



Statens vegvesen

SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER
ved første gangs høring og offentlig ettersyn

Sluttbehandling



Statens vegvesen

Reguleringsendring RV. 3 EVENSTAD BRU - IMSROA SYD

Planident 3423_20200100

Stor-Elvdal kommune

Statens vegvesen
Utbygging
Mai 2023

Vedlegg K

INNHold

- Sammendrag av innkomne merknader ved første gangs offentlig ettersyn for planendring, med tiltakshavers kommentarer
- Alle innkomne merknader ved første gangs offentlig ettersyn for planendring
- Brev mellom Statens vegvesen og Statsforvalteren i Innlandet knyttet til avklaring av formell innsigelse:
 - Brev av 26.11.21 fra Statens vegvesen
 - Brev av 31.01.22 fra Statsforvalteren i Innlandet
 - Brev av 25.04.22 fra Statens vegvesen
 - Brev av 04.05.22 fra Statsforvalteren i Innlandet

Tilleggsopplysninger mai 2023, oversendelse av planmateriale til sluttbehandling:

Dette dokumentet ble utarbeidet til andre gangs offentlig ettersyn og lagt ut sammen med øvrig planmateriale vinteren 2023. Det er ikke foretatt endringer i tekstlig innhold etter andre gangs offentlig ettersyn.



Statens vegvesen

Reguleringsendring for Rv. 3 Evenstad – Imsroa syd, Stor – Elvdal kommune Sammendrag av innkomne merknader til første gangs offentlig ettersyn, med tiltakshavers kommentarer

MERKNAD NR. 1 Statsforvalteren i Innlandet, brev datert 08.09.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-42

Sammendrag av merknad

I plansaker har Statsforvalteren ansvar for å se til at nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging legges til grunn for planleggingen. Merknadene fra Statsforvalteren i Innlandet tar utgangspunkt i dette.

Vassdrag

Planforslaget berører ikke strandlinjen mot Glomma. Evja får i stor grad beholde sitt nåværende løp. Revidert plan blir ei forbedring for Evja, og mer i tråd med Statsforvalterens og fylkeskommunens merknader underveis i prosessen. Det forutsettes at det i videre detaljplanlegging og gjennomføring legges vekt på å ta vare på naturlig fall og strømming, og at bunnforhold gjenskapes der bekken må legges om eller krysses av ny veg.

Det tas til etterretning at fangdam i Rogna tas ut av prosjektet grunnet usikkerhet om nytte og hensyn til vannmiljø. Eventuelt nye tiltak i dette vassdraget tas opp igjen etter aktuelle regelverk.

Arealbruk

Alternativet med nærføring til Glomma ble valgt bort i forbindelse med planprosessen som førte fram til vedtak av gjeldende reguleringsplan. Det er gjennom denne akseptert at ny veg legges på dyrket mark. Gjennom planendringen økes beslaget av dyrket mark noe. Samtidig reduseres driftsulempen for arealet mot Glomma. Eksisterende veg blir lokalveg. Planendringen vurderes som en forbedring for naturmiljøet.

Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) til reguleringsplanen iht. de metodiske stegene som er beskrevet i veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» (2017). ROS-analysen som fulgte gjeldende reguleringsplan, er vurdert mht. eventuelle endrede risiko- og sårbarhetsforhold som følge av det justerte tiltaket. Deler av planområdet er utsatt for 200-årsflom. I ROS-analysen er flom i sjø/vassdrag vurdert som en relevant uønsket hendelse. Det er foreslått at ny rv. 3 skal tåle å stå under vann ved 200-årsflom og ligge på et nivå som sikrer vegen mot 50-årsflom i Glomma. I tillegg skal bruer,

bekkegjennomføringer og stikkrenner dimensjoneres for å kunne ta unna 200-årsflom + sikkerhetsmargin.

Statsforvalteren viser til at Fylkesmannen i Hedmark skrev følgende i brev datert 04.12.2017:

«For å unngå betydelig heving av vegen foreslås det at veg og brukonstruksjoner kan oversvømmes av Glomma basert på Q200, men at konstruksjonene tilfredsstiller frihøydekrav for 200-årsflom i sidevassdragene».

Statsforvalteren mener at det ut ifra dette ville være naturlig å vurdere rv. 3 sin funksjon og dens bortfall ved flom i et samfunnssikkerhetsperspektiv i ROS-analysen. Statsforvalteren viser til at rv. 3 er hovedvegen gjennom Østerdalen og er således kritisk infrastruktur som er avgjørende for å opprettholde samfunnskritiske funksjoner som dekker samfunnets grunnleggende behov, eks.vis nødetater og forsyning.

I ROS-analysen er hendelsen «*Flom – veg oversvømmes*» vurdert til middels risiko. Det er anbefalt å videreføre tiltak for å sikre fremkommelighet ved oversvømmelse av 200-årsflom. Statsforvalteren viser til reguleringsbestemmelsene der det ikke kan identifiseres noen tiltak for å sikre fremkommelighet ved 200-årsflom. Dersom deler av rv. 3 står under vann ved 200-årsflom må alternative omkjøringsveger kartlegges. Disse må vurderes utfra at de må ha tilsvarende kapasitet og samfunnssikkerhetsfunksjon som rv. 3.

Statsforvalteren viser videre til merknaden fra NVE der Statens vegvesen anbefales å dokumentere de hydrologiske virkningene av ny veg.

Det ble avholdt et møte mellom Statens vegvesen og Statsforvalteren forut for at Statsforvalteren ga sin uttalelse. Hensikten med møtet var å drøfte mangler i ROS-analysen. Møtet ble gjennomført 25.08.21. Det ble konkludert med at Statens vegvesen skulle oversende et notat der Vegvesenets vurderinger av samfunnssikkerheten for rv. 3 ble vurdert. Statsforvalteren mottok notatet 30.08.21. I notatet oppgir Statens vegvesen at E6 er hovedomkjøringsveg ved stenging av rv. 3. Statsforvalteren savner vurderinger av rv. 3 som kritisk infrastruktur, og hvordan 200-årsflom med stengning påvirker samfunnskritiske funksjoner og konsekvenser for tredjepart, eksempelvis fremkommelighet for nødetater til de som er bosatt nært/i planområdet. Med henvisning til plan- og bygningslovens § 4–3 fremmer Statsforvalteren *innsigelse* grunnet mangelfull ROS-analyse.

Kart og bestemmelser

Det er positivt at de nødvendige endringene i prosjektet forankres i en revidert plan. Statsforvalteren har ikke gjennomført en full juridisk gjennomgang av kart og bestemmelser. Det forutsettes at bestemmelser og kart er i samsvar med veileder og gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan, jf. også kartverket om planregister.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen antar at Statsforvalteren innledningsvis henviser til brev fra Fylkesmannen i Hedmark datert 12.12.2017 som var Fylkesmannens merknad og uttalelsen ved høring og offentlig ettersyn for gjeldende reguleringsplan.

Samfunnssikkerhet og prosess vedr. innsigelse

Det har vært møter mellom representanter fra Statsforvalteren i Innlandet og Statens vegvesen forut for høringsfristen til offentlig ettersyn og etter at innsigelsen forelå. Møtet 25.08.21 ble avholdt forut for uttalefristen for første gangs offentlig ettersyn. Hensikten var å gi tilleggsopplysninger om Statens vegvesens vurdering av samfunnssikkerhet og beredskap ved evt. behov for stenging av rv. 3 som en del av grunnlaget for Statsforvalterens endelige uttalelse. Statens vegvesens tilleggsopplysninger ble oversendt i brev av 30.08.21. Som det framgår av oppsummeringen av Statsforvalterens merknad over, var ikke disse tilleggsopplysningene vurdert som tilstrekkelige, og Statsforvalteren fremmet innsigelse.

Det ble avholdt et nytt møte den 12.10.21 for å få nærmere klarhet i innsigelsens innhold og behov for ytterligere vurderinger/dokumentasjon fra Statens vegvesen. I brev av 26.11.21 oversendte Statens vegvesen ytterligere tilleggsdokumentasjon; vannlinjeutregning for Glomma for 10-, 20-, 50- og 200-års flomnivå samt en oppdatert ROS-analyse. I brevet ba Statens vegvesen om at innsigelsen ble frafalt, basert på følgende grunnlag:

Forslaget til planendring gjelder deler av en plan som relativt nylig har vært til full behandling og vedtak. Gjeldende reguleringsplan er godkjent uten innsigelser. Med tanke på flom var forslaget til planendring som gikk ut til første gang offentlig ettersyn en forbedring sammenliknet med gjeldende plan. Høyden på ny riksveg ville etter dette forslaget tåle en 50-årsflom. Supplerende ROS-analyse konkluderte med at planendringen ikke vurderes å påvirke samfunnskritiske funksjoner eller gi negative konsekvenser for tredjepart sammenliknet med eksisterende og opprinnelig regulert situasjon.

I brev av 31.01.22 opprettholder Statsforvalteren sin innsigelse fordi planforslaget fortsatt ikke sikrer for 200-årsflom på en viktig hovedveg.

Det ble avholdt nytt møte med Statsforvalteren 21.04.22. I møtet informerte Statens vegvesen om at vi var innstilt på å heve de delene av ny/omlagt rv. 3 som i teknisk underlag til opprinnelig planforslag var planlagt beliggende under 200-årsflomnivå for Glomma, gjeldende for denne spesifikke utbedringsstrekningen. I brev av 25.04.22 oversendte Statens vegvesen en kortfattet, foreløpig oversikt over konsekvenser av at omlagt rv. 3, og ba Statsforvalteren i Innlandet om en foreløpig, skriftlig bekreftelse på at det økte arealbeslaget som følger av å imøtekomme innsigelsen, ikke vil avstedkomme en ny innsigelse. Som følge av endringene som dette fører til i planforslaget, konkluderte Statens vegvesen med at planforslaget må sendes ut på andre gangs offentlig ettersyn.

Statsforvalteren skriver i brev av 04.05.22 at endringene det redegjøres for i brevet fra Statens vegvesen ser ut til å imøtekomme innsigelsen når det gjelder sikkerhet mot 200-årsflom i Glomma. Da en flomsikker hovedveg gjennom Østerdalen er av nasjonal interesse,

er Statsforvalteren i Innlandet også innforstått med at forslaget vil føre til noe større arealbeslag som følger av breiere vegfylling der veglinja løftes. Statsforvalteren understreker at de tar endelig stilling til spørsmålet om avklaring av innsigelsen når revidert planforslag med ROS-analyse sendes til nytt offentlig ettersyn.

Statens vegvesen har utarbeidet revidert plangrunnlag etter avklaring av innsigelsen, og som nå sendes på andre gangs offentlig ettersyn.

Brevene det henvises til i teksten, og som angår avklaring av den formelle innsigelsen etter offentlig ettersyn, følger som vedlegg sammen med øvrige innkomne merknader til offentlig ettersyn.

MERKNAD NR. 2 Innlandet fylkeskommune, brev datert 27.08.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-40

Sammendrag av merknad

Plan-, miljø- og samferdselsfaglige forhold

Fylkeskommunen har ingen vesentlige planfaglige- eller samferdselsfaglige merknader til forslaget til endring av reguleringsplan for rv. 3 på strekningen Evenstad – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune.

Vassdrag

I forslag til planendring flyttes rv. 3 lengre mot øst enn i gjeldende reguleringsplan. Som følge av dette vil omleggingen av Evja, hjemlet i gjeldende reguleringsplan, utgå. Det vil nå kun bli behov for mindre inngrep. Fylkeskommunen mener det er positivt at Evja i stor grad får gå i dagens løp, og at inngrepene i hovedsak nå vil være mindre omlegginger for å ivareta nødvendig kryssing for ny veg.

Planendringen medfører også at Ellingsbekken blir krysset med kulvert istedenfor bru, og at planlagt masseavlagringsbasseng i Rogna ikke videreføres. Fylkeskommunen peker på at fiskeundersøkelsene som er gjennomført, viser at Ellingsbekken ikke har noen funksjon for fisk fra Glomma. Tilrettelegging for fiskevandring i Ellingsbekken blir dermed ikke relevant. Utfra dette har fylkeskommunen ingen merknader til at det benyttes kulvert istedenfor bru her.

Fylkeskommunen mener det er positivt at masseavlagringsbassenget i Rogna fra gjeldende reguleringsplan ikke videreføres grunnet negativ påvirkning på et viktig funksjonsområde for fisk. Det påpekes at det sannsynligvis blir behov for å ta ut masser både med og uten massefangdam. Behovet blir kanskje større nå når masseavlagringsbasseng utgår. Som beskrevet i notatet «vurdering av massefangdam i Rogna» er det viktig at fremtidige uttak av masse og vedlikehold av elveløpet skjer på en måte som ivaretar fiskens leveområder, både mtp. uttaksmengde, tidspunkt etc.

Kulturvernfarende forhold, arkeologiske kulturminner

Det ble foretatt overflaterregistrering høsten 2015 i forbindelse med planprosessen forut for gjeldende reguleringsplan. Registreringene ble foretatt for et område som strekker seg betydelig lenger mot øst enn foreliggende forslag til planendring. Mot vest er det i hovedsak mindre justeringer på 20–30 meter. Kulturminner i områder såpass nær plangrensen ville normalt blitt fanget opp i forbindelse med registreringen i 2015. Det er gode data fra flybåren laserskanner over området. I områdene foreslått utvidet mot vest er det ikke synlige spor etter kulturminner. På denne bakgrunn vurderer fylkeskommunen det ikke som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen tar Innlandet fylkeskommune til orientering.

MERKNAD NR. 3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert 26.08.2021

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-37

Sammendrag av merknad

NVE ser det som positivt at massefangdam i Rogna tas ut av gjeldende plan, med begrunnelse i bl.a. konsekvenser for naturmangfold, usikkerhet i sedimentasjonsvolum og pågående FoU-arbeid knyttet til test-områder for slike massefangdammer på utvalgte steder langs rv.3/fylkesveger i Østerdalen.

NVE mener at 200-årsflom fra Glomma formelt bør legges inn som hensynssoner i plankartet i sin helhet, der det skilles på bestemmelser for henholdsvis områder for bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1) og andre reguleringsformål (§ 12-5 nr. 2-6). Flomsonene for Evja, Rogna og Ellingsbekken bør også vises som hensynssoner i plankartet.

NVE viser til at det er viktig at flomfaren ikke forverres for tredjepart ved bygging i flomutsatte områder. Traseen legges lenger ut mot Glomma i forhold til eksisterende rv. 3. Det er imidlertid planlagt flere landbruksunderganger og brukryssinger langs ny trase, som muligens kan bidra til at Glomma fortsatt kan benytte strømningsareal vest for ny rv. 3. Statens vegvesen bør derfor dokumentere i hvilken grad ny veg vil forverre flomfaren for tredjepart.

Statens vegvesens kommentar

Regjeringens reguleringsplanveileder, [Reguleringsplanveileder – regjeringen.no](https://www.regjeringen.no), gir veiledning om bruk av hensynssoner i arealplanleggingen. Noen av hovedpunktene er oppsummert under:

- Der det er fastsatt hensynssoner i kommuneplanens arealdel (KPA) skal disse legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplan. Reguleringsplanen skal vise hvordan hensynet er ivaretatt når den endelige arealbruken fastsettes. Hensynssoner kan likevel vises i reguleringsplan selv om de ikke er vist i KPA

- Mange av hensynene som er angitt i KPA/kommunedelplan (KDP), vil best kunne ivaretas som arealformål og bestemmelser i reguleringsplanen
- På reguleringsplannivå bør derfor bruken av hensynssoner begrenses. Bruk av hensynssoner bør avgrenses til interesser av vesentlig betydning for arealbruken. Dette gjelder bestemmelser knyttet til:
 - frisikt
 - høyspenningsanlegg
 - områder som er båndlagt etter annet lovverk (som f.eks. kulturminner med fredningsvedtak, automatisk fredete kulturminner, områder som er fredet etter [naturmangfoldloven](#) og den tidligere lov om naturvern)
- Når det gjelder andre hensyn knyttet til fare, sikring eller særskilte hensyn bør det gjøres en konkret vurdering i den enkelte reguleringsplan om disse hensynene best ivaretas gjennom bestemmelser til arealformål eller bestemmelser til hensynssone.

Gjeldende KPA i Stor-Elvdal kommune har ikke angitt særskilte hensynssoner for flom. I gjeldende reguleringsplan for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd er det ikke tatt inn særskilte hensynssoner for flom for vassdragene Glomma, Evja, Rogna og Ellingsbekken. Flomhensyn er likevel lagt til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanen. Det er konkret foretatt en vurdering av flomhøyde for ny rv. 3 mv. Videre er det lagt inn hensynssone flomfare (H320) på deler av regulert byggeområdet forretning/kontor BKB for butikken ved Mykleby med tilhørende bestemmelser.

Hovedtilnærmingen fra gjeldende reguleringsplan er videreført i planendringen. For byggeområde BKB er hensynssone flomfare fra gjeldende reguleringsplan videreført. Det er videre foretatt en fornyet vurdering av flomhøyde for ny rv. 3 som nå ivaretar en sikkerhet mot 200-årsflomhøyde + sikkerhetsmargin etter avklaring av innsigelse fra Statforvalteren i Innlandet (se vår kommentar til merknad nr. 1). Kryssing av vassdragene Rogna og Ellingsbekken dimensjoneres, som i gjeldende reguleringsplan, for 200-årsflom med sikkerhetsmargin i sidevassdragene. Det foretatt en konkret vurdering for dimensjonering av foreslått kulvert som skal ivareta 200-årsflom med sikkerhetsmargin i Ellingsbekken. I planendringen beholder Evja dagens bekkeløp med mindre omlegginger for kryssing av ny rv. 3. Nødvendig tverrsnitt beregnet i forrige fase er videreført i planendringen. Utover området ved butikken i Mykleby, er det ikke regulerte byggeområder innenfor planområdet som påvirkes av flom. Statens vegvesen mener at flomhensyn er lagt til grunn for utarbeidelse av planendringen, og at det dermed ikke anses nødvendig å legge inn hensynssoner i tillegg for nevnte vassdrag.

Statens vegvesen har fått utført en vannlinjeberegning for 10-, 20-, 50- og 200-årsflom i Glomma for en veglinje som er hevet for å sikre 200-årsflom + sikkerhetsmargin. Som følge av avklaringer knyttet til innsigelsen fra Statsforvalteren i Innlandet, er vannlinjeberegningen sammen med revidert ROS-analysen en del av planmateriale som går ut til nytt offentlig ettersyn. Konklusjonen i vannlinjeberegningen for flom i Glomma er som følger:

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 resultatane synar at flaumforhaldet vil forsette å vere tilsvarende dagens forhold. Resultatane syner at ny rv. 3 ikkje vil føre til oppstuvning 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 att.

MERKNAD NR. 4 Mattilsynet, e-post datert 17.08.21 og brev datert 13.08.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-34

Sammendrag av merknad

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans til arealplaner har Mattilsynet i oppgave å bidra til at arealplanen ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene drikkevann, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehelse/dyrevelferd.

Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, må være seg sitt ansvar bevisst fordi smitte kan spres både med jordmasser som flyttes og med maskiner med jord, frø og andre planterester.

Ved utbygging/forbedring av veger er dyrevelferd også et tema. Dyrevelferdslovens § 2 skiller ikke mellom ville og tamme dyr. Mattilsynet forventer derfor at det legges til rette for at ville dyr kan krysse veien uten risiko for trafikanter og seg selv, samt at vegen sikres mot at ville dyr kan komme inn på vegbanen og blir påkjørt.

Statens vegvesens kommentar

Mattilsynet hadde tilsvarende innspill til varsel om planoppstart. Statens vegvesen har vurdert dette slik (eget vedlegg med sammendrag av alle innkomne innspill ved planoppstart med våre kommentarer som var lagt ved planmaterialet slik det gikk ut til offentlig ettersyn første gang):

Statens vegvesen er pålagt å utarbeide en YM-plan¹. YM-plan vil beskrive hvilke tiltak som pålegges entreprenøren for å hindre spredning mellom gårdsbruk. I planbeskrivelsens kap. 8 om YM-plan er det redegjort for hvilke tema som vil ha hovedfokus i denne. Det vises ellers til bestemmelsenes pkt. 3.3 og 6.

¹ YM-plan er plan for ytre miljø

Krav i Statens vegvesens håndbok N100:

(krav 3.7) «På steder hvor viltkryssinger utgjør et trafiksikkerhetsproblem skal viltgjerde og tilrettelagte kryssingspunkter anlegges når ÅDT > 10 000.»

Dette kravet ivaretar i hovedsak trafiksikkerheten, ikke dyrevelferd og naturmangfold. Statens vegvesen bygger dermed også viltgjerde og planskilte kryssinger der trafikken er lavere. På rv. 3 nord for Rena er trafikken lav (ÅDT<4000). Det overordnede grepet for sikring mot vilt påkjørsler er slake skråninger og bred sikkerhetssone ryddet for vegetasjon. Med bred ervervet sikkerhetssone legges det til rette for at viltgjerde kan settes opp som ledegjerde inn mot driftsunderganger og mot ny bru over Rogna, dersom det på sikt viser seg å være et behov av hensynet til trafiksikkerhet og dyrevelferd. Det er behov for kryssing av og adkomst til ny rv. 3 på flere punkter innenfor planområdet. Det er ikke mulig å kombinere adkomster med sammenhengende viltgjerde over lengre strekninger.

Forslag til planendring som nå legges ut til offentlig ettersyn andre gang, innebærer ingen endringer mht. denne tematikken.

MERKNAD NR. 5 Norges Lastebileier–forbund Innlandet (NLF–I), e–post og brev datert 28.08.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665–39

NLFs merknad omfatter både uttalelse til planendring for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd og til varsel om planoppstart for Rogner massetak. I det videre oppsummeres merknaden for de forhold som gjelder planendringen for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd.

Sammendrag av merknad

- Etablering av fire driftsunderganger for husdyr og mindre maskiner, vil gi færre landbruksmaskiner på rv. 3. Trafikkflyten og trafiksikkerheten bedres vesentlig i tillegg til at det er et godt miljøtiltak
- Når rv. 3 blir løftet for å kunne tåle en 50–års flom i Glomma, bedres framkommeligheten, og det blir sjeldnere behov for stenging av vegen grunnet flom.
- Det gir økt sikkerhet for myke trafikanter og lokal trafikk å beholde gamle rv. 3 som gjennomgående lokalveg på strekningen

Tungtransporten mellom Oslo og Trondheim kjører Østerdalen. Evenstad – Imsroa syd er en av flere strekninger på rv. 3 som ikke holder tilfredsstillende standard. Messeltsvingene har vært spesielt krevende med flere alvorlige ulykker. NLF har ventet lenge på utbedringer. NLF–I ser fram til at utbyggingen kommer i gang. En bedre rv. 3 vil bety mye for trafiksikkerheten og framkommeligheten. Det forventes oppstart i 2022.

Statens vegvesens kommentar

I forslaget til planendring som legges ut til offentlig ettersyn andre gang, er ny rv. 3 hevet for å sikre vegen mot 200–årsflomnivå i Glomma inkl. sikkerhetsmargin. Dette følger av avklaring og oppfølgingen etter at Statforvalteren i Innlandet hadde innsigelse mot forslaget

slik det var lagt ut til offentlig ettersyn første gang. Dette innebærer en ytterligere forbedring for framkommeligheten mht. flom på strekningen planen gjelder for.

Som følger av behov for avklaringer og oppfølging av Statsforvalterens innsigelse, vil planbehandlingen ta noe lenger tid enn først forutsatt. Dersom alt går etter planen, har Statens vegvesen en forventning om byggestart våren 2024.

MERKNAD NR. 6 Karen Anna Kiær, Leiv Verner Baarstad og Jo Gimse, brev fra grunneierne sendt i e-post fra Karen Anna Kiær datert 30.08.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-38

Karen Anna Kiær har, på vegne av Leiv Verner Baarstad, Jo Gimse og henne selv, oversendt innspill til varsel om planoppstart for planendringen. Dette innspillet ble dessverre ikke registrert hos Statens vegvesen, og innspillet er dermed ikke kommentert i forbindelse med oppsummering av de innkomne merknadene ved varsel om planoppstart. Innspillet fra Kiær, Baarstad og Gimse har vært kjent via dialog i åpent møte den 03.12.20 som ble avholdt i perioden for varsel om planoppstart. I det følgende oppsummeres brevet med Statens vegvesens kommentar til innspillet/merknaden. Dette må ses i sammenheng med merknaden fra Karen Anna Kiær og Jo Gimse i forbindelse med høring og offentlig ettersyn første gang av forslag til planendring for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd (merknad nr. 7).

Sammendrag av innspill/merknad

I etterkant av møtet den 03.12.20 på Mykleby samfunnshus, har Leiv Verner Baarstad, Jo Gimse og Karen Anna Kiær i felleskap kommet fram til hvilken løsning de mener er best for ny rv. 3 på strekningen forbi dem. Innledningsvis trekker de fram at de er veldig fornøyde med at der er lagt inn underganger for hvert bruk med en slik høyde at både dyr og det meste av traktorredskaper vil kunne passere under ny rv. 3.

Langsiktighet og bærekraft

Grunneierne understreker behovet for å tenke langsiktig. Gode løsninger for et langt perspektiv og fremtidige generasjoner må sikres. For å unngå å ødelegge for framtidens krav eller muligheter i jordbruket, må grunneierne forsøke å forutse utviklingen i jordbruket. Trenden er at maskiner og utstyr blir stadig større. Presset på tid, lønnsomhet og effektivitet ser ikke ut til å avta, og alt som legger ekstra tidsbruk eller andre kostnader til driften, vil medføre stor ulempe. Mye tyder også på at bonden i fremtiden vil kunne møte krav til CO₂-regnskap på den enkelte gård, hvilket også understreker behovet for å minimere kjøreavstandene i driften.

Landbrukskryssinger

På bakgrunn av det langsiktige perspektivet, mener grunneierne at det eneste brukbare løsningen er at det etableres en landbrukskryssing i plan for hver gård. Som grunneierne nevnte under møtet 03.12.21, vil ikke dette medføre økt antall kryssinger av ny rv. 3. Behovet for å krysse riksvegen med landbruksutstyr vil være eksakt det samme, uansett om

det kan kjøres korteste avstand rett ned fra den enkelte gård, eller om det må kjøres lange omveger for å bruke kryssing lenger unna gården.

Grunneierne mener at slik forslaget foreligger (*vår merknad: henvisningen gjelder forslag slik det var vist i åpent møte 03.12.20*), vil Gimse måtte kjøre gammel rv. 3 bort til Trøa for å benytte landbrukskryssingen over ny rv. 3 der, for deretter å kjøre tilbake på nyanlagt driftsveg på sørsiden av ny rv. 3 mot sin eiendom. Driftsvegen legges over Kiærs eiendom som medfører at enda mer jord går bort. Grunneierne har forståelse for at noe matjord må ofres for å tilfredsstille behovet for sikrere veg, men dette bør holdes på et minimum. Etter intern gjennomgang av forslaget ser Kiær at det ikke er behov for slik intern driftsveg. Med undergang rett nord for Rogner og landbrukskryssing ved Trøa, er Rogners behov godt dekket. Den skisserte driftsvegen vil kun dekke Gimse sitt behov, medføre stor ulempe for Gimse mht. lengre kjøreveg. Dette er fordyrende, upraktisk og lite bærekraftig. Det meste av redskapene som brukes for tiden, kan kjøres gjennom undergangene, men gjødselvogner og skurtreskere er eksempler på redskap som fordrer kryssing av ny rv. 3 i plan. Grunneierne trekker videre fram at det kan bli vann i undergangene i perioder med flom eller høy vannstand som fører til økt bruk av landbrukskryssingene i plan. Grunneiernes forslag er at Gimse får landbrukskryssing rett ned for Knuts, i nærheten av inntegnet undergang.

Det samme vil gjelde for Baarstad ved Akselstu. Som følge av at Baarstad må bruke landbrukskryssingene sør ved Trøa eller nord for Akselstu, vil det på samme vis føre til betydelig kjøreavstand, økte kostnader og stor ulempe. Landbrukskryssingen for Akselstu ønskes lagt nord for låven med mulighet for å kjøre rett ut til jordet fra redskapslageret. For å spare matjorda er det ønskelig å unngå ekstra driftsveger. Det kompliserer forholdene dersom det skal anlegges driftsveg over en eiendom som i utgangspunktet bare brukes av naboeiendom. Uten tvil spares tid og kostnader og CO₂-utslipp minimeres ved å ha en kryssing ved hvert bruk. Hvis det tas sikte på å ha kryssing nord for Akselstu (ved Messelt), må det i tillegg anlegges ny bru over Evja.

Grunneierne trekker fram at det er bedre med tanke på trafiksikkerhet på lokalvegen (gammel rv. 3) at færre store landbruksmaskiner kjører langs denne.

Undergang for Akselstu

For Akselstu ønskes at undergangen flyttes til en beliggenhet lengst mulig sør på eiendommen slik at dyrene kan flyttes der beitet for dyrene faktisk er. Dette ble tatt opp i møtet den 03.12.21. Med en undergang i sør er det ønskelig at denne legges tett inntil gammel riksvegtrasé nord for gården for å redusere beslag av dyrket mark.

Øvrige ønsker og forslag

- Gammel riksvegtrasé som lokalveg bør få fartsgrense maks 50 km/t på hele strekningen. Vegvesenets forslag om å gjøre vege smalere støttes
- Det er ønskelig med skilting til Myklebysetra ved Arnesen som er første avkjøring til setra sørfra
- Det tas for gitt at høyden som er angitt for undergangene gjelder i full bredde

Grunneierne setter pris på Vegvesenets positive holdning til å ta vare på matjordlaget, og muligheten for å erstatte medgått dyrket mark med annen eiendom der slik eksisterer. Grunneierne ønsker selvfølgelig å delta i de videre prosessene med å finne fram til de beste løsningene for fremtiden.

Statens vegvesens kommentar

I det åpne møtet den 03.12.20 som ble avholdt i perioden for varsling om planoppstart, presenterte Statens vegvesen et foreløpig forslag til vegtrasé og en kombinasjon av løsninger for underganger og landbrukskryssinger i plan for de tilstedeværende grunneierne. Forslaget viste underganger under ny rv. 3 som følger:

- Ved Synstad/Rognstad (frihøyde min. 2,5 m)
- Ved Rogna (frihøyde min. 3,5 m)
- Ved Rogner (frihøyde min. 3,5 m)
- Nord for Akselstu (frihøyde min. 3,5 m)

Kryssinger i plan var vist som følger:

- Vis a vis kryss med Birkebeinerveien, landbruksatkomst mot øst
- Vis a vis kryss ved Messelt, landbruksatkomst mot øst
- Vis av vis dagens atkomst til Trøa, for høyere kjøretøy
- Kryss ved Innatilveien (butikken), landbruksatkomst mot øst

For eiendommene Knuts (Gimse), Trøa (Kiær) og Akselstu (Baarstad) var det følgende kombinasjoner av underganger og kryssinger i plan som var foreslått som et utgangspunkt:

Knuts: Undergang ved Rogna og landbrukskryssing i plan ved Trøa
Trøa: Undergang ved Rogner og landbrukskryssing i plan ved Trøa
Akselstu: Undergang nord for Akselstu og landbrukskryssing i plan ved Trøa

Med unntak av plassering av undergang for Akselstu, var grunneierne tilfreds med plassering av undergangene for de aktuelle eiendommene. Dette kommer også til uttrykk i innspillet fra planoppstart som har blitt sendt inn på ny (se merknad nr. 7).

For eiendommen Akselstu ble det i møtet og som oppsummering av innspillet over viser, tatt opp muligheten for å etablere undergangen sør for tunet, lengst sør i området som i dag er beite. Dette utfra et behov for å frakte dyr mellom beiter på begge sider av riksvegen i sør. Videre var det ønskelig å se på muligheten for en egen landbrukskryssing nord for dagens låve på Akselstu, som foreslått av grunneierne. Etter en fornyet vurdering ble undergangen lagt sør i området slik det er angitt i innspillet fra grunneierne.

Det har gjennomgående vært en vurdering av tilretteleggingen for antall kryssinger i plan det kan tilrettelegges for og plassering av disse, utfra en trafiksikkerhetsmessig vurdering. Samtidig har det vært lagt vekt på at dette ikke blir til hinder for en evt. senere vurdering av å tilrettelegge for 90 km/t på lengre strekninger av rv. 3 etter en samlet strekningsvis vurdering av fartsgrensene.

Tunet på Akselstu er blant de eiendommene som berøres av vegtiltaket både mht. nærføring, støy og ulemper for daglig drift i landbruket. Etter en konkret trafiksikkerhetsvurdering ble det funnet forsvarlig å legge til en landbrukskryssing i plan for større landbruksmaskiner nord for tunet. Det ble ikke åpnet for ytterligere økninger av antall kryssinger i plan . Utfra trafiksikkerhetsmessige hensyn slik som krav til sikt, vurdering av kjøreavstander til/fra underganger og behov for landbrukskryssinger i plan i daglig driftssituasjon for begge bruk, ble det ikke foretatt ytterligere endringer i planforslaget fram til første gangs offentlig ettersyn, for eiendommene Trøa og Knuts mht. kryssinger i plan.

Det er de ovennevnte endringene som gjenspeiles i planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn første gang. For videre kommentarer til deler av innspillet gitt til planoppstart (merknad nr. 6) og som er gjentatt i Kiær og Gimse sin merknad til første gangs offentlig ettersyn, vises til våre kommentarer til denne (merknad nr. 7).

MERKNAD NR. 7 Karen Anna Kiær og Jo Gimse, brev fra grunneierne datert 29.08.21 sendt i e-post fra Karen Anna Kiær datert 07.09.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-41

Sammendrag av merknad

Jo Gimse og Kiær Mykleby har følgende innspill og sterke oppfordring i forhold til planendringen slik den er lagt ut til offentlig ettersyn første gang:

Langsiktighet og bærekraft

Grunneierne understreker behovet for å tenke langsiktig. Gode løsninger for et langt perspektiv og fremtidige generasjoner må sikres. Driften på gårdene må utvikles slik at framtidens krav og muligheter ivaretas. Maskiner og utstyr blir stadig større. Presset på tid øker samtidig som lønnsomheten i jordbruket går ned. Det blir ekstremt viktig å holde tidsbruk og andre kostnader nede. Mye tyder også på at bonden i fremtiden vil kunne møte krav til CO₂-regnskap på den enkelte gård, hvilket blir nok et viktig argument for å minimere kjøreavstandene i driften.

Landbrukskryssinger

På bakgrunn av det langsiktige perspektivet, mener grunneierne at det eneste brukbare løsningen er at det etableres en landbrukskryssing for hver av gårdene Rogner og Knuts. Behovet for å krysse riksvegen med landbruksutstyr vil være eksakt det samme, uansett om det kan kjøres korteste avstand rett ned fra den enkelte gård, eller om det må kjøres lange omveger for å bruke kryssing lenger unna gården.

Grunneierne mener at forslag til planendringen som forelå i 2021, vil føre til at Gimse må kjøre gammel rv. 3 bort til Trøa for å benytte landbrukskryssingen over ny rv. 3 der, for deretter å kjøre tilbake på nyanlagt driftsveg mot sin eiendom. En slik løsning vil medføre store ulemper for Gimse som vil bruke flere ganger så lang tid på hver eneste tur med traktor og stor redskap. Dette betyr økte transportkostnader og tidsbruk i tillegg til at det er

lite bærekraftig. Det meste av redskapene som brukes for tiden, kan kjøres gjennom undergangene, men gjødselvogner, river og skurtreskere er eksempler på redskap som fordrer kryssing av ny rv. 3 i plan. Grunneierne trekker videre fram at det kan bli vann i undergangene i perioder med flom eller høy vannstand som fører til økt bruk av landbrukskryssingene i plan.

Driftsvegen legges over Kiærs eiendom som medfører at enda mer jord går bort. Grunneierne har forståelse for at noe matjord må ofres for å tilfredsstille behovet for sikrere veg, men dette bør holdes på et minimum. Etter intern gjennomgang av forslaget ser Kiær at det ikke er behov for slik intern driftsveg. Med undergang rett nord for Rogner og landbrukskryssing ved Trøa, er Rogners behov godt dekket. Den skisserte driftsvegen vil kun dekke Gimse sitt behov.

Grunneierne trekker fram at det er bedre med tanke på trafiksikkerhet på lokalvegen (gammel rv. 3) at færre store landbruksmaskiner kjører langs denne.

Grunneiernes sterke oppfordring er at Gimse får landbrukskryssing rett ned for Knuts, i nærheten av inntegnet undergang.

Øvrige ønsker og forslag

- Gammel riksvegtrasé som lokalveg bør få fartsgrense maks 50 km/t på hele strekningen. Vegvesenets forslag om å gjøre vegen smalere støttes
- Det er ønskelig med skilting til Myklebysetra ved Arnesen, som er første avkjøring til setra sørfra
- Det tas for gitt at høyden som er angitt for undergangene gjelder i full bredde

Statens vegvesens kommentar

Ved vedtak om gjeldende reguleringsplan hadde kommunestyret en oppfordring om at det legges til rette med underganger for husdyrbrukerne. Dette har vært ett av flere forhold som arbeidet med endringen av gjeldende reguleringsplan har tatt utgangspunkt i. Det har vist seg utfordrende å finne løsninger for dette i en balanse mellom hensyn til trafiksikkerhet, flom, dyrket mark, håndtering av overvann og tilgjengelighet til landbruksarealene for den enkelte bruksenhet.

Etter første gangs offentlig ettersyn har Statens vegvesen hevet ny rv. 3 slik at vegen nå er sikret mot 200-årsflom i Glomma inkl. sikkerhetsmargin. Dette imøtekommer innsigelsen fra Statsforvalteren i Innlandet (se vår kommentar til merknad nr. 1). Som følge av at ny rv. 3 heves ytterligere, oppnås frihøyde på 4,5 meter for undergangen ved Rogner. Frihøyden for undergangen tilfredsstiller nå krav i Vegvesenets håndbok N100 med krav om fri høyde for jordbruksunderganger lik 4,2 meter. Med dette mener Statens vegvesen at det ikke er behov for egen kryssing i plan for Knuts. Med den foreslåtte løsningen reduseres kjørelengden med landbruksmaskinene sammenliknet med forslaget slik det gikk ut til første gangs offentlig ettersyn.

Karen Anna Kiær skriver i merknaden (og innspillet til planoppstart, merknad. nr. 6), at en flytting av landbrukskryssingen kan føre til at regulert fellesatkomst f_SV_2 kan utgå fra reguleringsendringen for å spare dyrket mark. Statens vegvesen mener at dette ikke kan etterfølges da det er forutsatt at daglig trafikk til/fra tunet på Trøa skal gå under dagens rv. 3 i undergangen ved Rogner. Dagens direkteatkomst direkte til rv. 3 fra Trøa er forutsatt stengt.

Det samlede beslaget av dyrket mark endres som følge av endringen etter første gangs offentlig ettersyn.

Øvrige ønsker og forslag

Mht. til innspillet om framtidig fartsgrense for gammel riksvegtrasé som blir lokalveg, vises til vår kommentar til merknad nr. 8.

Reguleringsbredde for dagens rv. 3 og framtidig lokalveg er lagt i dagens eiendomsgrense for vegen. Evt. tiltak på dagens rv. 3 vurderes i forbindelse med endelig vedtak om nedklassifisering etter vegloven og overlevering til kommunen i tråd med vilkårene i NA-rundskriv 97/13: *Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres – ikrafttredelse av vegloven §7* (se også vår kommentar til merknad nr. 8).

Vegvisningsskilting og trafikkregulerende skilt, som for eksempel fartsgrenseskilt, settes opp i tråd med eget vedtak etter skiltforskriften. Forslag til vedtak utarbeides av tiltakshaver Statens vegvesen Utbygging. Innspill om vegvisningsmål tas med som et innspill i dette arbeidet.

Statens vegvesen planlegger underganger som har frihøyde i hele bredden av undergangene. Det er vedlagt egen K-tegning som viser prinsipp for undergang (kulvert) for driftsvegene i det reviderte planmaterialet som legges ut til andre gangs offentlig ettersyn. Tegningen angir tabell for bredde-høyde-lengde for angitte driftsvegunderganger/kulverter i planmaterialet. Driftsundergangene prosjekteres endelig i forbindelse med bygging.

MERKNAD NR. 8 Finn Arnesen, brev av 29.08.21
Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-43

Sammendrag av merknad

Som følge av endring av avkjøring for atkomstveg til Mykleby seter og dagens bebyggelse på Mykleby, vil mye av trafikken passere like utenfor Arnesens bolig på Innatilveien. Det er ønskelig at det tas med i planverket at det etableres fartsdempere forbi boligen. Det er i perioder stor trafikk av hyttebeboere som vil benytte denne vegen.

Statens vegvesens kommentar

Dagens fartsgrense for Innatilveien er 50 km/t. Evt. etablering av fartsdempere er tiltak som kan gjennomføres uten at dette er hjemlet i reguleringsplan.

Gjennom planendringen vil Innatilveien sammen med dagens rv. 3, utgjøre en sammenhengende lokalveg på strekningen. Det ligger til grunn for gjeldende reguleringsplan og denne planendringen at dagens rv. 3 blir nedklassifisert til kommunal veg. For deler av strekningen har Vegdirektoratet fattet vedtak etter veglovens §§ 7 og 8 om nedklassifisering av dagens rv. 3 til kommunal veg i tråd med gjeldende reguleringsplan.

Vedtaket om endret klassifisering av riksveg forutsetter at vegen skal tilfredsstillende noen vilkår gitt i eget NA-rundskriv 97/13: *Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres – ikrafttredelse av vegloven §7*, som grunnlag for overtakelse. Det er naturlig å foreta en samlet vurdering av fartsgrensen på lokalvegen og evt. behov for fartsdempende tiltak på strekningen i forbindelse med endelig vedtak om nedklassifisering etter vegloven og overlevering til kommunen i tråd med vilkårene i NA-rundskrivet.

MERKNAD NR. 9 Mari, Randi og Dag Stenersen, e-post datert 22.08.21

Saksnummer i Mime (Vegvesenet): 20/155665-35

Sammendrag av merknad

Stenersen ser at fartsgrensen er økt til 90 km/t i ny reguleringsplan, men det i gjeldende reguleringsplan er 80 km/t. Stenersen spør om hva som er tenkt som framtidig fartsgrense på rv. 3 på strekningen Evenstad bru – Svingen. Stenersen mener at dersom fartsgrensen er 90 km/t, må det gjennomføres nye støyberegninger for deres eiendom. Stenersen registrerer at det i saksdokumentene er tenkt en videre utvidelse på deres eiendom. Iht. tidligere innsendte brev, mener Stenersen at dette vil gjøre atkomsten til eiendommen svært vanskelig på vinterstid.

Når det gjelder støy vil det være behov for støyreducerende tiltak både innendørs og ute på eiendommen. Det er to innganger til huset; på oversiden og nedsiden av huset. Begge benyttes som atkomst til boligdel i det daglige.

Boligen benyttes til utleiebolig for studenter på Evenstad. Det bes om forutsigbarhet mht. framdrift i prosjektet da dette har betydning for leietakerne. Eiendommens størrelse og beliggenhet med nærhet til Høgskolen, gir mulighet for å utvikle eiendommen med flere utleieenheter. Stenersen ser to potensielle løsninger i saken; Statens vegvesen innløser eiendommen i sin helhet eller gjennomfører omfattende tiltak som sikrer at boligen får en standard i fht. gjeldende forskrifter.

Stenersen ser frem til kommunikasjon med rette instans vedr. videre framdrift i fht. gjennomføringsfasen som vil berøre deres eiendom.

Stenersen viser ellers til tidligere kommunikasjon (vår kommentar: knyttet til gjeldende reguleringsplan). Dette er vedlagt uttalelsen.

Statens vegvesens kommentar

For strekningen mellom Evenstad bru og Svingen vil reguleringsplan godkjent 31.01.2018 fortsatt gjelde. Forslaget til planendring gjelder for strekningen Svingen – Imsroa syd. Deler av Stenersens merknad ble tatt opp i forbindelse med planoppstart og kommentert fra vår side. Statens vegvesen har vurdert dette slik (eget vedlegg med sammendrag av alle innkomne innspill ved planoppstart med kommentarer som var lagt ved planmaterialet ut til offentlig ettersyn):

Stenersens eiendom gnr. 10 bnr. 279 ligger sør for Svingen, og eiendommen omfattes ikke av forslag til planendring. I gjeldende reguleringsplan er deler av Stenersens eiendom regulert til vegformål for å ivareta breddeutvidelse av rv. 3 med tilhørende flytting av kombinert atkomst- og gang-/sykkelveg. Bolighuset ligger i sin helhet utenfor gjeldende reguleringsplans avgrensning.

Endelig fastsettelse av fartsgrense på strekningen er ikke avklart. Med to kryss mellom Evenstad bru og butikken på Mykleby er det lite sannsynlig med 90 km/t på denne strekningen. Dersom det likevel skulle bli aktuelt å vurdere fartsgrense 90 km/t på denne strekningen, vil det måtte gjennomføres revidert støytredning som hensyntar den økte hastigheten.

Statens vegvesen vurderer det slik at vegutbedringen av dagens rv. 3 ikke er av en slik karakter det er aktuelt å innløse eiendommen. Dersom prosjektkostnaden blir høyere enn forutsatt, kan det være aktuelt å utsette utbedringen av dagens rv. 3 mellom Evenstad bru og Svingen til et senere tidspunkt. Lokale støytiltak vil likevel bli gjennomført for eiendommene på strekningen Evenstad bru – Svingen uavhengig av hvilke tiltak som gjøres på dagens rv. 3 på denne strekningen.



Stor-Elvdal kommune
Postboks 85
2481 KOPPANG

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tom Hjemseteren, 62 55 11 85
Simen Forsjord, 62551054

MERKNAD NR. 1

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/155665-42

Uttalelse - endring av reguleringsplan - Rv3 Evenstad - Imsroa syd - Stor-Elvdal kommune

Med henvisning til plan- og bygningsloven § 4-3 fremmer Statsforvalteren på grunn av mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse innsigelse til endringsforslaget til reguleringsplan - Rv3 Evenstad - Imsroa syd- Stor-Elvdal kommune.

Vi viser til brev 02.07.21 fra Statens vegvesen med forslag til ny/revidert reguleringsplan for Rv3 Evenstad- Imsroa sør. Formålet med reguleringsendringene er å legge til rette for bygging av ny Rv3 på strekningen Evenstad bru - Imsroa syd, der eksisterende veg videreføres som lokalveg. Justeringene som foreslås er følgende:

- Strekningen dimensjoneres for 90 km/t
- Veglinja legges på et nivå som sikrer vegen mot 50-års flom i Glomma
- Eksisterende Rv 3 beholdes som gjennomgående lokalveg
- Tilrettelegging for driftsunderganger for landbruket
- Kanalen/vassdraget Evja beholdes i stor grad i eksisterende løp

Statsforvalteren sin rolle i plansaker er å se til at nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging legges til grunn for planlegginga, og vi kommenterer ut fra dette. Veglinje og arealbruk er i dette tilfellet i all hovedsak avklart gjennom gjeldende reguleringsplan, og formålet med ny plan er å rette opp mangler ved gjeldende plan. Ved oppstart blei det varslet endringer som gjelder hensynet til flom, og uspesifiserte endringer for bekken «Evja». Bakgrunnen for endringene og mulige løsninger blei også diskutert i planforum 12.06.20. I tillegg har det blitt lagt større vekt på etterbruk av eksisterende veg som lokalveg, og det legges opp til noen planfrie kryssinger for landbruksvirksomhet og drift av jorder mellom ny veg og Glomma.



Vassdrag

Planforslaget berører ikke strandlinje mot Glomma. Vi merker oss at Evja får i stor grad beholde sitt nåværende løp. Revidert plan blir derfor ei forbedring jamført med tidligere plan, og mer i tråd med våre og fylkeskommunens merknader underveis i prosessen. Vi forutsetter fortsatt at detaljplanlegging og gjennomføring legger vekt på å ta vare på naturlig fall og strømming, og at bunnforhold må gjenskapes der bekken må legges om eller krysses av nye veg.

Fangdam i Rogna blir tatt ut av prosjektet på grunn av usikkerhet om nytte og hensyn til vannmiljø, jf notat «*Massefangdam*» vedlagt oversendelsen. Vi tar til etterretning at eventuelt nye tiltak i dette vassdraget tas opp att etter aktuelle regelverk dersom det blir aktuelt.

Arealbruk

Ny veg på dyrka mark er akseptert gjennom gjeldende plan, det alternativet med nærføring til Glomma blei valgt bort. Revidert plan øker beslaget av dyrka mark noe. Samtidig vil ny plan redusere driftsmessige ulemper for areal mot Glomma, og eksisterende veg settes igjen som lokalveg etter lokale ønsker. For naturmiljøet vurderer vi revidert plan som ei forbedring, og har derfor ingen ytterligere kommentarer.

Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse til reguleringsplanen, den følger de metodiske stegene som er beskrevet i [Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging](#) (2017). I forbindelse med reguleringsendringene er det gjennomført vurdering av gjeldende risiko- og sårbarhetsanalyse fra 2017, og om det er eventuelle endra risiko- og sårbarhetsforhold som følge av det justerte tiltaket. I risiko- og sårbarhetsanalysen er flom i sjø/vassdrag vurdert som en relevant uønsket hendelse da deler av planområdet er utsatt for 200-årsflom. Som et tiltak mot dette er det foreslått at ny Rv3 skal tåle å stå under vann ved 200-årsflom og ligge på et nivå som sikrer vegen mot 50-årsflom i Glomma. Ved gjennomføring av tiltak i sideelver og bekkeløp tilhørende Glomma skal bruer og bekkegjennomføringer, herunder stikkrenner dimensjoneres for å kunne ta unna 200-årsflom + sikkerhetsmargin.

I brev datert 04.12.2017 skrev Fylkesmannen i Hedmark:

«For å unngå betydelig heving av vegen foreslås det at veg og brukonstruksjoner kan oversvømmes av Glomma basert på Q200, men at konstruksjonene tilfredsstiller frihøydekrav for 200-årsflom i sidevassdragene».

Ut ifra dette vil det da være naturlig å vurdere Rv3 sin funksjon og dens bortfall ved flom i et samfunnssikkerhetsperspektiv i risiko- og sårbarhetsanalysen. Rv3 er hovedvegen gjennom Østerdalen. Veien er kritisk infrastruktur og er avgjørende for å opprettholde samfunnskritiske funksjoner som igjen dekker samfunnets grunnleggende behov. Eksempelvis framkommelighet for nødetater og forsyning. I risiko- og sårbarhetsanalysen er hendelsen «*Flom – veg oversvømmes*» vurdert til middels risiko og det anbefales å videreføre tiltak for å sikre framkommelighet ved oversvømmelse av 200-årsflom. I reguleringsbestemmelsene kunne vi imidlertid ikke identifisere noen tiltak for å sikre framkommelighet ved 200-årsflom. Om deler av Rv3 står under vann ved 200-årsflom må alternative omkjøringsveger kartlegges, og disse må vurderes. De må ha tilsvarende kapasitet og samfunnssikkerhetsfunksjon som Rv3.

Norges vassdrags- og energidirektorat skriver i sine merknader ved offentlig ettersyn:



Ved bygging i flomutsatte områder, er det viktig at flomfaren ikke forverres for 3. part. NVE anbefaler derfor at Statens vegvesen dokumenterer virkningene av planlagt Rv. 3 på flomforholdene i Glomma mht. oppstuvning. Traseen legges lenger ut mot Glomma i forhold til eksisterende Rv. 3. Det er imidlertid planlagt flere landbruksunderganger og brukryssinger langs ny trase, som muligens kan bidra til at Glomma fortsatt kan benytte strømningsareal vest for ny Rv. 3. Statens vegvesen bør derfor dokumentere i hvilken grad ny veg vil forverre flomfaren for 3. part.

Vi vil anbefale Statens vegvesen å dokumentere de hydrologiske virkningene av ny veg.

Statsforvalteren kontaktet Statens vegvesen, og det ble avtalt å holde et møte for å drøfte manglene i Risiko- og sårbarhetsanalysen. Møtet ble gjennomført 25.08.21 og ble konkludert med at Statens vegvesen skulle oversende et notat som sammenfatter og utdypet deres vurderinger vedrørende samfunnssikkerhet knyttet til rv. 3. Vi mottok dette tilleggsnotatet 30.08.21.

I tilleggsnotatet står det at ved behov for stengning som følge av 200- årsflom i Glomma, er E6 hovedomkjøringsveg. Vi savner vurderinger av rv. 3 som kritisk infrastruktur, og hvordan 200- årsflom med stengning påvirker samfunnskritiske funksjoner og konsekvenser for 3. part. Eksempelvis fremkommelighet for nødetater til de som er bosatt nært/i planområdet.

Den framlagte analysen tilfredsstillende ikke kravene slik disse beskrives i veilederen. Dette gjelder manglende vurdering av uønsket hendelse «Flom – veg oversvømmes». Eksempelvis er det ikke vurdert hvordan svikt i kritisk infrastruktur påvirker andre kritiske samfunnsfunksjoner og hvilke konsekvenser dette kan få for 3. part. Med henvisning til plan- og bygningsloven § 4-3 fremmer Statsforvalteren på grunn av mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse **innsigelse** til endringsforslaget til reguleringsplan – Rv3 Evenstad – Imsroa syd- Stor-Elvdal kommune.

Kart og bestemmelser

Klare og entydige planbestemmelser er viktig for å vurdere virkning av planer og sikre at planer blir forutsigbare for berørte parter, og det er positivt at de nødvendige endringene i prosjektet forankres i en revidert plan. Vi viser også til Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin [kommentarer til plandelen](#) av plan- og bygningsloven. Vi forutsetter at bestemmelser og kart er i samsvar med nevnte veileder og gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan, jf også [kartverket om planregister](#). Vi gjør oppmerksom på at Statsforvalteren ikke gjort noen full juridisk gjennomgang av kart og bestemmelser til denne høringa.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR



Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Statens vegvesen
Postboks 1010, Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Deres ref:
20/155665-30

Vår ref:
2020/48729-13
Hanne Thingstadberget
Egil V. Brodshaug
Gunhild Sem

Dato:
27.08.2021

Svar ang. høring og offentlig ettersyn av forslag til endring av plan - Reguleringsplan for rv 3 Evenstad - Imsroa syd - Stor-Elvdal kommune

Vi viser til oversendelse av brev datert 02.07, med svarfrist 29.08.2021. Saken omhandler høring og offentlig ettersyn av forslag til endring av reguleringsplan for rv 3 Evenstad – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune.

Plan-, miljø og samferdselsfaglige forhold

Gjeldende reguleringsplan for rv 3 på strekningen mellom Evenstad og Imsroa syd ble vedtatt i 2018. Statens vegvesen har nå utarbeidet et forslag til endring av gjeldende reguleringsplan, og etter avtale med Stor-Elvdal kommune behandles forslag til reguleringsendring etter plan- og bygningslovens §3-7, som gir Statens vegvesen anledning til å legge planendringen ut til offentlig ettersyn.

Formålet med planendringene er å øke nytten for samfunnet, bedre framkommeligheten og øke trafikksikkerheten. I tillegg er det et mål å få til en mer rasjonell anleggsgjennomføring. De viktigste endringene er: heving av vegen slik at hele strekningen fra Svingen (Arnesen-butikken) til kryss med Birkebeinerveien skal tåle en 50-års-flom i Glomma, sammenhengende lokalveg på hele strekningen mellom Svingen og Birkebeinerveien, det opprettholdes to kryss/koblinger mellom lokalvegen og ny rv 3; ved Svingen og Birkebeinerveien, som i gjeldende reguleringsplan bygges et nytt kryss ved Nordstu Messelt, kryss ved Rogner i gjeldende reguleringsplan er tatt ut av planforslaget, det legges til rette for å bygge fire underganger for husdyr, landbrukskryssing og adkomster under ny rv 3 med fri høyde mellom 2,5 og 3,5 m, høyere kjøretøy kan krysse ny rv 3 på tilrettelagte punkter, det foreslås en ny løsning for føring av bekkeløpet for Evja, hvor en i stor grad beholder Evja i dagens løp og flytter ny rv. 3 litt lengre øst

Statens vegvesen konkluderer med at det stort sett ikke er vesentlige endringer av selve rv 3 sammenlignet med vedtatt plan fra 2018, med unntak av mindre justeringer sidevegs for å tilrettelegge for underganger, samt å opprettholde dagens veg som lokalveg som nevnt.

Fylkeskommunen har ingen vesentlige planfaglige- eller samferdselsfaglige merknader til det foreliggende forslaget til endring av reguleringsplan for rv 3 på strekningen Evenstad – Imsroa syd i Stor-Elvdal kommune.

Vassdrag

I forslag til planendring flyttes rv 3 lengre mot øst enn i gjeldende reguleringsplan. Dette medfører at omleggingen av Evja slik den er beskrevet i gjeldende reguleringsplan utgår, og det vil nå kun bli behov for mindre inngrep. Fylkeskommunen mener det er positivt at endringen medfører at Evja i stor grad får gå i dagens løp, og at inngrepene i hovedsak nå vil være mindre omlegginger for å ivareta nødvendig kryssing for ny veg. Planendringen medfører også at Ellingsbekken blir krysset med kulvert istedenfor bru, og at planlagt masseavlagringsbasseng i Rogna ikke videreføres. Fiskeundersøkelsene som er gjennomført viser at Ellingsbekken ikke har noen funksjon for fisk fra Glomma. Det er dermed ikke relevant å legge til rette for fiskevandring, og sett i lys av dette har ikke fylkeskommunen merknader til at det benyttes kulvert istedenfor bru her. Når det gjelder masseavlagringsbassenget i Rogna, mener vi det er positivt at dette ikke videreføres grunnet negativ påvirkning på et viktig funksjonsområde for fisk. Det vil sannsynligvis bli behov for å ta ut masser både med og uten massefangdam, og behovet blir kanskje større nå når masseavlagringsbasseng utgår. Som beskrevet i notatet «vurdering av massefangdam i Rogna» er det viktig at fremtidige uttak av masse og vedlikehold av elveløpet skjer på en måte som ivaretar fiskens leveområder, både mtp. uttaksmengde, tidspunkt etc.

Kulturvern faglige forhold

Arkeologiske kulturminner

Opprinnelig reguleringsplanforslag ble overflateregistrert høsten 2015. Det ble da overflateregistrert et område som strekker seg betydelig lenger mot øst enn forslag til planendring. Mot vest er det i hovedsak mindre justeringer på 20-30 meter. Kulturminner i områder såpass nær plangrensen ville normalt blitt fanget opp i forbindelse med registreringen i 2015. Det er gode data fra flybåren laserskanner over området. I områdene foreslått utvidet mot vest er det ikke synlige spor etter kulturminner.

På grunnlag av ovennevnte vurderes det ikke som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken.

Med vennlig hilsen

Kristin Ryen Reithaug
seksjonssjef

Hanne Thingstadberget
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til:

- STATSFORVALTEREN I INNLANDET
- STOR-ELVDAL KOMMUNE

Statens vegvesen
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

26.08.2021
201503681-17
323
02.07.2021
20/155665-30

Torleiv Yli Myre

NVEs merknader ved offentlig ettersyn - Forslag til planendring for reguleringsplan for rv. 3 Evenstad - Imsroa syd - Stor-Elvdal kommune

Det vises til oversendelse av 02.07.2021.

NVE ser det som positivt at massefangdam i Rogna tas ut av gjeldende plan, med begrunnelse i bl.a. konsekvenser for naturmangfold, usikkerhet i sedimentasjonsvolum og pågående FoU-arbeid knyttet til test-områder for slike massefangdammer på utvalgte steder langs Rv.3/fylkesveger i Østerdalen.

Formelt bør 200-årsflom fra Glomma legges inn som hensynssone i plankartet i sin helhet, men at man skiller på bestemmelser for hhv. områder til bebyggelse/anlegg (§ 12-5 nr 1) og andre reguleringsformål (§ 12-5 nr. 2-6). Flomsonene for Evja, Rogna og Ellingsbekken bør også vises som hensynssoner i plankartet.

Ved bygging i flomutsatte områder, er det viktig at flomfaren ikke forverres for 3. part. NVE anbefaler derfor at Statens vegvesen dokumenterer virkningene av planlagt Rv. 3 på flomforholdene i Glomma mht. oppstuvning. Traseen legges lenger ut mot Glomma i forhold til eksisterende Rv. 3. Det er imidlertid planlagt flere landbruksunderganger og brukryssinger langs ny trase, som muligens kan bidra til at Glomma fortsatt kan benytte strømningsareal vest for ny Rv. 3. Statens vegvesen bør derfor dokumentere i hvilken grad ny veg vil forverre flomfaren for 3. part.

Ann-Kristin Larsen
seksjonssjef

Torleiv Yli Myre
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.



STATSFORVALTEREN I INNLANDET
STOR-ELVDAL KOMMUNE

Statens vegvesen

Deres ref:

Vår ref: 2021/139738

Dato: 13.08.2021

Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



SVAR TIL REGULERINGSPLAN FOR RV 3 EVENSTAD-IMSROA SYD - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV FORSLAG TIL PLANENDRING

Mattilsynet viser høring av forslag om planendring for RV 3 Evenstad- Imsroa syd og har følgende innspill til oppstartsvarselet.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann.

Som høringsinstans til arealplaner har Mattilsynet i oppgave å bidra til at arealplanen ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene:

- drikkevann
- plantehelse
- fiskehelse/fiskevelferd
- dyrehelse/dyrevelferd

Saksopplysning:

Formålet med planendringene er å øke nytten for samfunnet, gi bedre framkommelighet og øke trafiksikkerheten.

De viktigste forslagene er:

- Vi har hevet den nye rv. 3 slik at hele strekningen fra Svingen (Arnesen—butikken) til kryss med Birkebeinerveien skal tåle en SO—års—flom i Glomma.
- Vi legger til rette for sammenhengende lokalveg på hele strekningen mellom Svingen og Birkebeinerveien. Dette vil også gi enklere trafikkavvikling i anleggsperioden. En permanent lokal adkomstveg gir et tilbud til landbrukstrafikk samt gående og syklende etter åpning av ny veg.
- Vi opprettholder to kryss/koblinger mellom lokalvegen og ny rv. 3; ved Svingen og Birkebeinerveien.
- Som i gjeldende reguleringsplan bygges et nytt kryss ved Nordstu Messelt. Kryss ved Rogner i gjeldende reguleringsplan er tatt ut av planforslaget.
- For å følge opp kommunestyrets henstilling ved vedtak av gjeldende reguleringsplan vil vi legge til rette for å bygge fire underganger for husdyr, landbrukskryssing og adkomster under ny rv. 3 med fri høyde mellom 2,5 og 3,5 m..
- Høyere kjøretøy kan krysse ny rv. 3 på tilrettelagte punkter.

- Vi foreslår en ny løsning for føring av bekkeløpet for Evja, hvor vi i stor grad beholder Evja i dagens løp og flytter ny rv. 3 litt lengre øst

Mattilsynets kommentarer:

Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, er seg sitt ansvar bevisst.

Smitte kan spres både med jordmasser som flyttes og med maskiner med jord, frø og andre planterester.

Dyrehelse/dyrevelferd er en vesentlig del som skal vurderes. Dyrevelferdsloven § 2 skiller ikke mellom ville og tamme dyr. Ved utbygging/forbedring av veier er det viktig at dyrevelferd også er et tema. Mattilsynet forventer derfor at det legges til rette for at ville dyr kan krysse veien uten risiko for trafikanter og seg selv, samt at veien sikres mot at ville dyr kan komme inn på veibanen og blir påkjørt.

Med hilsen

Helge Heimstad
Spesialinspektør

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Postboks 987

2604

LILLEHAMMER

Fra: Guttorm Tysnes (NLF region 2)
Til: [Firmapost](#)
Kopi: [Tore Velten](#); tore@tamnestransport.no; [Regionleder Hedmark-Oppland](#); [Fylkesleder Innlandet](#); stehes@online.no; Kjell.jon@dyretransport.no; tommy.engen@hotmail.com; folako@online.no; johannes@fagernes-anlegg.no; frode@hakensbakkentransport.no; post@fjellvangtransport.no; [Hege Anita Gaaskjølén](#)

Emne: Hørings svar - Planendring for RV3 Evenstad - Imsroa syd og og planoppstart Rogner massetak
Dato: lørdag 28. august 2021 22:29:35
Vedlegg: [image001.jpg](#)
[210829 Planendring og planoppstart for RV3 Evenstad - Imsroa syd PDF.pdf](#)

Her er innspill fra lastebileierne.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund

Region 2 – Innlandet

Guttorm Tysnes

Regionsjef

Stolvstadvegen 1

2360 Rudshøgda

Epost; gt@lastebil.no

Mobil: + 47 957 74 761

Telefon: + 47 415 44 100

Pressevakt: + 47 415 44 200

Kollegahjelp: +47 415 44 400

Følg nyheter fra NLF på [vår nettside](#) og på [vår Facebookside](#)

Abonner på nyhetsbrev fra NLF [her](#).





NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Innlandet

Stolvstadvegen 1

2360 Rudshøgda

Mobil 95 77 47 61

gt@lastebil.no

Bankgiro 7162.05.68842

Org.nr. 971299681

www.lastebil.no

Statens vegvesen

firmapost@vegvesen.no

Rudshøgda, 28.08.2021

Planendring for RV3 Evenstad - Imsroa syd og og planoppstart Rogner massetak
Norges Lastebileier-Forbund Innlandet viser til forslag om planendring for rv.3 Evenstad – Imsroa syd og planoppstart Rogner massetak. NLF støtter begge disse forslagene.

- Fire driftsunderganger for husdyr og mindre maskiner, vil gi færre landbruksmaskiner på riksveg 3. Trafikkflyten og trafikksikkerheten blir vesentlig bedre. Dette er også et godt miljøtiltak.
- Det gir bedre framkommelighet og vegen blir sjelden stengt på grunn av flom når rv. 3 blir løftet for å kunne tåle en 50-års flom i Glomma.
- Med gamle rv. 3 som gjennomgående lokalveg på strekningen, blir det økt sikkerhet for myke trafikanter og lokal trafikk.

Rogner massetak

Norges Lastebileier-Forbund Innlandet ser det som en fordel for vegutbyggingen at massene tas ut på Rogner. Det vil gi kortere transport og lavere klimautslipp.

Sluttord

Tungtransporten mellom Oslo og Trondheim kjører Østerdalen. Evenstad – Imsroa syd er en av flere strekninger på rv.3 som ikke holder tilfredsstillende standard. Messeltsvingene har vært spesielt krevende med flere alvorlige ulykker. Vi har ventet lenge på utbedringer. Norges Lastebileier-Forbund Innlandet ser fram til at utbyggingen kommer i gang. En bedre rv. 3 vil bety mye for trafikksikkerheten og framkommeligheten. Vi forventer oppstart i 2022!

Med hilsen fra

Norges Lastebileier-Forbund Region 2 - Innlandet

Arild Olsbakk, styreleder

Guttorm Tysnes, regionsjef



Fra: Karen Anna Kiaer
Til: [Geir Pedersen](#)
Emne: Innspill ifbm varslet oppstart for planendring RV3 Evenstad til Imsroa 18.12.2020
Dato: mandag 30. august 2021 12:20:40
Vedlegg: [Innspill til planoppstart 18.12.2020.pdf](#)

Hei Geir,

Her er uttalelsen jeg merket meg at ser ut til å ikke være med i runden med frist 18.12.2020. Når det gjelder dagens høringsfrist for merknader til reguleringsendring lager jeg en oppdatert uttalelse fra Jo Gimse og meg selv nå i dag og sender over også, siden det har skjedd endringer siden forrige runde.

Mvh Karen Anna

Synspunkter og innspill i forbindelse med varsel om planoppstart

Innledning

I etterkant av møtet den 3.12.2020 på Mykleby samfunnshus, har vi (Leif Verner Baarstad, Jo Gimse og Karen Anna Kiær) møttes og kommet frem til hvilke løsninger vi i felleskap mener er best for ny RV3 på strekningen forbi oss. Først vil vi trekke frem at vi er veldig fornøyde med at det er lagt inn underganger for hvert bruk, med en slik høyde at både dyr og det meste av traktorredskap vil kunne passere under ny RV3 på en effektiv og sikker måte. Når det gjelder eksakt plassering har vi et endringsforslag for Akselstu, som vi kommer tilbake til lenger ned.

Langsiktighet og bærekraft

Det viktigste grunnleggende perspektivet vårt, som vi ønsker å understreke innledningsvis, er behovet for å tenke langsiktig. Vi må sikre gode løsninger som skal leve mye lenger enn oss selv, og som vil påvirke livsgrunnlaget til generasjonene som skal drive videre etter oss. Vi må derfor forsøke å forutse utviklingen i jordbruket, for å unngå å ødelegge for fremtidens krav eller muligheter. Her mener vi eksempelvis trenden med at maskiner og utstyr stadig blir større. Presset på tid ser ikke ut til å avta, og lønnsomheten per time er det dessverre heller ikke mye som tyder på at vil øke voldsomt i det nærmeste. Med andre ord har vi all grunn til å anta at effektiviseringen vil fortsette, og at alt som legger ekstra tidsbruk eller andre kostnader inn i driftsregnestykkene, vil medføre en stor ulempe. Mye tyder også på at bonden i fremtiden vil kunne møte krav til CO2-regnskap på den enkelte gård, hvilket også understreker behovet for å minimere kjøreavstandene i driften.

Landbrukskryssinger

Med ovenstående lagt til grunn, mener vi at den eneste brukbare løsningen er at det etableres en landbrukskryssing for hver gård. Som nevnt under møtet 3.12 vil ikke dette medføre økt antall kryssinger av ny RV3. Behovet for å krysse riksveien med landbruksutstyr vil være eksakt det samme, uansett om vi kan kjøre korteste avstand rett ned fra den enkelte gård, eller om vi må kjøre lange omveier for å bruke kryssing lenger unna gården.

Slik forslaget foreligger nå, så vil Gimse måtte kjøre gammel RV3 bort til Trøa for å komme over landbrukskryssingen der, for så å kjøre nyanlagt driftsvei for jordbruket (på innsiden av ny RV3-trasé) tilbake til seg. Denne driftsveien vil legges over Kiær, slik at enda mer jord går bort. Vi har forståelse for at noe matjord må ofres for å tilfredsstille behovet for en bedre, sikrere vei. Men vi ønsker sterkt å holde antall dekar vi må avstå nede på et minimum! Etter intern gjennomgang av forslaget ser Kiær at de ikke har behov for noen slik intern driftsvei. Med undergang rett nord for Rogner, og landbrukskryssing ved Trøa, er Rogners behov godt dekket. Dersom den skisserte driftsveien anlegges, vil det kun være for å dekke Gimse sitt behov. Og en slik løsning vil medføre stor ulempe for Gimse, som vil måtte bruke flere ganger så lang tid på hver eneste tur med traktor og stor redskap. Det er fordyrende, upraktisk, og lite bærekraftig i disse miljøtider. Selv om det meste av redskapen som brukes i disse dager kan kjøres gjennom undergangene, så er gjødselvogner og skurtreskere noen eksempler på redskap som må krysse over den nye veien. Vi risikerer også at det kan bli vann i undergangene i perioder med flom eller høy vannstand, og at vi da må bruke landbrukskryssingene i større grad. Vårt forslag er derfor at Gimse får landbrukskryssing rett ned fra Knuts, i nærheten av inntegnet undergang.

Det samme som beskrevet for Gimse, blir også gjeldende for Baarstad på Akselstu. Her vil det på samme vis føre til betydelig økt kjøreavstand, med økte kostnader og stor ulempe, dersom Baarstad skal være nødt til å bruke landbrukskryssing sør (ved Trøa) eller nord for Akselstu. Landbrukskryssing for Akselstu ønskes lagt rett nord for låven, for å kunne kjøre rett ut til jordet fra redskapslageret. Her er også gjeldende på samme vis at ekstra driftsveier for jordbruket

ønskes unngått så langt mulig er, for å spare matjorda. Det kompliserer også forholdene dersom det skal anlegges driftsvei over en eiendom, som i utgangspunktet bare brukes av naboeiendom. Det sparer uten tvil tid og kostnader på alle vis, samt minimerer CO2-utslipp ved å unngå unødvendig lang transport, å ha en kryssing for hvert bruk. Hvis man tar sikte på å ha kryssing nord for Akselstu (ved Messelt) må det i tillegg anlegges ny bru over Evja.

Når gammel RV3-trasé etter forslaget blir internvei for gående, syklende, landbruksmaskiner og trafikk til den enkelte eiendom på strekningen, så vil vi også trekke frem trafikksikkerheten på denne "gamleveien" som et argument for å ha en kryssing rett ned fra hver gård. Det kan umulig være tvil om at jo færre store kjøretøy (landbruksmaskiner i dette tilfellet) som kjører langs denne internveien, jo sikrere er det for myke trafikanter, barn og dyr.

Udergang for Akselstu

Slik det ble foreslått og diskutert på møtet 3.12, ønskes denne undergangen flyttet fra der den i nåværende forslag ligger nord for gården, til en beliggenhet lengst mulig sør på eiendommen. Dette for å kunne flytte dyrene der beitet faktisk er.

Med undergang i sør, i stedet for forslagens undergang nord for Akselstu, så ønskes det at ny RV3 legges så tett inntil gammel trasé som mulig nord for gården, der det nå er lagt inn en viss avstand for å gi plass/høyde til undergangen. Dette for å redusere beslag av dyrka mark.

Øvrige ønsker og forslag

- Vi ønsker sterkt at gammel trasé, som blir "internvei", skal få maksimalt 50 km/t fartsgrense på hele strekningen. Vi støtter også Vegvesenets forslag om å smalne inn veien.
- Det ønskes skiltet til Myklebysetra ved Arnesen; første avkjøring for å komme til setra sørfra.
- Generelt for undergangene tar vi for gitt at høyden som er angitt også gjelder i full bredde?

Avslutningsvis vil vi nevne at selv om forhandlinger om kompensasjon kommer i senere runder, så setter vi pris på Vegvesenets positive holdning til å ta vare på matjordlaget, og muligheten for å erstatte medgått dyrka mark med annen eiendom der slik eksisterer. Vi ønsker selvfølgelig å delta også i de videre prosessene med å finne frem til de beste løsningene for fremtiden.

Med vennlig hilsen

sign.

Leif Verner Baarstad

sign.

Jo Gimse

sign.

Karen Anna Kiær

From: Karen Anna Kiaer <karenanna@kiar.no>
Sent: 7. september 2021 10:02
To: Firmapost
Subject: Uttalelse ifbm planendningsforslag RV3 Evenstad - Imsroa syd, frist
29.8.2021
Attachments: Innspill planendningsforslag RV3 29.8.2021.pdf

Hei,

Vedlagt er høringsuttalelse fra Jo Gimse og Kiær Mykleby, etter avtalt utsatt frist.
Fint om jeg kan få bekreftelse på at mailen er mottatt.

Mvh Karen Anna Kiær

Reguleringsplan for rv. 3 Evenstad - Imsroa syd. Kommentarer til planendringforslagene.

Jo Gimse og Kiær Mykleby har følgende innspill og sterke oppfordring i forhold til det foreliggende planendringforslaget for ny RV3 på strekningen Evenstad - Imsroa syd.

Langsiktighet og bærekraft

Vårt hovedfokus er behovet for å tenke langsiktig. Vi må sikre gode løsninger som skal leve mye lenger enn oss selv, og som vil påvirke livsgrunnlaget til generasjonene som skal drive videre etter oss. Vi må utvikle driften på våre gårder slik at alt ligger til rette for fremtidens krav og muligheter. Maskiner og utstyr blir stadig større, og presset på tid øker samtidig som lønnsomheten i jordbruket går ned. Med andre ord er det ekstremt viktig å holde både tidsbruk og andre kostnader nede. Mye tyder på at bonden i fremtiden også vil møte krav til CO2-regnskap på den enkelte gård, hvilket blir nok et viktig argument for å minimere kjøreavstandene i driften.

Landbrukskryssinger

Med disse kravene til både kostnadsbesparelser og bærekraft, er den eneste brukbare løsningen at det etableres en landbrukskryssing for hver av gårdene Rogner og Knuts. For klarhets skyld minner vi om at dette ikke vil medføre økt antall kryssinger av ny RV3. Behovet for å krysse riksveien med landbruksutstyr vil være eksakt det samme, uansett om vi kan kjøre korteste avstand rett ned fra den enkelte gård, eller om vi må kjøre lange omveier før vi kan krysse riksveien.

Med gjeldende forslag vil Gimse måtte kjøre gammel RV3 bort til Trøa for å komme over landbrukskryssingen der, for så å kjøre nyanlagt driftsvei for jordbruket (på østsiden av ny RV3-trasé) tilbake til seg. **En slik løsning vil medføre stor ulempe for Gimse, som vil måtte bruke flere ganger så lang tid på hver eneste tur med traktor og stor redskap.** Det betyr, som nevnt over, betydelig økte transportkostnader og tidsbruk, og er lite bærekraftig i disse miljøtider. Selv om det meste av redskapen som brukes i disse dager kan kjøres gjennom undergangene, så er gjødselvogner, river og skurtreskere noen eksempler på redskap som må krysse over den nye veien. Vi risikerer også at det kan bli vann i undergangene i perioder med flom eller høy vannstand, og at vi da må bruke landbrukskryssingene i langt større grad.

Dersom Gimse vil måtte benytte landbrukskryssingen ved Trøa, slik det foreslås, vil driftsveien han trenger på østsiden av RV3 for å kjøre tilbake til seg, legges over Kiærs

jordvei, slik at enda mer jord går bort. Vi har forståelse for at noe matjord må ofres for å tilfredsstille behovet for en bedre, sikrere vei. Men vi ønsker sterkt å holde antall dekar vi må avstå nede på et minimum! Etter intern gjennomgang av forslaget ser Kiær at de ikke har behov for noen slik intern driftsvei. Med undergang rett nord for Rogner, og landbrukskryssing ved Trøa, er Rogners behov godt dekket. Dersom den skisserte driftsveien anlegges, vil det kun være for å dekke Gimse sitt behov.

Når gammel RV3-trasé etter forslaget blir internvei for gående, syklende, landbruksmaskiner og trafikk til den enkelte eiendom på strekningen, så vil vi også trekke frem trafikksikkerheten på denne "gamleveien" som et argument for å ha en kryssing rett ned fra hver gård. Det kan umulig være tvil om at jo færre store kjøretøy (landbruksmaskiner i dette tilfellet) som kjører langs denne internveien, jo sikrere er det for myke trafikanter, barn og dyr.

Vår sterke oppfordring er at Gimse får landbrukskryssing rett ned fra Knuts, i nærheten av inntegnet undergang.

Øvrige ønsker og forslag

- Vi ønsker sterkt at gammel trasé, som blir "internvei", skal få maksimalt 50 km/t fartsgrense på hele strekningen. Vi støtter også Vegvesenets forslag om å smalne inn veien.
- Det ønskes skiltet til Myklebysetra ved Arnesen; første avkjøring for å komme til setra sørfra.
- Generelt for undergangene tar vi for gitt at høyden som er angitt også gjelder i full bredde?

Med vennlig hilsen

sign.

sign.

Jo Gimse

Karen Anna Kiær

Finn Arnesen
Innatilveien 3
2480 Koppang

- 9 SEPT 2021
Statens vegvesen

Mykleby 29.08.21

Statens Vegvesen
PB 1010
Nordre Ål
2605 Lillehammer

Rv. 3 Evenstad - Imsroa Syd.

I forbindelse med endring av avkjøring for adkomstvei til Mykleby seter og dagens bebyggelse på Mykleby, vil denne endringen føre til at trafikken passerer like utenfor min bolig på Innatilveien på Mykleby. I den forbindelse ønsker jeg at det blir tatt med i planverket å etablere fartsdempere, for å dempe hastigheten på trafikken forbi min bolig. Det er i perioder stor trafikk av hytteboere som kommer til å bruke denne veien.

Vennlig hilsen
Finn Arnesen
Finn Arnesen.

Fra: Dag Stenersen
Til: ["firmapost-ost@vegvesen.no"](mailto:firmapost-ost@vegvesen.no); [Firmapost](#); [Geir Pedersen](#)
Kopi: [Randi Stenersen Kristiansen](#); ["Mari Stenersen"](#)
Emne: Deres ref 15/227038-22 og 15/227038-50 Rv 3 Evenstad-Imsroa S.
Dato: søndag 22. august 2021 20:03:42
Vedlegg: [SKM_C45820121512550.pdf](#)

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/1551665-35

Vedlegg er ikke vedlagt her. Oversendt tidligere i forbindelse med gjeldende reguleringsplan.

Viser til høringsfrist 29/8-21 i forhold til ny reguleringsplan, og har følgende innspill.

Viser også til tidligere kommunikasjon (se mailtråd under samt vedlegg).

Vi ser i ny reguleringsplan at fartsgrensen har økt til 90 km/t, mens det i gjeldene reguleringsplan er 80 km/t. Hva er tenkt som framtidig fartsgrense på RV3 på strekningen Evenstad bru –

Svingen? Dersom det er 90 km/t, må det gjennomføres nye støyberegninger for vår eiendom.

Vi registrerer i saksdokumentene at det er tenkt en videre utvidelse inn på vår eiendom. I

henhold til tidligere innsendte brev, mener vi dette vil gjøre adkomsten til eiendommen svært vanskelig på vinterstid.

Vedr støy, så vil det være behov for støyreducerende tiltak både innendørs og ute på eiendommen. Vi har 2 innganger til huset, en på oversiden og en på nedsiden mot veien. Begge blir brukt som adkomst til boligdel i det daglige.

Boligen blir pr i dag brukt som utleiebolig for studenter på Evenstad, og vi ber om forutsigbarhet i forhold til framdriften i prosjektet. Dette for å kunne opptre ryddig overfor våre leietagere. Vil også nevne at eiendommens størrelse og beliggenhet med nærhet til Høgskolen, gir oss mulighet til å utvikle eiendommen med flere utleieenheter.

Vi ser to potensielle løsninger i saken:

1. SVV løser inn eiendommen i sin helhet.
2. SVV gjennomfører omfattende tiltak som sikrer at boligen får en standard i henhold til gjeldende forskrifter.

Vi imøteser kommunikasjon med rette instans i Statens Vegvesen vedr videre fremdrift i forhold til gjennomføringsfasen som vil berøre vår eiendom.

Med vennlig hilsen

Mari, Randi og Dag Stenersen

Kontaktinfo: Dag Stenersen 97077585 dag.stenersen@betonmast.no

Fra: Dag Stenersen

Sendt: onsdag 16. desember 2020 07:58

Til: 'firmapost@vegvesen.no' <firmapost@vegvesen.no>; Pedersen Geir <geir.pedersen@vegvesen.no>

Emne: Deres ref 15/227038-22 og 15/227038-50 Rv 3 Evenstad-Imsroa S.

Hei, viser til informasjonsmøte på Mykleby Samfunnshus avholdt torsdag 3.12.2020.

Vi viser også til vedlagte tidligere innsendte brev vedr våre merknader i forhold til utbyggingsprosjektet av 4.12.2017.

Vårt innspill nå etter avholdt møte 3.12.2020 er at vi forutsetter at veiprojektet prosjekteres og bygges i henhold til gjeldende reguleringsplan, og at alle tidligere nevnt tiltak utføres på hele strekningen fra Evenstad Bru til Imsroa S.

Vi mener derfor at forhold rundt støybelastning, tilkomstvei, utleieforringelse og forringelse av eiendommen må hensyn tas i sin helhet.

Når det gjelder støy så viser vi til utførte tiltak utført på naboeiendom i syd, der vi ser at det er relativt store og omfattende støytiltak på fasader.

Vårt hus ligger nærmere veien, og har i henhold til støyrapport mer ugunstige støymessige forhold. Vår boligen består av 2 boligetasjer som det må gjøres støytiltak på.

Vi mener derfor at det samfunnsøkonomisk er mest fornuftig at vår eiendom innløses, da vi anser kostnadsnivå på støytiltak sammen med andre nevnt tiltak til å være høyere enn verdien

på eiendommen.

Vi ber om at dette vurderes og om ønskelig stiller vi et avklarende møte rundt forholdet.

Med vennlig hilsen

BETONMAST INNLANDET AS

Dag Stenersen

Avdelingsleder

Mobil: +47 970 77 585 | Sentralbord: +47 61 16 86 00

dag.stenersen@betonmast.no | www.betonmast.no

Fra: xx26x@betonmast.com [<mailto:xx26x@betonmast.com>]

Sendt: 15. desember 2020 12:48

Til: Dag Stenersen <dag.stenersen@betonmast.no>

Emne: Message from KM_C458



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET
Postboks 987

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/155665-45

2604 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:
Utbygging

Saksbehandler/telefon:
Ellen Agnes Huse / 62553771

Vår referanse:
20/155665-45

Deres referanse:

Vår dato:
26.11.2021

Vedr. Statsforvalterens uttalelse med innsigelse, forslag til reguleringsendring rv. 3 Evenstad – Imsroa syd. Oversendelse av tilleggsdokumentasjon

Det vises til Statsforvalterens uttalelse datert 08.09.21 til forslag til reguleringsendring for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd som har vært ute til offentlig ettersyn. Med henvisning til plan- og bygningslovens § 4-3 har Statsforvalteren i sin uttalelse fremmet innsigelse til planendringen begrunnet i at den framlagte ROS-analysen er mangelfull. Statsforvalteren viser til at ROS-analysen ikke tilfredsstillter kravene slik de beskrives i veilederen, og vurdering av uønsket hendelse «Flom – veg oversvømmes», mangler. I tillegg anbefaler Statsforvalteren at Statens vegvesen dokumenterer de hydrologiske virkningene av ny veg mht. flomfare i Glomma. Dette er oppfølging av NVEs merknad til planforslaget ved offentlig ettersyn i brev datert 26.08.21.

Dialog med Statsforvalteren vedr. innsigelse

Det har vært møter mellom representanter fra Statsforvalteren og Statens vegvesen forut for høringsfristen til offentlig ettersyn og etter at innsigelsen forelå, henholdsvis 25.08.21 og 12.10.21. Som avtalt i møte den 25.08.21 oversendte Statens vegvesen et notat som sammenfattat og utdypet Vegvesenets vurderinger vedr. samfunnssikkerhet knyttet til rv. 3 slik de ble diskutert i dette møtet. Notatet ble oversendt Statsforvalteren i brev av 30.08.21.

Tilleggsopplysningene var ikke tilstrekkelig for å unngå at det ble fremmet innsigelse. Det ble videre gjennomført et møte 12.10.21 for å få nærmere klarhet i innsigelsens innhold, og behov for ytterligere vurderinger og dokumentasjon fra Statens vegvesen.

Postadresse
Statens vegvesen
Utbygging
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Parkgata 81
2317 HAMAR

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Statens vegvesens dokumentasjon – oppfølging av innsigelsen

Statens vegvesen har nå fått utført en vannlinjeberegning for 10-, 20-, 50- og 200-årsflom i Glomma samt komplettert notat for vurdering av ROS-analysen for den uønskete hendelsen «Flom – veg oversvømmes». Notatene følger vedlagt her, begge datert 18.11.21.

Konklusjonene er som følger:

Vannlinjeberegning flom i Glomma

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 Rv3 frå Evenstad til Imsroa ved samlege flaumstorleikar. Resultata viser at landbruksundergangar og brukrysningsar vil tilgjengeleggjera området vest for ny veg, slik at Glomma framleis kan nytte strømningsarealet vest for ny Rv. 3 under ein flaumhending. Ved ein 200-årsflaum vil ny Rv. 3 bli delvis oversvømt, og flaumvatn vil i tillegg flaume over vegbana. Ved mindre flaumhendinga vil undergangar/kulvertar/bruer tilgjengeleggjera området vest for vegen som flaumslette.

Resultata syner at ny Rv. 3 ikkje vil føre til oppstuvning av vasstanden under flaum, og at flaumfaren ikkje vil forverrast for 3. part.

ROS-analyse: uønsket hendelse «Flom – veg oversvømmes»

Konsekvenser for kritiske samfunnsfunksjoner og for 3. part

Ved en 200-årsflom i Glomma vil ny rv. 3 bli delvis oversvømt på strekningen som omfattes av denne planen, og nord og sør for planområdet. På strekningen mellom Kolomoen og Ulsberg går E6 parallelt i vest, og vil kunne fungere som nødvendig omkjøringsveg for den regionale trafikken. For utrykningskjøretøy vil en 200-årsflom være utfordrende både i eksisterende og ny situasjon, uavhengig av planlagt utbygging av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. Store deler av det lokale området vil stå under vann frem til flommen har passert. Noe av vannet vil passere vestover under ny rv. 3 i underganger/kulverter/bruer frem til 200-årsflommen inntreffer. I planlagt ny situasjon vil mer av rv. 3 stå over vann ved enn 200-årsflom sammenliknet med eksisterende situasjon. Ved lavere flomnivåer vil planlagt tiltak ha positiv konsekvens for samfunnskritiske funksjoner og beredskap.

Framkommeligheten for utrykningskjøretøy langs rv. 3 vil være bedre i ny situasjon enn i dag, og bedre enn ved gjeldende reguleringsplan. Adkomsten til boliger innenfor planområdet vil, som i dag, være fra dagens rv. 3 som opprettholdes som lokalveg på strekningen. Framkommeligheten for utrykningskjøretøy til eiendommene i området vil dermed være uendret sammenliknet med dagens og opprinnelig regulert situasjon. Flomvannstanden påvirkes ikke som følge av reguleringsendringen. Ved 200-årsflom vil området i stor grad stå under vann, uavhengig av det planlagte tiltaket som reguleringsendringen omfatter.

Reguleringsendringen vurderes å ikke påvirke samfunnskritiske funksjoner eller å gi negative konsekvenser for 3. part, sammenliknet med eksisterende eller opprinnelig regulert situasjon.

Lokalt beredskapsarbeid, Stor – Elvdal kommune

I oppfølgingen av innsigelsen har Statens vegvesen vært i kontakt med Stor–Elvdal kommune for å innhente noe informasjon om kommunens beredskapsplaner. Kommunen opplyser at det arbeides med en beredskapsplan hvor flom naturlig nok er et tema og hvor alternative lokale kjøreruter ved storflom blir drøftet og kartfestet (private skogsbilveger o.a.).

Statens vegvesens samlede vurdering

Statens vegvesen har et nasjonalt ansvar for framkommelighet på veg. Rv. 3 er en viktig nasjonal transportrute. 80–90% av tungtransporten på veg velger rv. 3 gjennom Østerdalen mellom Oslo og Trondheim.

Gjennom NTP gir Stortinget føringer for utviklingen av vegnettet. Dette blir fulgt opp via handlingsplaner og senere bevilgninger til konkrete prosjekter. For rv. 3 gjennom Østerdalen er det valgt å utvikle vegruta etter en utbedringsstandard hvor bedring av framkommelighet og trafikksikkerhet er tillagt vesentlig vekt. Reguleringsplanen for den 5 km lange strekningen fra Evenstad til Imsroa S (og forslag til planendring på strekningen Svingen – Imsroa syd) følger opp denne strategien.

Det er lengre strekninger av rv. 3, sør og nord for parsellen det fremmes forslag til planendring for, som er utsatt for 200-årsflom i Glomma. Deler av disse strekningene er allerede utbedret, og deler mangler reguleringsplan og prioritering mht. midler til gjennomføring. Den utbedrede strekningen rv. 3 Søkkunda bru – Evenstad bru, tilstøtende parsell i sør, ble ferdig utbedret i 2018. Som grunnlag for reguleringsplanen ble det søkt om og godkjent fravik for krav om sikkerhetsnivå for 200-årsflom + sikkerhetsmargin. Reguleringsplan la til grunn en utbedring basert på høyde som for eksisterende veg på strekningen, der deler av strekningen står under vann ved en 10-års-flom.

Forslaget til planendring gjelder deler av en plan som relativt nylig (2018) har vært til full behandling og vedtak. Gjeldende reguleringsplan er godkjent uten innsigelser. Forslaget til planendring på del av strekningen er initiert med tanke på å forbedre og optimalisere gjeldende plan i forhold til føringer fra Stor–Elvdal kommunestyre, trafikksikkerhet, framkommelighet og flom. Med tanke på flom er forslaget en forbedring sammenliknet med gjeldende plan fra 2018 på strekningen Svingen – Imsroa syd. Høyden på ny riksveg vil klare en 50-års flom og dermed tåle en større flom enn tilstøtende og ferdig utbedret strekning av rv. 3. Den nye riksvegen vil også tåle en større flom enn avløst veg som blir lokalveg (kommunal veg) for oppsitterne etter utbyggingen.

Supplerende ROS-analyse konkluderer med at den foreslåtte planendringen vurderes å ikke påvirke samfunnskritiske funksjoner eller å gi negative konsekvenser for 3. part, sammenliknet med eksisterende eller opprinnelig regulert situasjon.

På denne bakgrunn ber Statens vegvesen om at Statsforvalteren frafaller sin innsigelse slik at planendringen kan sluttbehandles i Stor–Elvdal kommunestyre.

Med hilsen

Taale Stensbye
Prosjektleder rv. 3

Geir Pedersen
Planleggingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: Vasslinjeutrekning Glomma Evenstad – Imsroa (18.11.21)
Notat – vurdering av risiko- og sårbarhetsanalyse (18.11.21)

Kopi

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE) REGION ØST, Postboks 4223, 2307
HAMAR
STOR-ELVDAL KOMMUNE, Postboks 85, 2481 KOPPANG



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Asbjørn Lund, 911 62 651
Kjell Erik Kristiansen, 62 55 11 07

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/155665-46

Forslag til reguleringsendring Rv3 Evenstad - Imsroa syd - ny vurdering av vår innsigelse - Stor-Elvdal kommune

Vi viser til brev 26.11.21 med tilleggsdokumentasjon og anmodning om trekking av innsigelse. Statsforvalteren opprettholder sin innsigelse fordi planforslaget fortsatt ikke sikrer for 200-årsflom på en viktig hovedveg.

Statsforvalteren fremmet i brev datert 08.09.21 innsigelse til reguleringsplanen for RV 3 Evenstad – Imsroa syd. Innsigelsen var begrunnet med at risiko- og sårbarhetsanalysen ikke tilfredstilte kravene i veileder *Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging* (DSB 2017) når det gjaldt vurdering av uønsket hendelse «*Flom – veg oversvømmes*». Det var ikke vurdert hvordan svikt i kritisk infrastruktur påvirker andre kritiske samfunnsfunksjoner og hvilke konsekvenser dette kan få for 3. part. Analysen manglet vurderinger av rv. 3 som kritisk infrastruktur, og hvordan 200-årsflom med stengning påvirker samfunnskritiske funksjoner. Dette gjelder for eksempel framkommelighet for utrykningskjøretøyer til de som er bosatt i og i nærheten av planområdet.

På bakgrunn av innsigelsen har nå Statens vegvesen oversendt oppdatert risiko- og sårbarhetsanalyse med redegjørelse for deres vurderinger av framkommelighet i flomsituasjoner.

Nedenfor gjengis deler av redegjørelsen:

Ved en 200-årsflom i Glomma vil ny RV 3 bli delvis oversvømt på strekningen som omfattes av denne planen, og nord og sør for planområdet. På strekningen mellom Kolomoen og Ulsberg går E6 parallelt i vest, og vil kunne fungere som nødvendig omkjøringsveg for den regionale trafikken. For utrykningskjøretøy vil en 200-årsflom være utfordrende både i eksisterende og ny situasjon, uavhengig av planlagt utbygging av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. Store deler av det lokale området vil stå under vann frem til flommen har passert. Noe av vannet vil passere vestover under ny rv. 3 i underganger/kulverter/bruer frem til 200-årsflommen inntreffer. I planlagt ny situasjon vil mer av rv. 3 stå over vann ved enn 200-årsflom sammenliknet med eksisterende situasjon. Ved



lavere flomnivåer vil planlagt tiltak ha positiv konsekvens for samfunnskritiske funksjoner og beredskap.

Framkommeligheten for utrykningskjøretøy langs rv. 3 vil være bedre i ny situasjon enn i dag, og bedre enn ved gjeldende reguleringsplan. Adkomsten til boliger innenfor planområdet vil, som i dag, være fra dagens rv. 3 som opprettholdes som lokalveg på strekningen. Framkommeligheten for utrykningskjøretøy til eiendommene i området vil dermed være uendret sammenliknet med dagens og opprinnelig regulert situasjon. Flomvannstanden påvirkes ikke som følge av reguleringsendringen. Ved 200-årsflom vil området i stor grad stå under vann, uavhengig av det planlagte tiltaket som reguleringsendringen omfatter.

Reguleringsendringen vurderes å ikke påvirke samfunnskritiske funksjoner eller å gi negative konsekvenser for 3. part, sammenliknet med eksisterende eller opprinnelig regulert situasjon.

Forslaget til planendring gjelder deler av en plan som relativt nylig (2018) har vært til full behandling og vedtak. Gjeldende reguleringsplan er godkjent uten innsigelser. Forslaget til planendring på del av strekningen er initiert med tanke på å forbedre og optimalisere gjeldende plan i forhold til føringer fra Stor-Elvdal kommunestyre, trafiksikkerhet, framkommelighet og flom. Med tanke på flom er forslaget en forbedring sammenliknet med gjeldende plan fra 2018 på strekningen Svingen – Imsroa syd. Høyden på ny riksveg vil klare en 50-års flom og dermed tåle en større flom enn tilstøtende og ferdig utbedret strekning av rv. 3. Den nye riksvegen vil også tåle en større flom enn avløst veg som blir lokalveg (kommunal veg) for oppsitterne etter utbyggingen.

Supplerende ROS-analyse konkluderer med at den foreslåtte planendringen vurderes å ikke påvirke samfunnskritiske funksjoner eller å gi negative konsekvenser for 3. part, sammenliknet med eksisterende eller opprinnelig regulert situasjon.

Statens vegvesen ber på bakgrunn av ovennevnte om at Statsforvalterens innsigelse trekkes.

Statsforvalteren vurderer at uønsket hendelse «Flom – veg oversvømmes» nå er bedre belyst og vurdert i risiko- og sårbarhetsanalysen. Konklusjonen i analysen er blant annet at reguleringsendringen, med hevet veglinje og vegen lenger vekk fra deler av bebyggelsen, vil ha en positiv innvirkning på flomproblematikken. Statsforvalteren anser at det er positivt at den foreslåtte utbedringen av RV3 medfører bedring av sikkerheten mot flom i forhold til nåværende situasjon og tidligere planforslag, men er fortsatt ikke planlagt å sikre mot mer enn en 50-årsflom. Vi vil påpeke at planforslaget inneholder ny vegtrase for RV3 på denne strekningen, og at det utløser krav om sikring mot 200-årsflom.

Statens vegvesen har også fått utført en vannlinjeberegning for 10-, 20-, 50- og 200-årsflom i Glomma. Resultatene viser at ny Rv. 3 ikke vil føre til oppstuvning av vannstanden under flom, og at flomfaren ikke vil forverres for 3. part.

Ut fra en helhetsvurdering av planen og ny risiko- og sårbarhetsanalyse, finner vi å legge vekt på at planforslaget ikke sikrer for 200-årsflom. FNs klimapanel har slått fast at klimaendringene med stor sannsynlighet vil medføre mer flom og ekstremvær noe som medfører at flommer som i dag anslås å ha et gjentaksintervall på 50 år, vil komme hyppigere i framtiden, og at det må tas høyde for når veger og annen infrastruktur skal planlegges og utbygges. RV3 er tillegg en viktig hovedvei mellom Trøndelag og Sør-Norge, og det vil medføre store konsekvenser for trafikk og for utrykningskjøretøy om denne vegen blir stengt. Det er også en viss sannsynlighet for at hovedveier gjennom både



Østerdalen og Gudbrandsdalen blir stengt samtidig. På bakgrunn av dette konstaterer Statsforvalteren at innsigelsen som ble fremmet i brev datert 08.09.21 opprettholdes.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Stor-Elvdal kommune	Postboks 85	2481	KOPPANG
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/155665-47

Behandlende enhet:
Utbygging

Saksbehandler/telefon:
Arne Meland / 62553721

Vår referanse:
20/155665-47

Deres referanse:

Vår dato:
25.04.2022

Forslag til reguleringsendring Rv. 3 Evenstad – Imsroa syd. Avklaring av innsigelse.

Det vises til tidligere korrespondanse og møter i sakens anledning, senest Statsforvalterens brev av 31.01.2022 med opprettholdelse av innsigelse i tråd med uttalelse til offentlig ettersyn, samt møte avholdt 21.04.2022.

Som meddelt i møte 21. april, er Statens vegvesen, for den spesifikke utbedringsstrekningen som omfattes av denne reguleringsendringen, innstilt på å heve de delene av ny/omlagt rv. 3 som i teknisk underlag til opprinnelig planforslag var planlagt beliggende under 200-års flomnivå for Glomma. I dette ligger ellers at ny veg må tilsluttes eksisterende veg i sør innenfor det planområdet reguleringsendringen omfatter.

Dette legges til grunn for revidert planforslag. Da en heving av omlagt rv. 3 vil gi endrede konsekvenser for arealinngrep, barrierevirkning, støy m.v., vil Statens vegvesen med hjemmel i plan- og bygningsloven §3.7 legge revidert planforslag ut på offentlig ettersyn.

Som avtalt i møte oversendes en kortfattet, foreløpig oversikt over konsekvenser av at omlagt rv. 3 heves, slik at omlagt/nybygd del av vegen blir liggende over Q_{200} :

Det vises også til vedlagte tegninger.

- Vegen heves, på det meste med 1,4 meter, i all hovedsak mellom 0 og 1 meter, på ca. 2 km av planstrekningen på ca. 5 km.
- Arealbeslaget øker med om lag 6 daa, i hovedsak på fulldyrka jord.
- En heving av omlagt riksveg vil endre forholdet for vegtrafikkstøy, dog i liten grad. Generelt blir det noe mindre støy nærme vegen og mer støy lenger unna i områder der vegen er hevet. T-1442 (2021) gjelder, uavhengig av vegens høyde, for tiltak på de støyutsatte eiendommene.
- En heving av vegen til 200-års flomnivå påvirker ikke flomsituasjonen for tredjepart.

Postadresse
Statens vegvesen
Utbygging
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Næringsveien 2
2340 LØTEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

- Hevingen øker fyllingsbehovet med i størrelsesorden 45 000 m³, med tilhørende økning i prosjektkostnadene på om lag 10 mill. kr.

I tillegg til heving av ny rv. 3 vil justeringen medføre heving av tilhørende kryss og avkjørsler, samt justering av noen landbruksadkomster. Dette vil også kunne ha areal- og kostnadmessige konsekvenser.

Statens vegvesen ønsker en foreløpig, skriftlig bekreftelse fra Statsforvalteren i Innlandet på at det økte arealbeslaget som følge av imøtekommelsen av innsigelse på opprinnelig planlagt veghøyde, ikke vil avstedkomme ny innsigelse på grunn av økt arealbeslag i den størrelsesorden som er omtalt her.

En snarlig tilbakemelding imøteses, slik at vi kan få lagt ut revidert planforslag til offentlig ettersyn så snart som råd.

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
STOR-ELVDAL KOMMUNE, Postboks 85, 2481 KOPPANG



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tom Hjemseteren, 62 55 11 85
Kjell Erik Kristiansen, 62 55 11 07

Statens vegvesen
Saksnr. i Mime: 20/155665-48

Forslag til løsning av innsigelse til reguleringsplan - Rv3 Evenstad - Imsroa syd - Stor-Elvdal kommune

Vi viser til brev 25.04.22 med forslag til løsning for reguleringsplan Rv3 Evenstad – Imsroa slik det blei avklart i møte 21.04.22. Statsforvalteren opprettholdt i brev datert 31.01.22 sin innsigelse som blei fremma i brev datert 08.09.21. Bakgrunnen for dette var at planforslaget ikke sikra mot 200-årsflom.

Endringene av planforslaget som det redegjøres for i brevet datert 25.04.22 ser ut til å imøtekomme vår innsigelse når det gjelder sikkerhet mot 200-årsflom. En flomsikker hovedveg gjennom Østerdalen er av nasjonal interesse. Statsforvalteren er derfor også innforstått med at forslaget til løsning vil føre til noe større arealbeslag som følge av breiere vegfylling der veglinja løftes. Vi understreker at vi tar endelig stilling til spørsmålet om avklaring av innsigelsen når vi får revidert planforslag med blant anna revidert risiko- og sårbarhetsanalyse til uttalelse.

Med hilsen

Øyvind Gotehus (e.f.)
avdelingsdirektør

Tom Hjemseteren
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Stor-Elvdal kommune

Postboks 85

2481

KOPPANG



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag