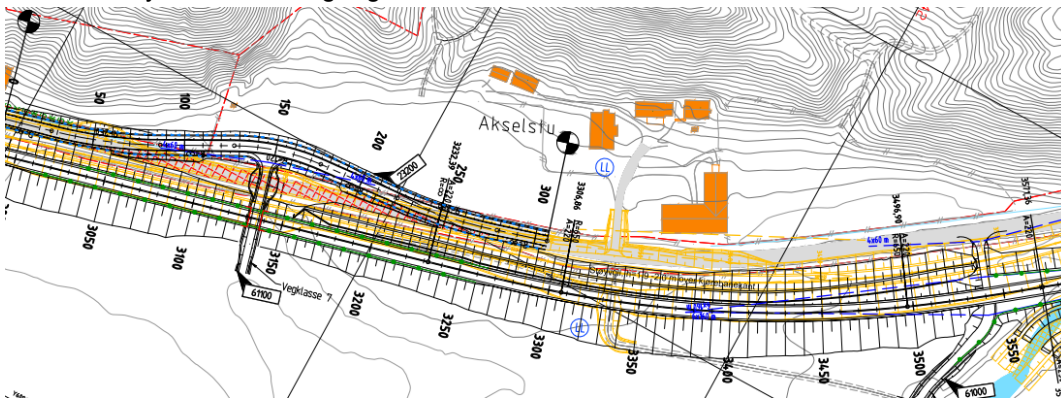
Figur 5-5: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Rogner – Trøa

Strekningen Trøa – Akselstu (profil 2900-3550):

I gjeldende reguleringsplan ligger utbedret rv. 3 helt eller delvis i dagens veg på strekningen.

Konseptet er endret i reguleringsendringen:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som kontinuerlig lokalveg.
- Rv. 3 sideforskyves, ca. 10-20 m østover.
- Det bygges driftsundergang for husdyr og landbrukstrafikk sør for Akselstu. Undergangen skal ha frihøyde på minimum 3,5 m.
- Ved Akselstu bygges støyvoll mellom ny rv. 3 og gårdstunet.
- Nord for Akselstu opprettes også mulighet for kryssing i plan med ny rv. 3. Adkomsten fra lokalvegen til driftsvegen på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3. Kryssingen legger til rette for en mulig adkomst for større landbruksmaskiner som ikke kan benytte driftsundergang sør for Akselstu.



Figur 5-6: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Eggset - Akselstu

Strekningen Akselstu – Perstu Messelt (profil 3550-4600):

Det er problemer med ising og glatt vegbane på dagens rv. 3 ved Evja. Med bakgrunn i dette er Evja i gjeldende reguleringsplan forutsatt flyttet, slik at Evja i sin helhet ligger øst for ny rv. 3.

I gjeldende plan er eksisterende riksveg forutsatt nedlagt sør for Nordstu Messelt. Reguleringsendringen legger opp til at dagens rv. 3 videreføres som lokalveg.

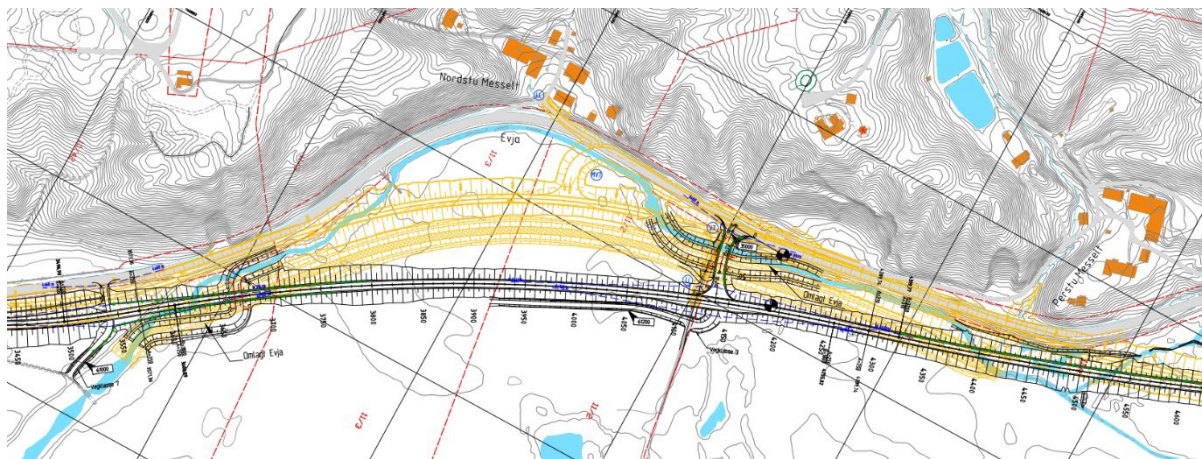
Det er gjort en faglig vurdering av forholdene i området omkring Evja. Det antas at Evja har kontinuerlig tilsig fra grunnvannet i lia i vest i hele sin lengde, med relativt stabil vannføring over året. Men siden Evja ligger på omtrent samme nivå som Glomma, blir den fort oversvømt ved flom i Glomma. Tilførselsbekk til Evja ved Perstu Messelt opprettholdes.

For å redusere problemene med glatt vegbane er Evja i reguleringsendringen i hovedsak beholdt i eksisterende bekkeløp. Ny rv. 3 er flyttet lenger vekk fra Evja. Evja legges i kulvert under ny rv. 3 og i kobling mellom ny og eksisterende rv. 3. Nødvendig tverrsnitt beregnet i forbindelse med reguleringsplan fra 2018, er videreført i planendringen.

Det er sikret tilgang til jordbruksarealer for gbnr. 11/2 i koblingen mellom ny og eksisterende rv. 3, øst for omlagt Evja.

Endringene som er foretatt oppsummert for strekningen:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som gjennomgående lokalveg.
- Evja beholder dagens bekkeløp.
- Omlagt rv. 3 sideforskyves ca. 50 m østover.
- Kryss i gjeldende plan ved Nordstu Messelt flyttes ca. 150 meter nordover.
- Driftsadkomst mot jordene på østsiden av ny rv. 3 legges i krysset. Plasseringen samsvarer med gjeldende plan. Adkomsten til driftsvegen på østsiden skal anlegges slik at den kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3.
- For jordene som blir liggende mellom dagens rv. 3 og ny rv. 3 opprettholdes eksisterende adkomst fra dagens rv. 3 for gbnr. 11/3. Ny driftsadkomst etableres for gbnr. 11/2 fra vegkobling mellom dagens og ny rv. 3 på østsiden av Evja.



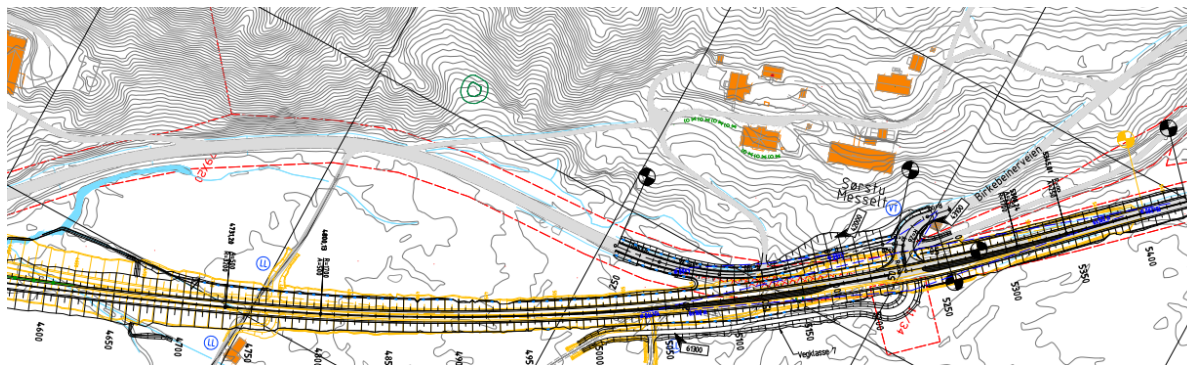
Figur 5-7: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Nordstu Messelt – Perstu

Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd (profil 4600-5500):

Traséen for fremtidig rv. 3 er i hovedsak sammenfallende med gjeldende reguleringsplan på strekningen, med tilkobling til dagens veg ved krysset med Birkebeinerveien.

Endringene som er foretatt i planendringen på denne strekningen er:

- Eksisterende rv. 3 opprettholdes som kontinuerlig lokalveg. Ny strekning av lokalvegen bygges med bredde 4,5 m + breddeutvidelse i nordre del mot Birkebeinerveien.
- Krysset mellom rv. 3 og Birkebeinerveien bygges med venstresvingefelt.
- Driftsadkomst til arealene øst for ny rv. 3 samles i én adkomst, vis a vis Birkebeinerveien. Fra og med strekningen fra Birkebeinerveien og nordover er skiltet hastighet 80 km/t, og Statens vegvesen anser dermed en adkomst til arealene på østsiden av ny rv. 3 som mulig. En mulig forbedring for kryssende landbrukstrafikk nordfra vurderes i forbindelse med den videre detaljprosjekteringen.



Figur 5-8: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd

5.1.4 Tilbud for gående og syklende

Tiltaket for gående og syklende mellom Evenstad bru og Mykleby opprettholdes gjennom gjeldende plan. Strekningen omfattes ikke av reguleringsendringen. I planendringen opprettholdes eksisterende rv. 3 som lokalveg med redusert trafikk, og dermed et bedre tilbud for myke trafikanter.

5.1.5 Kollektivtrafikk

Der er ikke lagt opp til etablering av bussholdeplasser langs ny rv. 3 i reguleringsendringen. Det planlegges for at kollektivtrafikken skal gå langs fremtidig lokalveg. Regionale busser og eventuelle ekspressbusser kan som i dag, stoppe nord og syd for parsellen i Imsroa og ved Evenstad bru.

5.1.6 Trafikktall og trafikkvekst

I likhet med gjeldende plan vil reguleringsendringen ikke føre til økning i trafikk utover forventet trafikkvekst.

5.1.7 Flomproblematikk

Ved utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, ble det søkt om og godkjent fravik fra krav om å tilfredsstille 200-årsflommen for Glomma på strekningen. Godkjent fravik legger til grunn at konstruksjoner på strekningen måtte tåle tilnærmet full neddykking ved 200-årsflom i Glomma. Byggehøyde for vegen skulle ikke være lavere enn eksisterende veg. Konstruksjoner over sidevassdragene Rogna og Ellingsbekken ble dimensjonert for 200-årsflom i sideelvene.

I arbeidet med planendringen er det undersøkt om ny veg vil påvirke flomsituasjonen i Glomma i området. I planendringen er ny rv. 3 hevet for å sikre vegen mot 200-års flom i Glomma + 0,5 m i sikkerhetsmargin. Dette er en oppfølging av innsigelsen fra Statsforvalteren i Innlandet etter første gangs offentlig ettersyn. Konklusjonen i vannlinjeberegningen er angitt her:

NVE og Statsforvalteren i Innlandet har i sine fråsegner til forslag til endring av reguleringsplanen for ny rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd etterspurt ei vurdering av om ny veg vil påvirka flaumtilhøva i Glomma i området. Dei understrekar at det er viktig at flaumfaren ikkje forverrast for 3. part.

Det er føretatt vasslinjeutrekning for Q10, Q20, Q50 og Q200. Resultata frå vassutrekninga viser at det er ingen skilnad i flaumvasstand i Glomma mellom eksisterande og ny rv. 3 frå Evenstad bru til Imsroa syd ved ulike flaumstorleikar. Resultata viser at landbruksundergangar og brukryssingar vil tilgjengeleggjera området vest for ny veg, slik at Glomma framleis kan nytte strømningsarealet vest for ny rv. 3 under ein flaumhending. Det er ikkje endring i vasstanden under flaumsituasjonar før og etter bygging av ny veg, og resultata synar at flaumforhalda vil forsette å vere tilsvarande dagens forhold.

Resultata syner at ny rv. 3 ikkje vil føre til oppstuving av vasstanden under flaum, og at flaumfaren ikkje vil forverrast for 3. part. Dette er fordi ny rv. 3 har tilstrekkeleg med landbruksundergangar og brukryssingar som fører til at flaumvatnet strøymer inn via undergangane og inn på flaumslettene vest for rv. 3 idet vasstanden stiger i Glomma. I det vasstand i Glomma er fallande vil vatnet følgje same veg ut at.

For mer detaljer om vannlinjeberegninger for Glomma, vises det til vedlegg I. *Vasslinjeutrekning Glomma.*

Rogna bru i rv. 3 er dimensjonert for 200-års flom i Rogna.

5.1.8 Støyskjerming

Statens vegvesen har utarbeidet et notat «Revidert retningslinje: T 1442/2021 Policynotat» (2022) som gir føringer for hvordan Statens vegvesen skal tolke/praktisere «T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».

I gjeldende plan er det lagt til grunn at rv. 3 utbedres som et miljø- og sikkerhetstiltak og etter tidligere støyretningslinje T1442/16, noe som innebærer noe lavere krav til støyskjerming enn ved bygging av ny veg.

I reguleringsendringen er bygging av ny veg med strengere krav til støyskjerming lagt til grunn for støyberegningene. Endringen tilsier at noen flere boliger vil kunne være plaget av støy.

For strekningen Evenstad bru til Svingen vil støyberegninger tilhørende gjeldende plan fortsatt ligge til grunn. Ny støyberegning er gjort på bakgrunn av tiltaket i nytt planforslag. Disse støyberegningene må ses i sammenheng.

Innenfor reguleringsendringen vil 56 bygninger bli liggende innenfor rød og gul støysone. I reguleringsendringen inngår langsgående støyvoll ved Akselstu som støyskjermingstiltak langs ny rv. 3. Utover dette er lokale støyskjermingstiltak vurdert som mest hensiktsmessig for å tilfredsstille kravene til støynivå på uteplass og/eller kravene til innendørs støynivå. Nye detaljerte støyberegninger for utendørs og innendørs støy skal gjennomføres i forbindelse med prosjektering.

Det vises til vurdering av temaet støy i kapittel 6.1.2 og 6.1.3, samt vedlegg D. *Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018.*

6 Endrede konsekvenser som følge av justert tiltak

Som del av detaljregulering for breddeutvidelse av rv. 3 Evenstad bru-Imsroa Syd av 2018, ble det utarbeidet en konsekvensutredning for tiltaket. I konsekvensutredningen ble det sett på virkninger for fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser, trafikk og støy- og luftforurensning.

I forbindelse med gjeldende reguleringsplan ble det foretatt grundige vurderinger av det planlagte veganleggets konsekvenser for miljø og samfunn. Denne reguleringsendringen er ikke så omfattende at det er behov for ny konsekvensutredning. Det er heller ikke avdekket behov for nye tilleggsutredninger etter forskriften som følge av planendringen. I det følgende vurderes derfor kun virkningene som endres i forhold til gjeldende reguleringsplan av 2018.

Det er utarbeidet et notat hvor det for hvert fagtema er vurdert om justeringen av tiltaket medfører endringer av konsekvensbildet, samt en samlet vurdering av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene. Vurderingen ligger ved i sin helhet som vedlegg D. *Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018.*

6.1 Samlet vurdering

I tabellen nedenfor vises en samlet oversikt over konsekvensene fra utredningen i 2017 og 2022 for hvert fagtema, og hvordan endringen av tiltaket påvirker konsekvensbildet.

Tabell 6-1: Tabellen viser en samlet oversikt over konsekvenser fra 2017 og 2022.

Fagtema	Konsekvensvurdering 2017	Konsekvensvurdering 2022	Endring
Landskapsbilde	Liten negativ	Liten negativ	Ingen
Nærmiljø og friluftsliv	Ubetydelig/liten positiv	Ubetydelig/liten positiv	Ingen
Naturmangfold	Liten negativ	Liten negativ	Ingen. Det bemerkes fare for viltpåkørsel som følge av økt fartsgrense.
Kulturmiljø	Liten negativ	Liten negativ	Litt forbedret for delområde 5 Nordstu-Messelt. Men den samlede konsekvensgraden er ikke endret.
Naturressurser	Liten/middels negativ	Middels til stor negativ konsekvens	Endret konsekvensgrad til middels-stor negativ på grunn av økt arealbeslag av fulldyrket jord med ca. 30 dekar mer (permanent beslag). Reguleringsplanen etter endring medfører ca. 95 dekar permanent arealbeslag av fulldyrket jord.
Samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser	Liten negativ	Liten/middels negativ	Endret samlet konsekvensgrad til liten/middels negativ, grunnet endringen for naturressurser
Prissatte konsekvenser ⁷	<ul style="list-style-type: none"> Trafikknytte 127mill. Investeringskostnad 210 mill. Gevinst samfunnet for øvrig 30 mill. Netto nytte -52 mill. Netto nytte per budsjettkrone -0,25 	<ul style="list-style-type: none"> Trafikknytte 207 mill. Investeringskostnad 336 mill. Gevinst samfunnet for øvrig 60 mill Netto nytte -70 mill. Netto nytte per budsjettkrone -0,21 	<ul style="list-style-type: none"> Trafikantnyttene øker grunnet økt hastighet som gir redusert kjøretid Økte investeringskostnader grunnet kostnad for drift og vedlikehold av to vegger fremfor en Større gevinst for samfunnet grunnet økt trafikkikkerhet Det bemerkes at det i perioden har blitt en generell økning av anleggskostnader, men det kan tyde på at kostnadene fra 2017 er for lave.

⁷ Beregning av prissatte konsekvenser er endret som følge av ny beregningsmodell og nye kostnadsberegninger. Endringene i beregningsmodell er gjort gjeldende for 2017- og 2022-beregningen.

Fagtema	Konsekvensvurdering 2017	Konsekvensvurdering 2022	Endring
			Ny løsning gir positive effekter for samfunnet i form av økt nytte for trafikanter og for ulykker. Ny løsning medfører også at kostnadene over det offentlige budsjettet øker. I sum vurderes det at forskjellen mellom gammel og ny linje er marginale.
Støy	Totalt 52 bygninger innenfor gul og rød støysone	Totalt 63 bygninger innenfor gul og rød støysone (hele veglinja) For reguleringsendringen vil 56 bygninger ligge innenfor gul og rød støysone.	En økning på 11 boliger innenfor gul- og rød støysone sammenlignet med gjeldende reguleringsplan fra 2017, grunnet strengere krav til støytiltak ved ny regulering. For strekningen mellom Evenstad bru og Imsroa er det kun en økning på 4 bygninger i gul sone. Langsgående støyvoll er lagt inn langs vegen ved Akselstu. For øvrig vil lokal skjerming ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.
Luftforurensning	Ingen overskridelse av gul eller rød sone ihht. T-1520	Ingen overskridelse av gul eller rød sone ihht. T-1520	Luftkvaliteten i området vil ikke forringes. Luftforurensningssonene fra rv. 3 har fått økt avstand fra bebyggelsen enn tidligere.

6.1.1 Samlet vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

Reguleringsendringen påvirker konsekvensene for landskapsbilde, naturmangfold, nærmiljø og friluftsliv eller kulturmiljø marginalt. Det er derimot naturressurser som får en tydelig endring av konsekvensgraden fra foreliggende regulert løsning fra 2018.

For naturmangfold presiseres det at en økt hastighet fra 80 km/t til 90 km/t vil kunne ha betydning for viltpåkjørsler. Særlig i den nordre og sørlige delen av traseen, hvor det er registrert fallvilt fra tidligere. Det trekkes frem at en strekningsvis siktrydding i skogen mellom Imsa og Nordstu Messelt vil være et enda viktigere avbøtende tiltak for å redusere antall påkjørsler i oppfølgingen.

For kulturmiljø får endret veglinje en noe bedret konsekvensgrad for delområde 5 Nordstu Messelt i KU-notat, ved at vegen får større avstand til tunet. Konsekvensgraden for delområdet er vurdert å få endret konsekvensgrad fra liten negativ til ubetydelig. Samlet sett er det likevel ikke vurdert at dette endrer den samlede konsekvensgraden som er vurdert å være liten negativ. Dette skyldes at konsekvensgradene er satt for hele strekningen og er temmelig robust, så små endringer som nevnt over har ikke nok betydning for den fastsatte konsekvensgraden.

Dagens rv. 3 skal beholdes som gjennomgående lokalveg. Det er dermed i hovedsak flyttingen av veganlegget mot øst på deler av strekningen, som fører til et større arealbeslag av fulldyrket jord sammenliknet med gjeldende regulering. Arealbeslaget (permanent beslag) var beregnet til å være 62,3 dekar fulldyrket jord (inkl. korrigering for omlegging av Evja). I reguleringsendringen er dette beslaget beregnet til å øke til 94,5 dekar, en økning på 32,2 dekar. Konsekvensgraden er vurdert endret fra liten til middels negativ, til å bli middels til stor negativ.

Med permanent arealbeslag menes arealene regulert til vegformål og tilhørende sideareal. Dette kun knyttet til ny rv. 3. Med midlertidig arealbeslag menes områdene regulert med sone for midlertidig bygge- og anleggsområder. Se vedlegg A. *Plankart* samt kapittel 10.1 *Plankart og bestemmelser* for beskrivelse av plankartet.

Tabell 6-2: Samlet tabell for arealbeslag på strekningen. Arealberegningene er utført ved å legge omrisset av nytt veganlegg oppå arealressurskart. Oppdaterte tall for gjeldende plan (2018) har tatt hensyn til at omlegging av Evja beslaglegger landbruksareal

Arealtype	Gjeldende plan (2018) (oppdaterte tall)		Reguleringsendring (2022)		Endring	
	Midlertidig arealbeslag	Permanent arealbeslag	Midlertidig arealbeslag	Permanent arealbeslag	Endring midlertidig	Endring permanent
Fulldyrka jord	76,5 daa	62,3 daa	96,2 daa	94,5 daa	+19,7 daa	+32,2 daa
Overflatedyrka jord	-	-	-	-	-	-
Innmarksbeite	12,0 daa	8,9 daa	16,3 daa	12,3 daa	+4,3 daa	+3,4 daa
Skog	143,3 daa	83,3 daa	137,9 daa	91,6 daa	-5,4 daa	+8,3 daa
Dyrkbar jord	-	-	-	-	-	-

6.1.2 Samlet vurdering av prissatte konsekvenser

For de prissatte konsekvensene medfører reguleringsendringen en liten endring for støy- og kostnadsbildet. Luftforurensning forblir uendret sammenliknet med gjeldende reguleringsplan.

Støyberegningene viser at antall bygninger er noe forskjellig i de to foreslåtte traséene. Dette fører til at mengden bygninger i rød støysone går noe opp fra dagens situasjon, mens antallet i gul sone går opp med 4 ekstra boliger fra 2017- til 2022- versjonen. Man kan derfor regne med at noen flere enn før vil være plaget av støy, dersom man ser på hele veglinja. For strekningen som gjelder reguleringsendringen, vil 2 bygninger ligge i rød støysone, og 54 bygninger vil ligge i gul støysone.

I foreliggende støykart ligger det en støyvoll ved Akselstu. Med hensyn til bygging, vedlikehold og arealbeslag er ytterligere langsgående skjerming vurdert som lite hensiktsmessig. Lokale støytiltak vil derfor ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.

For luftforurensning ble ikke bebyggelsen berørt av verken rød eller gul sone, og det var også i forrige KU vurdert at tiltaket ikke ville forringe luftkvaliteten i området. Den samme konklusjonen gjelder for foreliggende tiltak. Enderingen av tiltaket gir ingen endring i vurderingen for luftkvalitet.

For de resterende prissatte konsekvensene får endret veglinje betydning for både trafikknytten, investeringskostnader, netto nytte og for samfunnet for øvrig. En økning av hastigheten til 90 km/t er positivt både for redusert reisetid og økt trafiksikkerhet. Fra vedtak av foreliggende reguleringsplan i 2018 har investeringskostnadene økt. Kostnadene har økt som følge av at det i endret løsning er lagt vekt på bedret beredskap mot flom og en bedre tilrettelegging for landbruk og nærmiljø. I tillegg har det i perioden blitt en av generell økning av anleggskostnader. Effektberegningen tar også inn at det i fremtiden er to veger som skal driftes uavhengig av hvem som har driftsansvaret. Ny løsning gir positive effekter for samfunnet i form av økt nytte for trafikanter og for ulykker. Ny løsning medfører også at kostnadene over det offentlige budsjettet øker. I sum vurderes det at forskjellen mellom gammel og ny linje er marginale mht. de prissatte konsekvensene.

6.1.3 Konklusjon

Tiltaket reguleringsendringen omfatter, vil medføre noe økt negativ konsekvens enn tidligere. For naturressurser vil det medføre noe økt konsekvens ved at tiltaket medfører en betydelig økning av permanent arealbeslag av dyrka mark, samt noe økning av midlertidig arealbeslag. For de resterende utredningstemaene, er konsekvensgraden tilnærmet likt som før. Det trekkes frem for naturmangfold at grunnet en mulighet for økt skiltet hastighet til 90 km/t i fremtiden vil det være desto viktigere med strekningsvis siktrydding i skogen mellom Imsa og Nordstu Messelt som avbøtende tiltak, for å redusere viltpåkjørsler.

For de prissatte konsekvensene er forskjellene marginale. Tiltaket vil også medføre en liten økning av flere boliger innenfor rød og gul støysone, dersom man ser på hele veglinja. Med hensyn til bygging, vedlikehold og arealbeslag er langsgående skjerming vurdert som lite hensiktsmessig utenom støyvoll ved Akselstu. Lokale støytiltak vil derfor ligge til grunn ved boliger der grensene overskrides.

7 Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er foretatt en vurdering av gjeldende ROS-analyse fra 2017, samt gjort en vurdering av eventuelle endrede risiko- og sårbarhetsfaktorer som følge av det justerte tiltaket.

Generelt oppklares at de hendelsene som ble ukvittert som «ikke identifisert» i forrige runde betyr at det ikke er funnet spesielle risikoer tilknyttet disse temaene. Reguleringsendringen vil ikke påvirke disse risikoforholdene.

Det er vurdert om reguleringsendringen medfører endringer i risiko for flomproblematikken, en overordnet vurdering av risiko for jord- og steinskred, og på støy og viltpåkjørsler.

Reguleringsendringen medfører behov for oppdateringer på følgende uønskede hendelser:

- Flom – veg oversvømmes
- Økt støynivå på eksisterende boliger

De faktiske konsekvensene av reguleringsendringen for disse forholdene er dokumentert i fagrapporter. Overordnet vurderes det at reguleringsendringen med hevet veglinje vil ha en positiv innvirkning på flomproblematikken.

Reguleringsendringen medfører at vegen flyttes lengre vekk fra mye av bebyggelsen. Dette fører til at antall bygninger innenfor hele veglinja i rød støysone går opp med 7 sammenlignet med gjeldende plan fra 2017, mens antall bygninger i gul støysone øker med 4. For strekningen som gjelder reguleringsendringen vil 2 bygninger ligge i rød støysone, og 54 bygninger vil ligge i gul støysone. Man kan derfor regne med at noen flere vil være plaget av støy. Lokale støytiltak vil ligge til grunn ved boliger der støygrensene overskrides.

Reguleringsendringen medfører behov for å legge til følgende uønskede hendelser:

- Skred (kvikkleire, jord og stein)
- Økt fare for viltpåkjørsel

Overordnet vurderes det at både skred- og viltproblematikken er kjent i området. For skred vil det være et generelt dokumentasjonskrav mot byggefase at lokal stabilitet er ivaretatt. Reguleringsendringen i seg selv øker ikke faren for disse hendelsene, all den tid det ikke er identifisert større utløpsområder og aktsomhetssoner for denne typen skred.

For viltpåkjørsler vil økt stedvis siktrydding være et effektivt tiltak, selv ved økt hastighet på vegen fra 80 km/t til 90 km/t. Belysning anses ikke som et aktuelt tiltak, da det ikke er belysning generelt på ruta, og dette ikke vil redusere risikoen.

Reguleringsendringen vil i sum ha positiv innvirkning på kartlagte risikoforhold, og medfører i sum et redusert risikobilde.

For ytterligere informasjon om aktuelle risikoforhold og risikoreducerende tiltak, se vedlegg H. *Vurdering av Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)*.

8 Miljø og klima

8.1 YM-plan (ytre miljø)

I likhet med gjeldende reguleringsplan fra 2018, viderefører denne reguleringsendringen krav om utarbeidelse av YM-plan som følge av resultatene av konsekvensutredningen og øvrige vurderinger. YM-planen skal, for både anleggs- og driftsfase, følge opp føringer fra konsekvensutredningen og reguleringsplan, samt bestemmelser fra lovverket. YM-planen skal omfatte konkrete tiltak både i anleggs- og driftsfasen.

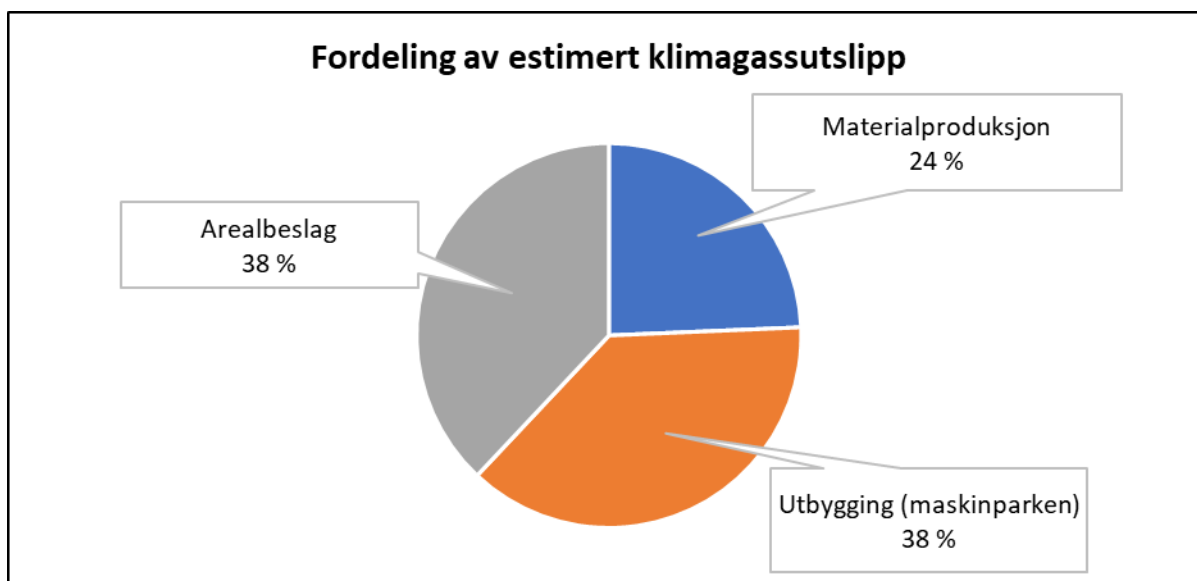
Det vil i dette prosjektet være et hovedfokus på følgende tema:

- Tiltak for å redusere faren for vilt påkjørsler. Det er ryddet skog for å klargjøre anleggsområdet. Ellers kan tilrettelegging av sideterreng være et aktuelt tiltak.
- Tidsrestriksjoner/-krav til når vegetasjonsdekket skal tas av for å hindre at man utfører slike arbeidsoperasjoner etter at bakkehekkende fugler har etablert sine reir i området. Dette gjelder også ved fjerning av krattskog der andre fuglearter kan hekke.
- Redusere de negative virkningene av tiltak i bekker og elver. Tiltak i denne forbindelse kan være
 - tidsrestriksjoner for når det er tillatt med direkte inngrep i elvestrengen
 - krav til arbeidsmetoder for å redusere behovet for direkte arbeider i elvestreng
 - krav til utforming av kulverter
 - sikring av at det ikke etableres vandringshindre i bekkene
 - ivaretagelse av bunnsstrat der det må graves slik at dette kan legges tilbake igjen etter gravearbeider
- Hindre forurensning av bekker og elver ved å stille krav til
 - hvor det er tillatt å etablere anleggsrigg med vaskeanlegg
 - hvor det er tillatt å fylle diesel og gjøre vedlikehold av maskiner
 - beredskapsplan i tilfelle uhell
 - god tilgjengelighet til absorpsjonsmidler og eventuelt lenser for å redusere spredning av forurensning ved uhell
- Tiltak for å redusere beslag av dyrka mark
- Identifisere fremmede skadelige arter, samt sykdomsorganismer som forekomst av floghavre og potetcystenematoder (PCN) ifm. jordbruksarealene, og håndtere disse slik at de ikke spres til nye områder.

Tiltakene vil bli detaljert nærmere i YM-planen. YM-planen vil også omtale en del andre tema utover de som er nevnt her.

8.2 Klimagassutslipp

Det estimerte klimagassutslippet for prosjektet er 11 714 tonn (t) CO₂-ekvivalenter (e), fordelt på utslippsgruppene materialproduksjon, utbygging (maskinparken) og arealbeslag (Tabell 6-2). Arealbeslag og utbygging utgjør de største utslippsgruppene med henholdsvis estimert utslipp på 4 416 og 4 449 tCO₂e (Tabell 8-1). Ved å benytte Rogner masseuttak er det estimerte klimagassutslippet redusert med ca. 100 tCO₂e som følge av kortere transportavstand.



Figur 8-1: Figuren viser fordeling av det estimerte klimagassutslippet for prosjektet; reguleringsplanfase

Klimagassbudsjettet er basert på estimerte material- og massemengder samt antatte transportavstander for massehåndtering og materialer. Klimagassbudsjettet er utarbeidet i VegLCA v5.10b (senfase). Det er brukt standard utslippsfaktor i VegLCA, og disse representerer dagens bransjestandard. I neste prosjektfase vil det være nødvendig å øke detaljeringsgraden på beregningene i henhold til spesifikke løsningsvalg i utbyggingsfasen.

Tabell 8-1: Fordeling av det estimerte klimagassutslippet i prosjektet; reguleringsplanfase

Utslippsgrupper	Estimert klimagassutslipp (tCO ₂ e)
Materialproduksjon (A1-A4)	2 849
Utbygging (A5)	4 416
Arealbeslag	4 449
Totalt for utbyggingsprosjektet	11 714
Drift og vedlikehold 60 år (B4-B5)	3 657
Totalt hele levetiden (60 år)	15 371

Det er sannsynlig at klimagassutslipp fra materialproduksjon blir lavere fordi den teknologiske utviklingen bidrar til at de klimagasskrevende materialene produseres og fraktes med lavere utslipp. Estimert klimagassutslipp fra arealbeslag kan økes eller reduseres ettersom det kommer mer kunnskap om karbonlager i skogs-/matjord og hvordan jorda binder karbon.

Prosjektet har et mål om 20% reduksjon av klimagassutslippet. For å nå dette reduksjonsmålet, samt bidra til å nå Statens vegvesen sitt mål om 50% reduksjon innen 2030, er det flere grep som kan vurderes videre i prosjektet. Prosjektet vil dra nytte av å redusere arealbeslag, redusere energiforbruk til maskinparken, kortere transportavstander for materialer og masser og ytterligere optimalisering av prosjektet.

Reduksjon av klimagassutslipp inngår i anskaffelsesprosessen for gjennomføring av prosjektet. Statens vegvesen har som mål å redusere klimagassutslippene gjennom klimasmarte løsninger for prosjektering og gjennomføring av veganlegget, i samarbeid med entreprenørene som deltar i anskaffelsen.

9 Statens vegvesens anbefaling

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det satt av hhv. 553 og 500 millioner kr i første og andre planperiode til utbedringsstrekninger. Rv. 3 ligger inne i Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 med 566 mill. kr (2021-kr) i første periode, og med 512 mill. kr i siste del av perioden. I gjennomføringsplanen forutsettes prosjektet Evenstad – Imsroa åpnet i perioden 2022-2027, finansiert som programområdetiltak. Prosjektet fikk oppstartsbevilgning i 2020 og 2021.

Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor. E6 Gudbrandsdalen og rv. 3 Østerdalen er to alternative traséer nord-sør, hvor 80-90% av tungtransporten velger Østerdalen mellom Oslo og Trondheim. På rv. 3 gjennom Østerdalen er hovedutfordringen vegbredde og kurvatur, som er problematisk for tungtransporten.

Reguleringsplan for omlagt rv. 3 på strekningen mellom Evenstad bru og Imsroa syd ble vedtatt av Stor-Elvdal kommunestyre 31. januar 2018. Prosjektet er nå inne i en fase med forberedelse til bygging.

Bakgrunnen for og hensikten med planendringen

I løpet av de fem årene som er gått siden reguleringsplanen ble vedtatt, er det gjennomført en verdianalyse for rv. 3 i regi av Vegdirektoratet. Gjeldende reguleringsplan er gjennomgått med tanke på erfaringer fra andre utbyggingsprosjekt. Ved behandling og vedtak av gjeldende reguleringsplan i Stor-Elvdal kommunestyre ble det anmodet om at det anlegges planskilte kryssinger av rv. 3. Samlet har dette ført til behov for å gjennomgå planen på ny og foreta nye vurderinger. Dette har betinget en revisjon av gjeldende reguleringsplan knyttet til følgende:

- En heving av ny omlagt rv. 3 for å øke vegens flomsikkerhet ved flom i Glomma.
- Å imøtekomme kommunestyrets oppfordring i planvedtak om «at en legger til rette med underganger for husdyrbrukerne».
- Å opprettholde eksisterende rv. 3 som gjennomgående tilbud for gående, syklende og lokaltrafikk. Et separat tilbud for gående og syklende legger også til rette for en eventuell fremtidig fartsgrense på 90 km/t på ny rv. 3.
- Endret prinsipp for omlegging av vassdraget Evja slik at ny rv. 3 i hovedsak kan legges lenger unna Evja. Kaldt vær og frostrøyk fra Evja skaper i dag stedvis glatte forhold.

Ulike gode hensyn virker mot hverandre

I planbeskrivelsen er det redegjort for hovedvirkningene av planendringen ved å vurdere endringene opp mot konsekvensutredningen for gjeldende reguleringsplan fra 2018. For de fleste tema er det ingen store forskjeller mellom gjeldende reguleringsplan og planendringen Statens vegvesen har utarbeidet. De største endringene gjelder naturressurser/arealbeslag av dyrket mark som øker.

Arealbeslaget ved gjennomføring av gjeldende reguleringsplan er gjennomgått på nytt. Det viser seg at arealet som kreves for omleggingen av Evja ikke var tatt inn i arealregnskapet for reguleringsplanen i 2018. Det er ikke foretatt en fornyet vurdering av konsekvensgraden for den reviderte beregningen av arealbeslaget.

Arealbeslaget av dyrket mark øker i planendringen sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Dette skyldes flere forhold. Vegen heves av hensyn til flom. Det er tilrettelagt for driftsunderganger for landbruket. Av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet forskyves veganlegget mot øst på deler av strekningen sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. Det fører til at dagens rv. 3 kan benyttes som en gjennomgående lokalveg. Disse grepene fører til at arealbeslaget øker i et ellers flatt jordbrukslandskap/elveslette.

Tilrettelegging for driftsunderganger gir positive virkninger for landbruksdriften i området. Det er lagt vekt på å løse adkomst til de ulike landbrukseiendommene som deles av ny rv. 3 ved at det etableres felles driftsveger. I området ved Nordstu Messelt og Perstu Messelt er ny rv. 3 trukket lenger ut på elvesletta slik at det kan dannes et større sammenhengende jorde mellom Evja og ny rv. 3. Arronderingsmessige hensyn er lagt til grunn for dette forslaget.

Trafikantnyttan øker betydelig som følge av redusert reisetid. Investeringskostnadene øker som følge flomsikringen og tilrettelegging for underganger for landbruket. I tillegg har anleggskostnadene økt. Dette medfører at det offentliges kostnader øker. I dette ligger bl.a. økte kostnader til drift og vedlikehold som følge av at dagens rv. 3 beholdes som lokalveg. Netto nytte pr. budsjettkrone blir marginalt bedre sammenliknet med gjeldende reguleringsplan.

Som grunnlag for beregning av prissatte konsekvenser, kfr. kap. 6.1.2, 6.1.3 og vedlegg D, ligger et kostnadsoverslag som er gjennomført i 2022. Statens vegvesen vil gjennom videre dialog med aktuelle entreprenører i anskaffelsesfasen søke å optimalisere prosjektet ytterligere.

Det legges til rette for bruk av gode lokale løsmasser gjennom en egen reguleringsplan for uttak av løsmasser ved Rogner. Dette vil føre til et vesentlig redusert transportbehov med reduserte investeringskostnader, lavere klimagassutslipp og økt samfunnsnytte.

Måloppnåelse

Samfunns målet for utbedringer på rv. 3 er å bidra til bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilrettelegging for gående og syklende. Effektmålene er:

- 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.
- Forberede for klimaendringer, herunder øke robustheten for vegstrekningen

Ved å beholde dagens rv. 3 som lokalveg og tilrettelegge for driftsunderganger for landbruket, bidrar tiltaket til økt trafikksikkerhet på strekningen. Den lokale trafikken, saktegående kjøretøy, gående og syklende kan benytte lokalvegen. Dette er også positivt for nærmiljøet.

Vegen legges lengre unna boligene, men samtidig heves den. Dette medfører at støysonene blir utvidet og flere bygninger/boliger omfattes av rød og gul støysone enn ved gjeldende regulering. Tiltaket som inngår i planendringen omfattes av strengere krav til tiltak enn i gjeldende reguleringsplan på samme strekning, slik at den samlede virkningen av støy blir bedre på sikt.

Gjennomgangstrafikk og tungtransport kan benytte ny rv. 3 der økt hastighet gir en vesentlig bedring i reisetid. Dette er positivt med tanke på framkommelighet og regularitet for næringstransporten.

Ny riksveg på strekningen gir grunnlag for en bedre og mer rasjonell drift. Robustheten på vegstrekningen er bedret når ny rv. 3 nå ligger over 200-årsflomnivå i Glomma.

Anbefaling

I denne planbeskrivelsen er det redegjort for virkningene av planendringen sammenliknet med gjennomføring etter gjeldende reguleringsplan. Etter en samlet vurdering mener Statens vegvesen at planendringen ikke gir vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn sammenliknet med gjeldende reguleringsplan fra 2018. Tiltaket bidrar positivt til måloppnåelsen for prosjektet, og anbefales lagt til grunn for videre prosjektering og utbygging av parsellen.

10 Plankart og bestemmelser

I dette kapitlet fremgår en beskrivelse av plankart og bestemmelser. Se vedlegg A. *Plankart* og B. *Planbestemmelser* for respektive dokumenter. Plankart og bestemmelser er juridisk bindende og legger føringer for bygging av tiltaket. Dokumentene må ses i sammenheng.

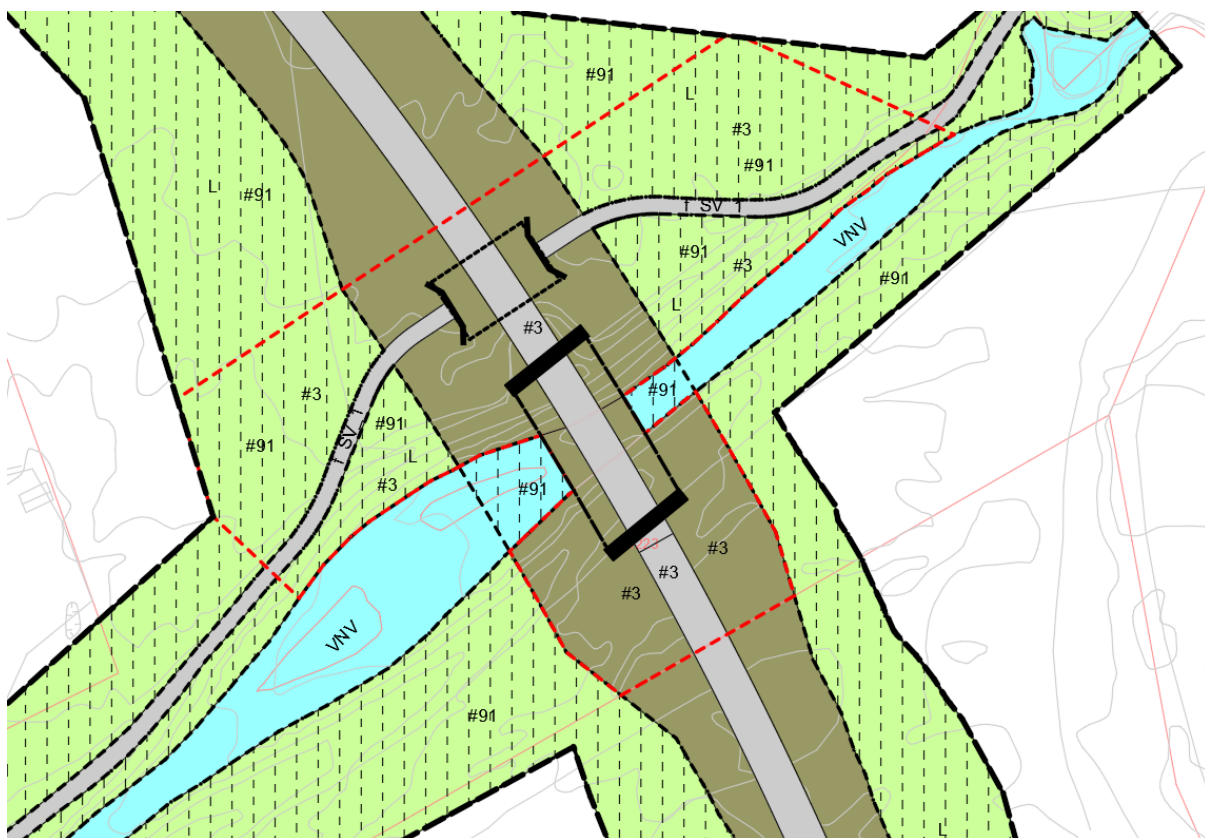
10.1 Plankart

Plankartet viderefører i stor grad de samme formålene som i gjeldende plan av 2018. Følgende formål fremgår:

- Kjøreveg (SKV) som viser ny rv. 3. I dette arealet inngår kjørebane og vegkant.
- Veg (SV) som viser:
 - Innatilveien
 - Eksisterende rv. 3
 - Del av Birkebeinerveien fram til eksisterende bomstasjon
 - Kobling mellom ny og eksisterende rv. 3 nord for Nordstu Messelt
 - Driftsveger/landbruksveger som er private eller felles for flere eiendommer
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT) som viser område for renovasjonspunkt ved Svingen.
- Annen veggrunn – grøntareal (SVG) som viser areal til vegskråning og veggrøft. I plankartet omfatter SVG-områder følgende:
 - SVG-områder tilhørende ny rv. 3 som Statens vegvesen skal erverve.
 - SVG-områder tilhørende eksisterende rv. 3, som skal legges om og som Statens vegvesen skal erverve.
 - SVG-områder tilhørende eksisterende rv. 3 som Statens vegvesen eier i dag.
 - Innenfor o_SVG_1 kan det etableres driftsveg langs med ny rv. 3, mellom Svingen og Synstad.
 - Innenfor o_SVG_2 kan det etableres støyvoll
- LNFR (L) som viser eksisterende landbruks- og skogsområder
- Naturområde i sjø og vassdrag (VNV) som viser de største elvene og bekkene som berøres av planforslaget.
- Eksisterende veggrunn fra Birkebeinerkrysset og opp til Messeltbakken er regulert til turveg (TG).
- Forretning/kontor (BKB) som viser areal regulert til forretning og kontor. Området er noe justert på bakgrunn av reguleringsendringen, men videreføres i all hovedsak fra gjeldende plan (2018).

Følgende bestemmelsesområder fremgår:

- Midlertidig bygge- og anleggsområde (#91) som viser nødvendige områder til bygging av ny rv. 3. Etter ferdigstilling av rv. 3 vil arealene tilbakeføres til tilsvarende stand som områdene hadde før anleggsstart. I områder hvor eksisterende rv. 3 legges om, og blir en del av et sammenhengende lokalvegnett, skal eksisterende veg fjernes der denne ikke lenger fyller en funksjon som veganlegg. Dette i tråd med regulert formål LNF og VNV.
- Landbrukskryssing i plan (#1) som viser områder hvor det skal etableres løsning for landbrukskryssing for større driftskjøretøy. Adkomsten til driftsvegene på østsiden skal anlegges slik at de kun tillates som kryssing rett over ny rv. 3. Landbrukskryssingene skal ikke nyttes som ny av- og påkjøring til ny rv. 3. Bestemmelsesområdene #1 gjelder for følgende områder:
 - Landbrukskryssing nord for Akselstu
 - Landbrukskryssing nord for Nordstu Messelt
- Kryssing og omlegging av Evja (#2) som viser nødvendig fleksibilitet for omlegging og etablering av kulvertløsning knyttet til Evja der den krysser nytt tiltak.
- Justeringssone for kulvert/bru (#3) viser nødvendig fleksibilitet for etablering av:
 - Ny rv. 3 i bru over Rogna og driftsundergang ved Rogna
 - Driftsundergang ved Rogner
- Adkomst i plan ved flom (#4) som viser mulig inn- og utkjøring på rv. 3 ved flomsituasjon.



Figur 10-1: Illustrasjonen viser avgrensningen for bestemmelsesområdet #3 ved Rogna. Justeringszone for kulvert/bru, med rød, stiplet strek.

Massefangdam:

- I gjeldende reguleringsplan er det avsatt et bestemmelsesområde for en mulig etablering av en massefangdam mellom dagens og ny Rogna bru. Det er lagt til grunn et rekkefølgekrav om at massefangdammen skal etableres og være ferdigstilt senest samtidig med ny rv. 3. I etterkant av vedtak av gjeldende reguleringsplan, har deler av et FoU-prosjekt bl.a. bidratt til mer kunnskap om Rogna som fiskeelv. Gjennom en fiskeundersøkelse som er foretatt, har det kommet fram at det er en gyteplass i samme område som massefangdammen var tenkt plassert. Det er sannsynliggjort at et anlegg av en massefangdam her, vil kunne påvirke Rogna som fiskeførende elv i negativ forstand. Bestemmelsesområdet for massefangdam er tatt ut av forslag til reguleringsendringen. Det er utarbeidet et eget notat som gjør nærmere rede for FoU-prosjektet og vurderingene knyttet til dette. Se vedlegg G. *Notat – Rv. 3 Evenstad- Imsroa syd. Vurdering av massefangdam*. Dette dokumentet var utarbeidet og lagt ved til første gangs offentlig ettersyn og høring. Det er ikke endret etter dette.

For opptegning av plankartet er følgende prinsipper lagt til grunn:

- Prinsipper for opptegning er i stor grad de samme som i gjeldende plan av 2018.
- I likhet med planforslaget av 2018 er ikke vertikalnivå 1 og 3 tegnet opp som egne kart. Vertikalnivå 1 og 3 er markert med juridisk linje for bru og tunnel/kulvert.
- Det er tegnet opp SVG-områder på hver side av brua over Rogna for å illustrere bruas bredde i vertikalnivå 3.
- Plankartet er tegnet opp på bakgrunn av ny veggeometri som fremgår av C-tegningene (se vedlegg C. *Illustrasjonshefte – tekniske tegninger*).
- Vedtatt plan av 2018 regulerte ikke inn eksisterende rv. 3 der vegen ble lagt om. I denne reguleringsendringen opprettholdes eksisterende rv. 3 som lokalveg.
- Det er lagt inn en buffersone på 3 meter fra skråningsutslaget (SVG) for å gi entreprenør justeringsmargin. Mellom o_SVG og BKB ved Svingen er det lagt inn en buffersone på 2 meter.
- Størrelsen på justeringszone for kulvert/bru #3 gir nødvendig fleksibilitet (lengde og bredde).

- Avkjørsler på eksisterende rv. 3 er regulert inn med adkomstpiler og opprettholdes som i dag. Det er foretatt mindre justeringer av adkomst nord for Rogner gård, i samsvar med reguleringsplan for Rogner massetak. Landbrukskryssingene ved Svingen og Birkebeinerkrysset er regulert inn med adkomstpiler fra ny rv. 3.
- Senterlinje, frisiktlinjer og målelinje for vegbredder reguleres ikke inn for å sikre fleksibilitet i planen. Dette er en endring fra gjeldende reguleringsplan. I hovedsak ligger alle siktlinjer på areal som er regulert til vegformål.
- Siste del av eksisterende rv. 3 inn mot Birkebeinerveien, reguleres inn med en smalere vegbredde på 4,5 meter.
- Stikkrenner reguleres ikke inn slik som i vedtatt plan av 2018, da dette sikres innenfor SVG-områdene.
- Driftsveger/adkomstveger som går over flere eiendommer er regulert inn med vegformål, f_SV, og rettighetene fremgår av bestemmelsene.
- Alle kulverter og sone for bru over Rogna er regulert inn med juridisk linje for tunnel/ bru med tilhørende symboler.
- Som prinsipp strekker de midlertidige bygge- og anleggsområdene seg 20 m ut fra områdene avsatt til SVG, der det er mulig.

Tabell 10-1: Arealtabell for reguleringsendringen

Benevning	Formål/Bestemmelsesområde	Daa
SV	Veg	28,2
SKV	Kjøreveg	48,5
SVT	Annen veggrunn – tekniske anlegg	1,0
SVG	Annen veggrunn – grøntareal	224,2
L	Landbruks-, natur- og friluftsområder	293,1
VNV	Naturområde i sjø og vassdrag	10,9
TG	Turveg	0,6
BKB	Forretning/kontor	6,3
#91	Midlertidig bygge- og anleggsområde	274,6

10.2 Bestemmelser

Bestemmelsene er juridisk bindende og legger føringer for den videre bruken av arealene. Bestemmelsene er knyttet opp mot angitte formål og bestemmelsesområder i reguleringsplankartet.

På bakgrunn av reguleringsendringen er følgende justeringer gjort i bestemmelsene:

- Det er gjennomført mindre språklige justeringer.
- Følgende reguleringsformål med tilhørende bestemmelse er tatt bort da dette ikke inngår i reguleringsendringen:
 - Gang- og sykkelveg
 - Gangveg/gangareal
 - Holdeplass/plattform
- Følgende reguleringsformål med tilhørende bestemmelser er lagt til:
 - Grønnstruktur – turveg jf. § 4.3.1
- Følgende bestemmelsesområde med tilhørende bestemmelse er tatt bort:
 - Massefangdam inkludert tilkomst Rogna #2 (tidligere § 6.2).
- Følgende bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser er lagt til for å sikre nødvendig fleksibilitet i tiltaket:
 - Landbrukskryssing i plan #1 jf. § 6.2
 - Kulvertsoner for kryssing av Evja #2 jf. § 6.3
 - Justeringssone for kulvert/bru #3 jf. § 6.4
 - Adkomst i plan ved flom #4 jf. § 6.5

- § 3.1 Erstattet «... samtidig med resten av veganlegget.» med «... senest ett år etter at veganlegget er åpnet for trafikk, jf. § 6.1.».
- § 3.2 Frisikt er kortet ned da det ikke er behov for bestemmelser knyttet til hindring av frisikt.
- § 3.3 Forurensning er erstattet med ny paragraf om Ytre miljø (YM).
- Tidligere § 3.5 Jordressurser og § 3.6 Naturmiljø og biologisk mangfold er innlemmet i ny § 3.3 Ytre miljø (YM) og § 6.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder.
- § 3.4 Kulturminner, i denne bestemmelsen er siste setning fjernet:
«En skal i denne sammenheng vurdere om byggene kan flyttes til et egnet sted.»
- Tidligere § 3.7 Støy er erstattet med § 3.5 Støy. Bestemmelsen er endret i tråd med ny retningslinje T-1442/2021 og er mer detaljert.
- I tidligere § 3.8, nå § 3.6 om «Vassdrag og flom» er følgende setning lagt til: «Ny rv. 3 skal ligge på et nivå som sikrer vegen mot 200-års flom i Glomma + 0,5 m sikkerhetsmargin».
- I § 4.2 om samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er følgende paragrafer justert:
 - § 4.2.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er lagt til for å sikre nødvendig fleksibilitet for anlegg av ny rv. 3. Løsninger for kulvert-/bruløsninger er listet opp, med fastsatt min. frihøyde knyttet til samtlige driftsunderganger.
 - § 4.2.3 Veg (SV) er justert for å skille mellom offentlig veg felles veg og privat veg. I tillegg er alle private og felles veger (f_SV) detaljert ut med rettigheter der det er behov.
 - I § 4.2.5 Annen veggrunn – grøntareal (SVG) er følgende punkt lagt til:
 - Mulighet for etablering av langsgående driftsveg på østsiden av ny rv. 3, fra Svingen til Synstad, o_SVG_1.
 - Etablering av støyvoll ved Akselstu, o_SVG_2.
- Tidligere § 4.4.1 er justert til § 4.5.1 og følgende setning «Områdene skal istandsettes etter endt anleggsperiode» er endret og flyttet til § 6.1.
- I § 6.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder (#91) er følgende lagt til:
 - «Det tillates gjenbruk av masser fra veganlegget til arrondering og terrengtilpasning innenfor områdene».
 - «Matjordlaget skal tas vare på i anleggsperioden og tilbakeføres til areal med landbruksformål.»
 - «Anleggsarbeid i eller nært vassdrag skal utføres i perioder med lav vannstand. Kantvegetasjon skal bevares så langt som mulig. Det tillates ikke utførelse av tiltak i Rogna i gyteperioden 1. april til 30. juni og 1. september til 15. oktober.»
 - «Områdene skal beskyttes mot forurensningsbelastning i henhold til rammer og føringer gitt i evt. godkjent tiltaksplan og YM-plan».
 - «I områder hvor eksisterende rv. 3 legges om, og blir en del av et sammenhengende lokalvegnett, skal eksisterende veg fjernes der denne ikke lenger fyller en funksjon som veganlegg. Dette i tråd med regulert formål LNF.»
- Følgende kapittel og bestemmelse er lagt til:
§ 7 Rekkefølgekrav
§ 7.1 Rekkefølgebestemmelse
Ved søknad om byggetillatelse i BKB må det foreligge dokumentasjon som viser at overvannet for rv. 3 er ivaretatt.

Bakgrunn for rekkefølgebestemmelse:

Dersom bekken skal legges om eller annet ved utbygging av BKB-arealet, fordrer dette at det innhentes tillatelse fra annen myndighet (Statens vegvesen) da dette kan virke inn på overvannsløsningen for ny rv. 3 og derigjennom riksvegen. Dette i henhold til samordningsplikten, jf. pbl. § 21-5, for å sikre at viktige hensyn blir ivaretatt i byggesaken.

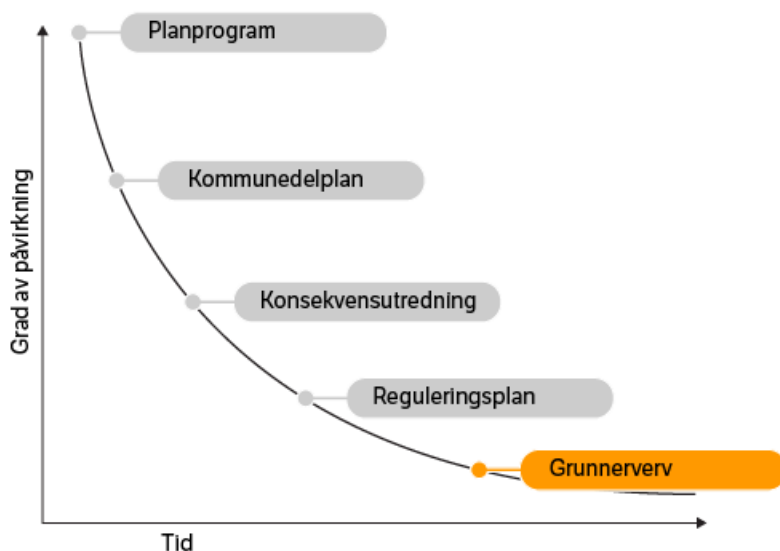
11 Oppfølging av planendringen

Kapittelet tar for seg prosessen etter at reguleringsendringen er vedtatt. Innledningsvis presenteres arbeidet og prosessen med grunnerverv. Delkapittel to tar for seg muligheten for eventuelle ytterligere optimaliseringer, og delkapittel tre omtaler prosessen knyttet til omklassifisering av eksisterende rv. 3.

11.1 Grunnerverv

Statens vegvesen må skaffe seg rettigheter til de arealene som blir beslaglagt i forbindelse med bygging eller utvidelse av vegen. Prosessen med grunnerverv begynner i utgangspunktet etter at reguleringsplanen er vedtatt hos kommunen. Dette gir Statens vegvesen en rett til å kjøpe og erverve eiendom til vegutbyggingen. Grunnerververe hos Statens vegvesen tar da kontakt med den enkelte grunneier for å inngå avtaler om aktuelle erverv og oppkjøp, etter at planen er vedtatt.

På bakgrunn av gjeldende reguleringsplan fra 2018, har Statens vegvesen hatt hjemmel til å erverve grunn. Det er derfor inngått avtaler om tiltrede basert på gjeldende reguleringsplan for eiendommer som er berørt av hogst. Dette innebærer at Statens vegvesen nå har overtatt arealene og dermed har kunnet starte anleggsarbeidet. I den forbindelse ble avskoging fullført 15.12.2020. Statens vegvesen er i dialog med berørte grunneiere for å inngå ytterligere avtaler i forbindelse med utbygging av ny rv. 3, på bakgrunn av denne reguleringsendringen samt gjeldende plan. Ettersom de første 500 meterne, fra Evenstad bru til Svingen forblir uendret, vil erverv på denne delstrekningen bli gjennomført i tråd med gjeldende reguleringsplan fra 2018.



Figur 11-1: Illustrasjonen fremstiller prosessen frem mot eventuelt grunnerverv.

Bygging og utbedring av rv. 3 vil kreve areal og ulike rettigheter, både midlertidig og permanent. Midlertidig areal kreves for eksempel i forbindelse med anleggs- og riggområder, mens permanent areal kreves for å bygge og utbedre selve vegen. Fremgangsmåten for forhandling av slike avtaler vil foregå på lik måte for både midlertidig og permanent erverv.

I enhver grunnervervsprosessen har Statens vegvesen som mål å komme frem til minnelige avtaler med grunneierne. I disse tilfellene blir det utarbeidet en avtale i form av en kjøpekontrakt, og det vil utbetales en engangserstatning for eventuelt tap. Erstatningssummen vil gjenspeile grunneierens økonomiske tap, ved både midlertidige og permanente erverv. Ved inngåelse av slike avtaler, godtar både Statens vegvesen og den enkelte grunneier erstatningssummen og at anleggsarbeidet kan igangsettes til et avtalt tidspunkt. Dersom slike forhandlinger ikke fører frem, har Statens vegvesen anledning til å ekspropriere arealer og eventuelle rettigheter.

Eiendomserverv kan dreie seg om erverv av hel eiendom og deler av en eiendom. Ved erverv av hel eiendom skal erstatningssummen minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi jf. ekspropriasjonserstatningsloven §§ 5 og 6. I de tilfellene bolig, fritidshus eller egen virksomhet må

avstås i sin helhet, og hvor erstatningen av markedsverdien ikke er dekkende for å holde den enkelte grunneieren skadesløs, skal erstatningen, jf. ekspropriasjonerstatningsloven § 7, normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet lik standard og type i samme område.

I de tilfellene hvor deler av eiendommer blir ervervet, skal den enkelte grunneier få erstatning for sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir mindre. I disse tilfellene kan også grunneier kreve erstatning for de ulempene dette måtte medføre på gjenværende del av eiendommen. Ved slike stripeerverv for boligeiendommer vurderes erstatningen som forskjellen mellom salgsverdien før og etter inngrepet. Når det gjelder produksjonsarealer som jord- og skogbruk samt nærings- og industrieiendommer, dreier tapet seg normalt om tapet i avkastning og bruksverdien for de avståtte arealene.

I enkelte tilfeller kan ny og utbedret rv. 3 gå nær bebyggelse som ikke nødvendigvis blir direkte berørt. I disse tilfellene kan erstatning bli vurdert opp imot tålegrensen i nabolovens § 2. Dersom den nye vegen medfører en belastning over tålegrensen kan Statens vegvesen gjøre avbøtende tiltak, eller utbetale en økonomisk kompensasjon for ulempene dette medfører.

For mer informasjon om hvilke eiendommer som blir berørt av tiltaket, henvises det til delkapittel 10.1 Plankart, samt vedlegg A. *Plankart*. Mer informasjon om grunnervvervsprosessen finnes på Statens vegvesens hjemmesider, her:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom>

11.2 Optimalisering av tiltaket

Statens vegvesen ønsker å ha muligheten til å optimalisere tiltaket ytterligere innenfor det regulerte vegarealet samt de føringene som er gitt av den til enhver tid gjeldende reguleringsplan. Motivet for optimaliseringene vil være å redusere prosjektets utbyggingskostnader, redusere negative konsekvenser av tiltaket og å gi best mulig nytteverdi for lokalmiljø og trafikanter. Optimaliseringen skal gjennomføres i samarbeid med entreprenører og rådgivere i prosjektets anskaffelses- og gjennomføringsfase.

Hovedgrepene i hoved- og lokalvegssystem, adkomstforhold, kryssplassering, fremkommelighet ved flom og grenseverdier for støy skal ligge fast.

Blant de forhold som kan bli justert i forhold til plankart, planbeskrivelse og teknisk detaljplan for planendringen er:

- Mindre justeringer av trasé, høydeforløp og vegskråninger for rv. 3 og lokalvegnettet, med sikte på å spare anleggskostnader og å redusere beslaget av dyrka mark.
- Material- og utførelsesvalg for vanngjennomføringer, driftsunderganger, dreneringsløsninger og støytiltak.
- Vurdering av mulige utbyggingsetapper.

Eventuelt behov for byggesaksbehandling, dispensasjoner og mindre planendringer avklares med Stor-Elvdal kommune som plan- og byggesaksmyndighet.

11.3 Omklassifisering av eksisterende vegnett

Fremtidig klassifisering av vegnettet er ikke formelt en del av denne reguleringsendringen. Deler av dagens vegnett må imidlertid omklassifiseres for å fastsette framtidig drifts- og vedlikeholdsansvar. Endring av vegstatus gjøres gjennom formelle vedtak etter vegloven. Det vil fremmes en egen sak for omklassifisering av vegnettet etter at denne reguleringsendringen er vedtatt.

På bakgrunn av reguleringsplanvedtaket for gjeldende reguleringsplan (2018), fattet Vegdirektoratet den 02.12.2019 vedtak om nedklassifisering og delvis nedlegging av rv. 3 på deler av strekningen Evenstad bru – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune. Etter høringsuttalelser fra Stor-Elvdal kommune og daværende Hedmark fylkeskommune er det fattet vedtaket etter veglovens §§ 7 og 8 som følger:

- Gammel rv. 3 med eksisterende Rogna bru omklassifiseres til kommunal veg. Vegstrekningen som omklassifiseres er ca. 1300 m, og drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres til Stor-Elvdal kommune.

- Deler av rv. 3 som nedlegges overføres til formålet LNF. Delstrekningene utgjør til sammen ca. 2100 m og tillegges tilstøtende eiendommer.

I reguleringsendringen kobles dagens rv. 3 sammen med Innatilveien som samlet ivaretar en lokalvegfunksjon fram til tilkobling med Birkebeinerveien lengst nord på parsellen. Lokalvegen fyller en funksjon for gående, syklende og lokaltrafikken på strekningen. Det følger av dagens ansvarsfordeling for vegnettet, at det samlede lokalvegnettet blir et kommunalt ansvar. Fremtidig drifts- og vedlikeholdsansvar fastsettes endelig gjennom behandling etter vegloven.

12 Referanser

12.1 Referanseliste

- Hedmark Fylkeskommune (2005). Kulturminner for Hedmarks framtid – Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer. Nettside: <https://innlandetfylke.no/f/p1/i88c16010-6d39-4d2c-93c0-0c06196fdc35/fylkesdelplan-for-vern-og-bruk-av-kulturminner-2005.pdf>
- Hedmark Fylkeskommune. Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap. Nettside: <https://innlandetfylke.no/f/p1/i83e4d2d1-dfff-46a5-b727-b23872c24290/regional-plan-for-samfunnssikkerhet-og-beredskap.pdf>
- Hedmark Fylkeskommune (2012). Regional samferdselsplan 2012-2021. Nettside: <https://innlandetfylke.no/f/p1/i5e2b6873-57e0-4e42-93cb-480961287f85/regional-samferdselsplan-2012-2021.pdf>
- Klima- og miljødepartementet (2021). T-1442/21: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Nettside: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>
- Kommunal- og distriktsdepartementet (2021). Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven. Nettside: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-i-universell-utforming/id2850026/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018). Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet og beredskap i planlegging og byggesaksbehandling. Nettside: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/samfunnssikkerhet-i-planlegging-og-byggesaksbehandling/id2616041/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019). Nasjonale forventninger til Regional og kommunal planlegging 2019-2023. Nettside: <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf>
- Kommunal- og distriktsdepartementet (2021). Barn og unge i plan og byggesak. Nettside: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-om-barn-og-unge-i-plan-og-byggesak2/id2884442/>
- Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan 2018-2029. Nettside: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Norges vassdrags- og energidirektorat (2017). NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Nettside: http://publikasjoner.nve.no/veileder/2017/veileder2017_02.pdf
- Norsk Klimaservicesenter (2022). Klimaprofil Hedmark. Nettside: <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/hedmark>
- Statens vegvesen (2013). Rv 3 Grundset – Sør-Trøndelag grense, premissdokument for utforming, Statens vegvesens rapporter nr. 218.
- Statens vegvesen (2022). Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr. Håndbok N101. Nettside: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859954/nb>
- Statens vegvesen (2015) Riksvegutredningen 2015. Nettside: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2018-2029/ntp-2018-sektor-riksvegutredning-hovedrapport.pdf?version=6845315>
- Statens vegvesen (2018). Nullvisjonen. Nettside: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen>
- Statens vegvesen (2022). Veg- og gateutforming Håndbok N100. Nettside: <https://store.vegnorm.vegvesen.no/n100>
- Stor-Elvdal kommune (2018). Planprogram for Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2017-2030, fastsatt i kommunestyret sak 18/14. Nettside: <https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/ie58b04c4-d82a-4d9a-a517-76bb968a54eb/planprogram-kulturminneplan.pdf>
- Stor-Elvdal kommune (2020). Kommunedelplan for klima og energi 2018-2030, vedtatt i kommunestyret sak 20/22. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/ia251fcbc-6df9-40ad-a10f-07c44fa466ba/kommunedelplan-for-klima-og-energi-2020-2030_vedtatt.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2019). Kommuneplanen 2019-2040 – Samfunnsdel, vedtatt i kommunestyret sak 19/34 Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/iee54e3f6-a018-4841-adba-d7a50b96b75c/kommuneplan_samfunnsdel.pdf

Stor-Elvdal kommune (2019). Stor-Elvdal kommunestyre. Saksfremlegg 19/34: Kommuneplanens samfunnsdel - revidert mai 2019. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/i629a93b1-434d-4578-bb4c-5304e07e88fe/kommuneplan_sarutskrift-samfunnsdel.pdf

Stor-Elvdal kommune (2019). Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune. Saksfremlegg 19/33: Fastsetting av planprogram for Kommuneplanens arealdel 2019-2040. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/i63a62cec-6771-4d96-a02f-044373625ded/planprogram_sarutskrift-arealdel.pdf

Vegdirektoratet (2019). Ny inndeling av vegnettet. Rv.3 Evenstad – Imsroa S. i Stor-Elvdal kommune. Brev datert 02.10.2019.

Østfold Fylkeskommune, Vannregionmyndigheten for vannregion Glomma (2015). Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021. Nettside: https://innlandetfylke.no/f/p1/i26f3d3ee-eda5-4b7f-88a0-17a4b3dce008/glomma_regional-vannforvaltningsplan-2016-2021.pdf

12.2 Tabelloversikt

Tabell 2-1: Tabellen under viser antatte milepæler i prosessen.....	7
Tabell 6-1: Tabellen viser en samlet oversikt over konsekvenser fra 2017 og 2022.....	21
Tabell 6-2: Samlet tabell for arealbeslag på strekningen.....	23
Tabell 8-1: Fordeling av det estimerte klimagassutslippet i prosjektet; reguleringsplanfase.....	26
Tabell 10-1: Arealtabell for reguleringsendringen.....	31

12.3 Figuroversikt

Figur 1-1: Illustrasjonen viser reguleringsendringen sammen med gjeldende reguleringsplan (2018)..	5
Figur 2-1: Illustrasjonene viser hvor forslag til plangrense går utenfor varslet plangrense.	8
Figur 4-1: Illustrasjonen viser varslet plangrense fra gjeldende plan av 2018.....	12
Figur 5-1. Tverrprofil for H1 (Håndbok N100,)	13
Figur 5-2: Kryss med Innatilveien. Mulig tilkobling til eksisterende veg er illustrert.....	15
Figur 5-3: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved Synstad/Rogner	15
Figur 5-4: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett ved og øst for Rogna	16
Figur 5-5: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Rogner – Trøa	17
Figur 5-6: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, strekningen Eggset - Akselstu.....	17
Figur 5-7: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Nordstu Messelt – Perstu.....	18
Figur 5-8: Omlagt rv. 3 og lokalvegnett, Strekningen Perstu Messelt – Imsroa syd.....	19
Figur 8-1: Figuren viser fordeling av det estimerte klimagassutslippet for prosjektet; reguleringsplanfase.....	26
Figur 10-1: Illustrasjonen viser avgrensningen for bestemmelsesområdet #3 ved Rogna.....	30
Figur 11-1: Illustrasjonen fremstiller prosessen frem mot eventuelt grunnerverv.....	33

12.4 Vedlegg som inngår i planendringen for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd

- A. Plankart (datert 28.06.21, sist revidert 26.04.23)
- B. Reguleringsbestemmelser (datert 28.06.21, sist revidert 13.02.23)
- C. Illustrasjonshefte – tekniske tegninger (datert 26.04.23)
- D. Vurdering av Konsekvensutredningen fra 2018 (datert 13.02.23, sist revidert 03.05.23)
- E. Justerte støykart (datert 30.09.22)
- F. Notat – Vannlinjeberegning Ellingsbekken (datert 10.11.20)
- G. Notat – Vurdering av massefangdam (datert 23.06.21)
- H. Vurdering av Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) (siste revisjon datert 13.02.23)
- I. Vasslinjeutredning Glomma. Rv. 3 Evenstad – Imsroa syd (siste revisjon datert 13.02.23)
- J. Sammendrag av innkomne innspill til varsel om oppstart (juni 2021)
- K. Sammendrag av innkomne merknader ved første gangs høring og offentlig ettersyn (februar 2023)
- L. Sammendrag av innkomne merknader ved andre gangs høring og offentlig ettersyn (mai 2023)

Vedleggene F, G og J, er de samme dokumentene som ble lagt ut ved første gangs offentlig ettersyn i 2021. Det er ikke foretatt endringer i disse. Det er foretatt små korrigeringer i vedlegg C og D etter andre gangs offentlig ettersyn. Vedlegg L er nytt vedlegg som del av sluttbehandling.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag