



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

Sluttbehandling



Sweco AS

Reguleringsplan ROGNER MASSETAK

Planident 3423_20210100

Stor-Elvdal kommune

Statens vegvesen
Utbygging
Mai 2023

Forord

Statens vegvesen Utbygging har utarbeidet reguleringsplan for Rogner massetak, jf. plan- og bygningsloven § 12-10. Planområdet er på ca. 112 daa. Bakgrunn for reguleringsplan for Rogner massetak er behovet for masser til bygging av ny rv. 3.

Reguleringsplanen for Rogner massetak bygger på reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd, vedtatt av Stor-Elvdal kommunestyre den 31.01.2018 i sak 18/7. Statens vegvesen har parallelt fremmet forslag om endring av denne reguleringsplanen. Det vises til eget planmateriale for denne planendringen.

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

Reguleringsplanen består av følgende materiale:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse
- Fastsatt planprogram (28.09.21, sak 2021/65 i Stor-Elvdal kommunestyre 27.10.21) inkl. sammendrag av innkomne merknader til planprogrammet
- Støyfaglig utredning
- Risiko og sårbarhetsanalyse
- Illustrasjonshefte
- Geoteknisk datarapport
- Sammendrag av innkomne merknader offentlig ettersyn med Statens vegvesens kommentarer

Informasjon om prosjektet ligger på Statens vegvesens nettside:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv3evenstadimsroa/reguleringsplan/>

Statens vegvesen Utbygging
03.05.2023

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

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

Sammendrag

Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa inngår i Statens vegvesens utbedringsstrekning på rv. 3 gjennom Østerdalen. Parsellen er omfattet av reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vedtatt i Stor-Elvdal kommunestyre 31.01.2018. Statens vegvesen har fremmet forslag om endring av reguleringsplanen fra 2018 på en del av strekningen. Bakgrunnen for reguleringsendringen har vært behovet for en optimalisering etter gjennomgang av reguleringsplanen med tilhørende teknisk plan fra 2018.

Det er behov for masser til bygging av ny rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. I forbindelse med arbeidet med reguleringsendringen ble det sett på muligheten for et uttak av løsmasser langs rv. 3. Reguleringsplan for Rogner massetak er en videre oppfølging av dette. Massetaket vil være midlertidig, og driften vil opphøre etter at arbeidet med rv. 3 er ferdigstilt. Området som reguleres til massetak vil tilbakeføres og istandsettes til LNF-formål etter endt drift.

Det ble foretatt en vurdering av om forslaget til reguleringsplan for Rogner utløste krav om konsekvensutredningsplikt etter Forskrift om konsekvensutredninger (01.07.2017). Det ble fastslått at planen ikke utløser slik plikt. Som følge av at tiltaket ikke inngår i gjeldende arealdel til kommuneplanen for Stor-Elvdal kommune, ble det fastsatt et planprogram for reguleringsarbeidet. Planprogrammet (28.09.21) ble fastsatt av Stor-Elvdal kommunestyre den 27.10.21, sak 2021/65.

Reguleringsplan for Rogner massetak er utarbeidet parallelt med reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Forslag til reguleringsendring for rv. 3 ble sendt på høring sommeren 2021, parallelt med varsel om oppstart og offentlig ettersyn for planprogram for Rogner massetak.

Justering av forslag til planendring for rv. 3, blant annet som følge av innsigelse til vegens flomsikkerhet, krevde nytt offentlig ettersyn. Tidspunkt for offentlig ettersyn av planforslag for Rogner massetak og revidert forslag til endring av reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd har vært sammenfallende.

På grunnlag av fastsatt planprogram for Rogner massetak er det utarbeidet planbeskrivelse, planbestemmelser, plankart, risiko- og sårbarhetsanalyse, støyrapport samt et illustrasjonshefte. Statens vegvesen har videre utarbeidet et sammendrag av innkomne merknader etter offentlig ettersyn med våre kommentarer. Planbeskrivelsen er gjennomgått og oppdatert som grunnlag for sluttbehandling. Plankartets tegnforklaring er oppdatert med dato for offentlig ettersyn. Det er ellers ikke foretatt endringer i reguleringsplanen etter offentlig ettersyn. Driftsplan som skal følge søknad om konsesjon etter mineralloven, blir utarbeidet i samarbeid med Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) på grunnlag av vedtatt reguleringsplan.

Innhold	
Forord	1
Sammendrag	2
1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsplanen	4
1.1 Overordnet prioritering av prosjektet.....	4
1.2 Mål for prosjektet.....	5
2 Planprosess og organisering av planarbeidet	6
2.1 Prosess og medvirkning.....	6
2.1.1 Varsel om planoppstart og planprogram.....	6
2.1.2 Utvidet planområde.....	7
2.1.3 Offentlig ettersyn.....	7
3 Rammer og føringer for planarbeidet	9
3.1 Nasjonale og regionale føringer.....	9
3.1.1 Lovverk og veiledere.....	9
3.1.2 Nasjonale planer og føringer.....	9
3.1.3 Statens vegvesens toppmål.....	10
3.1.4 Regionale planer og føringer.....	10
3.2 Lokale planer og føringer (herunder om føringer knyttet til plan for rv. 3).....	10
3.2.1 Kommuneplanens arealdel 2003-2015.....	10
3.2.2 Reguleringsplaner; gjeldende og pågående.....	11
4 Eksisterende situasjon	13
5 Beskrivelse av reguleringsplanen	22
5.1 Reguleringsplan for Rogner massetak.....	22
5.2 Planlagt tiltak.....	23
5.3 Arealformål og arealregnskap.....	26
5.4 Hensynssoner, faresoner og bestemmelsesområder.....	26
6 Virkninger av reguleringsplanen	27
6.1 Påvirkning av gjeldende og pågående planer.....	27
6.2 Trafikkløsning-/påvirkning.....	27
6.3 Forurensing.....	27
6.3.1 Støy.....	27
6.3.2 Støv og luftkvalitet.....	30
6.3.3 Klimagassutslipp.....	30
6.3.4 Overvannshåndtering og avrenning.....	30
6.4 Teknisk infrastruktur.....	30
6.5 Landskapsvirkning.....	31
6.6 Naturmangfold.....	35
6.6.1 Vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12.....	35
6.7 Kulturminner og kulturmiljø.....	37
6.8 Naturressurser.....	38
6.9 Friluftsliv og nærmiljø.....	38
6.10 Grunnforhold.....	38
6.11 Massehåndtering.....	38
6.12 Arealbeslag og etterbruk.....	38
6.13 Øvrige temaer.....	39
7 Risiko og sårbarhet (ROS)	40
8 Statens vegvesens anbefaling	41
9 Oppfølging av reguleringsplanen	41
9.1 Grunnverv og rettslige avtaler.....	41
9.2 Gjennomføring, driftsplan og konsesjonssøknad.....	41
10 Referanser	42
10.1 Referanseliste.....	42
10.2 Tabelloversikt.....	43
10.3 Figuroversikt.....	43
10.4 Vedlegg som inngår i reguleringsplanen for Rogner massetak.....	44

1 Bakgrunn, formål og hensikt med reguleringsplanen

Statens vegvesen fremmer, i samarbeid med Stor-Elvdal kommune, reguleringsplan for Rogner massetak. Reguleringsplanen er en tilrettelegging for uttak av løsmasser til bygging av ny rv. 3 på strekningen fra Evenstad til Imsroa.

Det er behov for masser til bygging av ny rv. 3 på parsellen, og i forbindelse med arbeidet med planendringen, har det blitt sett på muligheten for et uttak av løsmasser til bruk i vegfylling og frostsikringslag for ny rv. 3. Rogner massetak er en del av en større lokal løsmasseforekomst registrert i Norges geologiske undersøkelses (NGU) databaser og som ligger direkte inntil utbyggingsparsellen. Uttaket berører i hovedsak eiendommene gbnr. 10/15 og 10/260. En mindre del av eiendommen 10/246 inngår i planområdet. Det er inngått avtale med grunneier på eiendommen gbnr. 10/15 om uttak av masser. Statens vegvesen er eier av eiendommene gbnr. 10/260 og 10/246. Opprinnelig bebyggelse på disse eiendommene er revet, i tråd med reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vedtatt i 2018.

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for uttak og produksjon av masser til vegutbyggingen av parsellen for rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa.

I forarbeidet med reguleringsplan for massetaket ble det avdekket behov for tilpasning og justering av adkomst til massetaket og av dagens rv. 3 (framtidig lokalveg), som ligger i planendringen for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd. Dette har blitt gjort for å oppnå en best mulig samlet arrondering og etterbruk i området ved massetaket, akseptable stigningsforhold for driftsvegen inn i massetaket og kobling til dagens rv. 3 som ny lokalveg. I varsel om planoppstart var det tenkt at omleggingen av dagens rv. 3 skulle gjøres gjennom reguleringsplan for Rogner massetak av hensyn til fremdrift for planendringen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Som følge av at reguleringsendringen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd måtte ut til andre gangs offentlig ettersyn, ble omlegging av dagens rv. 3 tatt inn i planendringen likevel. Reguleringsplan for Rogner massetak og reguleringsendring for rv. 3 Evenstad – Imsroa syd ble lagt ut til offentlig ettersyn samtidig og kunne dermed ses i sammenheng.

I Stor-Elvdal kommune har det pågått et reguleringsplanarbeid for Mykleby fjelltak i perioden 2019-21. Reguleringsplan for Mykleby fjelltak ble lagt fram til (ny) sluttbehandling i Stor-Elvdal kommunestyre i oktober 2020. Reguleringsplanen ble ikke endelig vedtatt i kommunestyret. Det er fattet vedtak om å vurdere alternativ atkomst til fjelltaket. Ett av alternativene berører Rogner massetak. Videre arbeid med reguleringsplan for Mykleby fjelltak er imidlertid stilt i bero. Driftsveg inn i Rogner massetak er ikke til hinder for en evt. senere gjenopptakelse av planarbeidet der denne atkomsten kan vurderes som en av flere mulige til Mykleby fjelltak.

1.1 Overordnet prioritering av prosjektet

Reguleringsplan for Rogner massetak er en del av reguleringsplangrunnlaget for utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. De samme prioriteringene og målsettingene som for reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vil følgelig være førende også for denne planen og endringen.

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

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

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

Statens vegvesens strategi for rv. 3 er å oppnå enhetlig standard over lengre strekninger. For rv. 3 mellom Rena og Ulsberg er Statens vegvesens langsiktige mål å oppnå vegnormalstandard. I gjeldende vegnormaler er dette vegbredde 9,0 meter og forsterket midtoppmerking.

Hvorvidt eksisterende veg benyttes som utgangspunkt for fremtidig trasé, avhenger i første rekke av standarden på eksisterende veg, samt vegens omgivelser. Omlegging og utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa inngår i Statens vegvesens utbedringsstrekning på rv. 3 gjennom Østerdalen.

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

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

1.2 Mål for prosjektet

Samfunns mål

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

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

Effektmål

- En nedgang i trafikkkulykker på strekningen, i tråd med Statens vegvesens nullvisjon
- Bedre nærmiljø for beboere langs vegen
- Bedre framkommelighet og regularitet, spesielt viktig for næringstransporten på foretrukket rute Oslo – Trondheim
- Bedre og mer rasjonell vegdrift på strekningen
- Forberede for klimaendringer, herunder øke robustheten for vegstrekningen

2 Planprosess og organisering av planarbeidet

Statens vegvesen som tiltakshaver har hatt ansvaret for å utarbeide reguleringsplan for Rogner massetak. I tråd med avklaring i oppstartsmøtet med Stor-Elvdal kommune og fastsatt planprogram, ble det avklart at Statens vegvesen selv la planforslag ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslovens (PBL) § 3-7. Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune behandler og vedtar reguleringsplanen.

Det ble lagt til grunn følgende framdrift for planarbeidet med utgangspunkt i formelle beslutningspunkt og frister etter plan- og bygningsloven. Framdriften har blitt justert i forhold til opprinnelig framdrift slik den framgikk av planprogrammet:

Tabell 1: Gjennomførte og antatte milepæler i planprosessen

Aktivitet	Tidsplan
Oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune	16. juni 2021
Varsel om oppstart, høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram	2. juli 2021
Frist for å sende inn innspill	29. august 2021
Planprogram fastsatt	27.oktober 2021, kommunestyresak 65
Statens vegvesen legger planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn	18.02.2023
Frist for å sende inn innspill	01.04.2023
Sluttbehandling i Stor-Elvdal kommune	Vår/sommer 2023

2.1 Prosess og medvirkning

Ved innledningen til varsel om planoppstart har det vært tett dialog med grunneier som grunnlag for å få på plass en avtale om uttak av masser på den aktuelle eiendommen. Oppstartsmøte ble avholdt med Stor-Elvdal kommune den 16.06.2021. Det har videre vært konstruktiv dialog med DMF og Stor-Elvdal kommune gjennom planprosessen.

Det er gjennomført befaringer og møter med berørt grunneier gjennom planprosessen.

2.1.1 Varsel om planoppstart og planprogram

Statens vegvesen varslet 02.07.2021 oppstart av reguleringsplanarbeid for Rogner massetak med samtidig høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram.

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved:

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

Frist for innspill til planarbeidet og forslag til planprogram var 29.08.2021.

Statens vegvesen arrangerte en åpen kontordag ved Besøkscenteret på Koppang den 19.08.2021. Her ble det lagt til rette for at de som ønsket det kunne komme for å få svar på spørsmål eller få utdypende informasjon fra fagpersoner i Statens vegvesen og administrasjonen i Stor-Elvdal kommune.

I høringsperioden kom det inn 8 innspill til planprogrammet ved varsel om oppstart. Innspillene omhandlet følgende temaer:

- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Drift
- Forurensning
- Kraftlinjer

- Overvann
- Naturressurser
- Trafikk
- Støy
- Tiltakets virkninger for miljø, samfunn og omkringliggende bebyggelse og arealer
- Kulturminner
- Dyrka mark

Samtlige innspill er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne innspill er lagt ved. Dokumentet fulgte planprogrammet som ble fastsatt i kommunestyrets møte den 27.10.21 sak 2021/65.

Se vedlegg C.a: *Sammendrag av innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av planprogrammet.*

2.1.2 Utvidet planområde

I planforslaget som ble utarbeidet og lagt ut til offentlig ettersyn, var plangrensen flyttet 20 meter nordover for å regulere inn et vegetasjonsbelte. I denne delen vil det ikke bli gjennomført tiltak, og området skal sikre at dagens situasjon vil være gjeldende under uttaksperioden. I sør ble planavgrensningen utvidet for å regulere inn privat adkomstveg til Rogner gård. Utvidelsen berørte ingen nye eiendommer.



Figur 1: Illustrasjonen viser varslingsgrensen med sort stiplet strek. Gule markeringer viser områder for utvidelse

2.1.3 Offentlig ettersyn

Forslaget til reguleringsplan for Rogner massetak ble lagt ut på høring og til offentlig ettersyn 18.02.2023, med høringsfrist 01.04.2023. Rogner massetak ble lagt ut samtidig med at revidert forslag til planendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn for andre gang.

Offentlig ettersyn av planforslaget ble varslet ved:

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

Statens vegvesen arrangerte åpen kontordag på Høgskolen i Innlandet studiested Evenstad den 09.03.23. Her ble det lagt til rette for at de som ønsket det, kunne komme for å få svar på spørsmål eller få utdypende informasjon fra fagpersoner i Statens vegvesen og administrasjonen i Stor-Elvdal kommune om reguleringsplanforslaget for Rogner massetak og forslag til planendring for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd.

I høringsperioden kom det inn 6 merknader til planforslaget. Det var ingen vesentlige merknader til planforslaget. Samtlige merknader er oppsummert og kommentert i et eget merknadsdokument der også alle innkomne merknader er lagt ved.

Se vedlegg H: *Sammendrag av innkomne merknader til offentlig ettersyn.*

Planbeskrivelsen er gjennomgått og oppdatert som grunnlag for sluttbehandling. Plankartets tegnforklaring er oppdatert med dato for offentlig ettersyn. Det er ellers ikke foretatt endringer i reguleringsplanen etter offentlig ettersyn. Det er ellers ikke foretatt endringer i reguleringsplanen etter offentlig ettersyn.

3 Rammer og føringer for planarbeidet

3.1 Nasjonale og regionale føringer

Følgende statlige og regionale føringer er vurdert å være relevant for planarbeidet:

3.1.1 Lovverk og veiledere

Grunnlaget for utarbeidelse og vedtak av reguleringsplanen er lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 27. juni 2008 (PBL). Planlegging og regulering av aktuelle områder berører i tillegg en rekke andre lover som inneholder regelverk for arealbruk og tiltak på land og i sjø, herunder blant annet:

- Naturmangfoldloven
- Forurensningsloven
- Jordloven
- Skogbruksloven
- Mineralloven med veileder
- Matloven

I tillegg kommer relevante temaveiledere:

- Uttak av mineralske forekomster og planlegging etter PBL (2011)
- Driftsplanveileder (Direktoratet for mineralforvaltning/DMF, 2021)
- Krav og hensyn til fysiske omgivelser ved forvaltning og bruk av mineralressurser (DMF, 2018)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)
- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (KMD, H-5/18)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- [Kartbasert veiledning for reguleringsplan \(arcgis.com\)](#) (NVE)
- Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging (NVE, 2017)

Det kreves konsesjon etter minerallovens § 43 for et samlet uttak av masser på mer enn 10.000 m³. Søknad skal sendes DMF som hører berørte parter og lokale myndigheter før konsesjon evt. kan gis. Tiltakshaver skal sende inn en driftsplan sammen med søknaden om driftskonsesjon. I driftsplanen fastsettes endelige rammer for driften av uttaket og istandsetting etter endt uttak. Konsesjonsvedtak bygger på en vedtatt reguleringsplan etter PBL.

3.1.2 Nasjonale planer og føringer

Følgende nasjonale planer og føringer er vurdert å være relevant for dette planarbeidet. Nedenfor er en kort beskrivelse av formål angitt:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)

Regjeringen legger vekt på at vi står ovenfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Offentlig sektor og øvrige virksomheter skal gjennom planleggingen bidra til reduksjon av klimagassutslipp og bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

3.1.3 Statens vegvesens toppmål

Statens vegvesen har fra 1.1.2020 innført toppmål.

Hovedmålet er: et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Hovedmålet er brutt opp i fem konkrete toppmål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Bidra til å nå Norges klima- og miljømål

3.1.4 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer og føringer er vurdert å være relevante for dette planarbeidet, og nedenfor er en kort beskrivelse av formål angitt:

Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet 2020-2024

Innlandsstrategien gir retning for samfunnsutviklingen i Innlandet gjennom å beskrive hvilke regionale planer som skal utarbeides. Tverrfaglige satsningsområder skal bidra til at Innlandet løser utfordringene vi står overfor og utnytter de mulighetene vi har. Bærekraftmålene skal ligge til grunn for alt arbeid. Den overordnede ambisjonen er å gripe mulighetene vi har i en grønn fremtid.

Regional samferdselsplan 2012-2021

Regional samferdselsplan skal gi overordnede føringer for samferdselspolitikken i Hedmark, prioriteringer for utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud, og den skal peke på strategiske valg for samfunnsutviklingen i hele fylket. Det heter også her at «regional samferdselsplan skal gi grunnlag for Hedmarks innspill til Nasjonal Transportplan 2014-2023».

Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap

Hensikten med planen er å tydeliggjøre og legge grunnlag for videreutvikling av samfunnssikkerhet- og beredskapsarbeid i Hedmark. I planen settes det fokus på uønskede hendelser som uavhengig av størrelse og omfang vil kunne påvirke samfunnet og beredskapsarbeidet.

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma (2016-2021)

Den regionale vannforvaltningsplanen viser hvordan det er ønskelig å forvalte vannmiljøet og vannressursene i vannregionen i et langsiktig perspektiv. Planen fastsetter miljømål for alt vann, både i elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Miljømålene er det viktigste i forvaltningsplanen, og skal sikre en helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet. Det skal skje gjennom:

- en helhetlig vannforvaltning på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer, og med god medvirkning fra allmenne interesser
- at ansvarlige kommuner, fylkeskommuner og sektormyndigheter følger opp forvaltningsplanen gjennom egne planer og vedtak etter eget sektorlovverk
- å unngå forringelse av miljøtilstanden i vassdrag og kystvann
- å oppfylle miljømål og gjennomføre miljøforbedrende tiltak slik det fastsettes for den enkelte elv-, innsjø- og kystvannsføremkomst

3.2 Lokale planer og føringer (herunder om føringer knyttet til plan for rv. 3)

Følgende lokale og kommunale arealplaner og føringer er vurdert å være relevante for planforslaget:

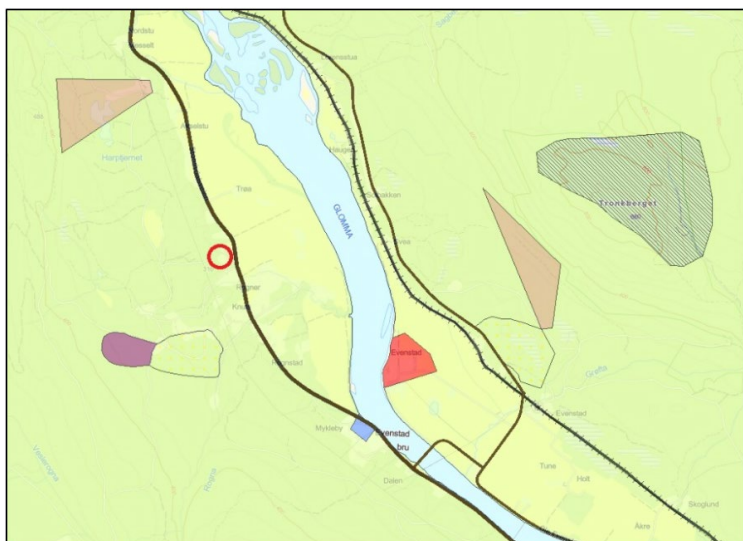
- Kommuneplanens arealdel 2003-2015
- Reguleringsplan for Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd med endring Svingen – Imsroa syd

3.2.1 Kommuneplanens arealdel 2003-2015

I gjeldende kommuneplans arealdel er området som dekker Rogner massetak regulert til landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF). Aktuelt masseuttak ligger i et LNF-område med vanlig rettsvirkning, dvs. det er ikke særskilte hensyn som er dominerende innenfor området. Planbestemmelsen pkt.

2.2.2. angir følgende:

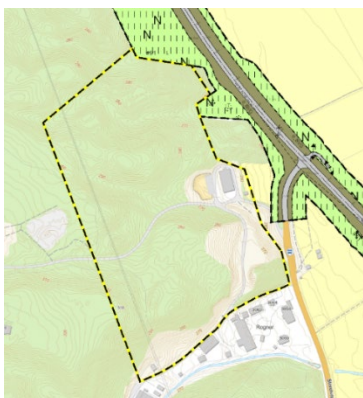
«I LNF-områder er ny eller vesentlig utvidelse av eksisterende bebyggelse, som ikke har direkte sammenheng med stedbunden næring, ikke tillatt.»



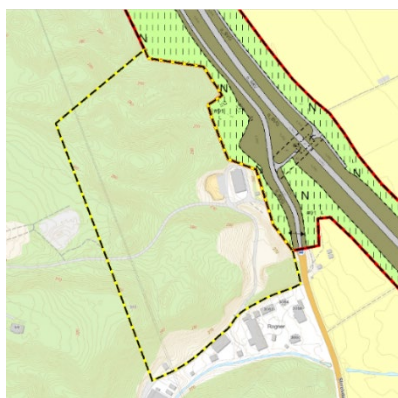
Figur 2: Utdrag fra kommuneplanens arealdel. Rød sirkel angir Rogner massetak. Lilla skravur er Mykleby fjelltak (Innlandsgis.no)

3.2.2 Reguleringsplaner; gjeldende og pågående

Planområdet grenser delvis inntil reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018). Parallelt med varsel om planopstart for Rogner massetak la Statens vegvesen ut forslag til endring av denne planen. Som omtalt tidligere ble denne reguleringsendringen revidert etter høringsperioden, blant annet som følge av innsigelse mot vegens flomsikkerhet. For informasjon om reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vises til eget planmateriale for denne. Reguleringsplan for Rogner massetak er tilpasset til og grenser inntil planendringen for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd.



Figur 3: Gjeldende regulering for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd (2018) (Innlandsgis.no)



Figur 4: Reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd ved førstegangs høring og offentlig ettersyn (Innlandsgis.no)



Figur 5: Reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd ved annengangs høring og offentlig ettersyn

Det har pågått et reguleringsplanarbeid for Mykleby fjelltak vest for planområdet for Rogner massetak. Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn, men det foreligger ikke endelig planvedtak i Stor-Elvdal kommunestyre. Etter vedtak i kommunestyret er det åpnet for at et revidert planforslag kan legges ut til offentlig ettersyn med mulighet for alternative atkomster til lokalveg/rv. 3. Videre arbeid med reguleringsplan for Mykleby fjelltak er imidlertid stilt i bero. Driftsveg inn i Rogner massetak er ikke til hinder for en evt. senere gjenopptakelse av planarbeidet der denne atkomsten kan vurderes som en av flere mulige atkomster til Mykleby fjelltak.

4 Eksisterende situasjon

Beliggenhet, avgrensning og karakter

Planområdet ligger ved Rogner gård i Stor-Elvdal kommune, omtrent 2 km nord for Evenstad bru. Glomma ligger ca. 650 meter øst for planområdet. Ellingsbekken som renner ut i Rogna, ligger sør for planområdet.

Masseuttaket berører i hovedsak eiendommene gbnr. 10/15 og 10/260. En mindre del av eiendommen gbnr. 10/246 inngår i planområdet.



Figur 6: Illustrasjonen viser eksisterende situasjon, med planavgrensning markert med gul, stiple linje

Planområdet avgrenses av dagens rv. 3 Storelvdalsveien i øst, og dagens adkomst-/driftsveg til Rogner gård i sør. I vest går planområdet parallelt med høyspentlinja (22 kV) som går i retning nord-sør. I nord strekker planområdet seg til eiendommen gbnr. 10/246, hvor deler av eiendommen er inkludert.



Figur 7: Oversikt over eiendommer (NVE Atlas)

Tabell 2: Grunneierliste

Gård- og bruksnummer	Tomteadresse	Grunneier
10/15	Flere	Kiær Mykleby
10/246	Storelvdalsveien 3104, 2480 Koppang	Statens vegvesen
10/260	Storelvdalsveien 2090, 2480 Koppang	Statens vegvesen

Hoveddelen av arealet som omfattes av reguleringsplanen benyttes i dag av Kiær Mykleby som driver innen jordbruk, skogbruk, kraftproduksjon og utmarksaktiviteter.

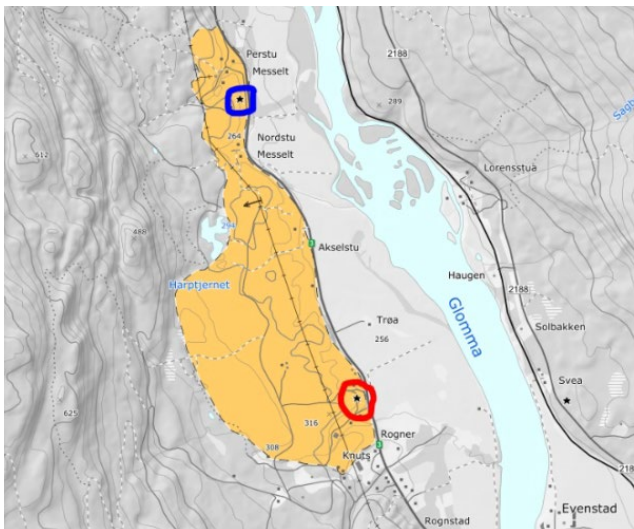
Planområdet består i hovedsak av skog, i tillegg til areal til driftsveger, bebygd areal med driftsbygning, åpen fastmark og et lite beite. Et mindre eksisterende massetak ligger sør i området. Det ligger en større driftsbygning på eiendommen gbnr. 10/15, vest for et beiteområde som ligger inntil dagens rv. 3. På eiendommen gbnr. 10/260 som er ervervet av Statens vegvesen, var det en hytte og to mindre uthus som nå er revet. Terrenget er kupert, og med ulik grad av stigning fra øst mot vest.



Figur 8: Skjermdump 3D kart (Stor-Elvdal kommunes kartløsning)

Naturressurser

Det aktuelle uttaksområdet er en del av en større forekomst registrert i Norges geologiske undersøkelses (NGU) digitale kart over grus- og pukkforekomster i Norge. Forekomsten, kalt Møkleby, er vurdert til å ha lokal betydning av NGU. I all hovedsak er den avgrenset i øst mot dagens rv. 3.



Figur 9: Løsmasseområde Møkleby (Ressurskart for grusressurser, NGU)

Forekomsten er beskrevet slik i NGUs kartbase/grusdatabasen:
«Forekomsten er et område med sterkt vannbehandlet morene, stedvis breelvavsetninger. Forekomsten er uregelmessig formet med ubetydelige nivå, med markante dreneringsspor. Materialet er variabelt, fra blokkig morene til partier med finsand. Sandig, grusig morene dominerer trolig, men snitt i massetak, viser strukturløs steinig grus med høyt slaminnhold. Steinmaterialet er i det store og hele godt rundet.»

Det er to registrerte massetak (aktivt eller tidligere aktivt) innenfor forekomsten (vist i figur med blå og rød sirkel).

Landskap

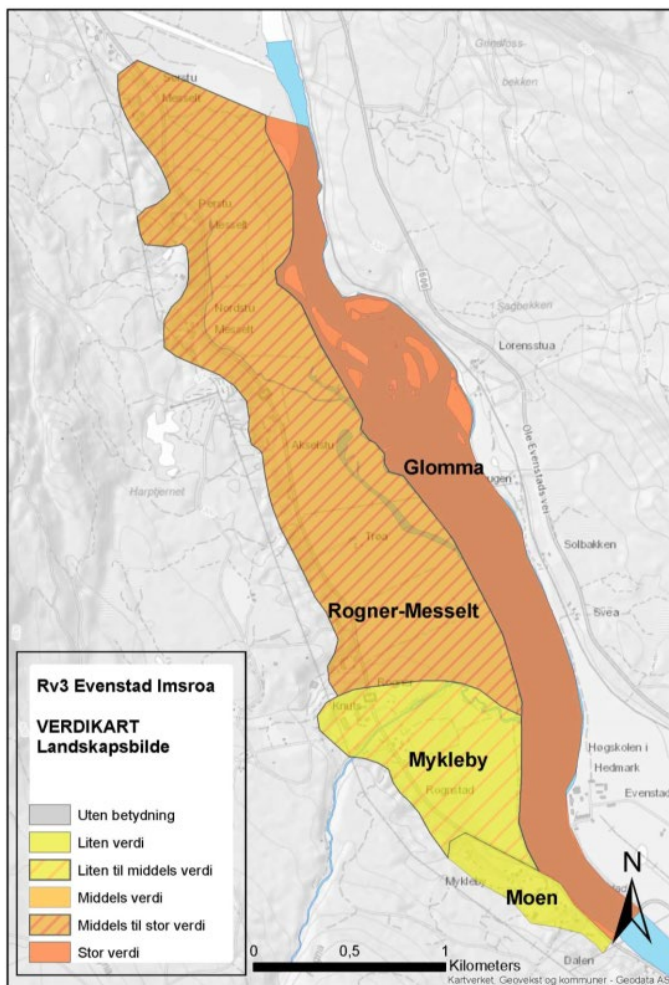
Som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018), ble det utarbeidet en konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger. Det planlagte uttaksområdet for Rogner massetak ligger innenfor et delområde Rogner-Messelt i denne konsekvensutredningen. Delområdet er vurdert å ha middels til stor verdi for tema landskap:

«Det store, åpne rommet fremstår i tydelig kontrast til skogen som preger områdene både sør og nord for delområdet. Over store deler av området synes også de tilgrensende liene slik at hele dalrommet inngår i synsfeltet. Veksten og modningen til avlingen gir et variert bilde av området fra vår til høst.»

Kantvegetasjonen og de markante gårdstunene som ligger i overgangen mellom sletta og lia i vest, bidrar også til det varierte bildet.»



Figur 10: Landskapet nordover mot Messelt sett fra Rogna. Bilde fra konsekvensutredning for reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru-Imsroa syd (2018).

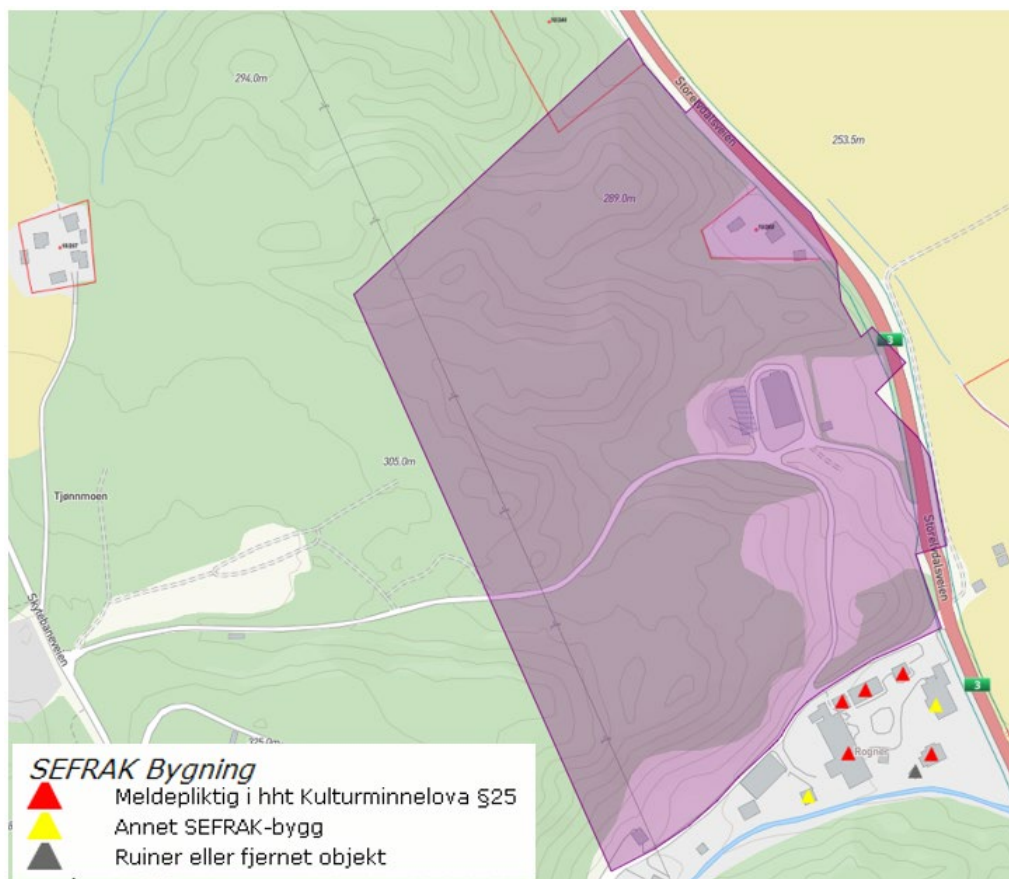


Figur 11: Verdikart fra konsekvensutredning for reguleringsplan for rv.3 Evenstad bru - Imsroa syd (2018)

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner, SEFRAK-bygninger, fredede bygninger eller sikringssoner innenfor planområdet. På gårdstunet rett sør for planområdet er det registrert 5 objekter som er meldepliktig¹ iht. Kulturminneloven § 25, samt to andre SEFRAK-bygg og et objekt som er registrert som ruin eller fjernet.

Store nærliggende områder av samme karakter som ved Rogner massetak ble overflateregistrert høsten 2015 i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018). Innlandet fylkeskommune som kulturminnemyndighet har ved varsel om planoppstart og høring av planprogram for Rogner massetak vurdert at det ikke er nødvendig å foreta ytterligere arkeologiske registreringer i området.



Figur 12: Kulturminneregistreringer med skisse av planområdet. Lilla område viser planområde for Rogner massetak ved varsel om planoppstart (Stor-Elvdal kommunes kartløsning)

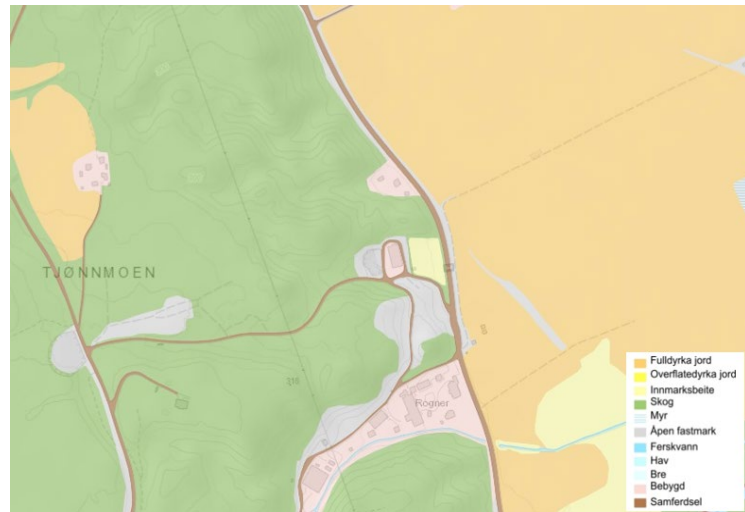
¹ Tiltak som kan komme i konflikt med kulturminner skal meldes til regionalforvaltningen, herunder Innlandet fylkeskommune.

Landbruk, naturmiljø og friluftsliv samt rekreasjon

Den delen av planområdet som ikke allerede er berørt av forskjellig aktivitet, er for det meste dekket av furuskog av middels bonitet. Mellom driftsbygningen og dagens rv. 3 ligger et areal som er i underkant av 3 da. Dette brukes som beite.

Det er ikke registrert arter av nasjonal interesse, utvalgte naturtyper eller naturvernområder innenfor planområdet.

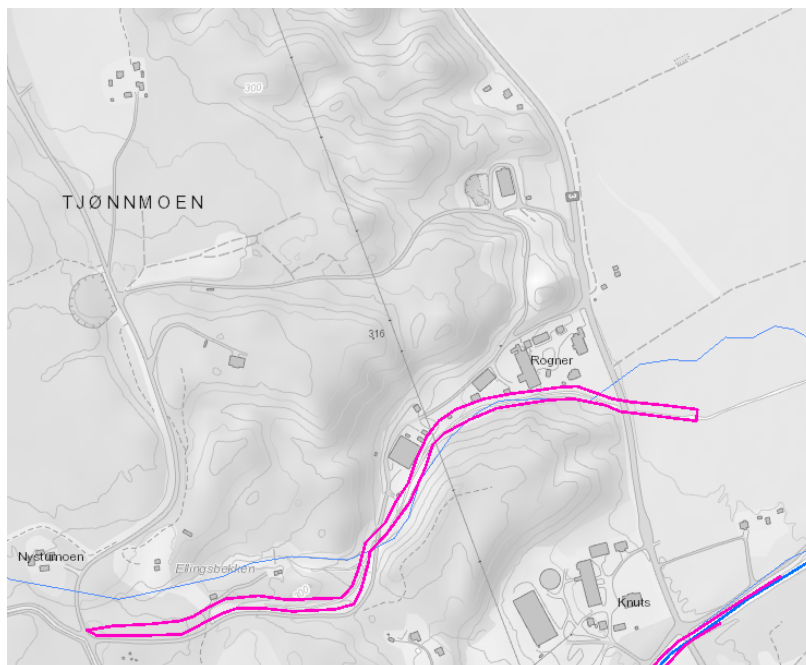
Planområdet ligger innenfor forvaltningsområde for rovvilt. Det er registrert bjørn, ulv og gaupe i nærområdet. I tillegg er det registreringer av jerv på østsiden av Glomma og i tilknytning til fjellområdene vest for rv. 3.



Figur 13: Utsnitt arealressurskart (NVE Atlas)

Området er ikke registrert som et viktig friluftslivsområde. Gjennom kommunens kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder ligger arealet innenfor et større område beskrevet som et turområde uten tilrettelegging.

Sør for Rogner gårdstun ligger Ellingsbekken, med helårsvannføring, og som er en del av elvenettet for Glomma. Ellingsbekken renner fra vest til øst, og munner ut i Glomma som ligger omtrent 650 meter øst for planområdet. I 2013 ble det bygget erosjonssikringstiltak langs bekken som vist med rosa markering i figur 14.



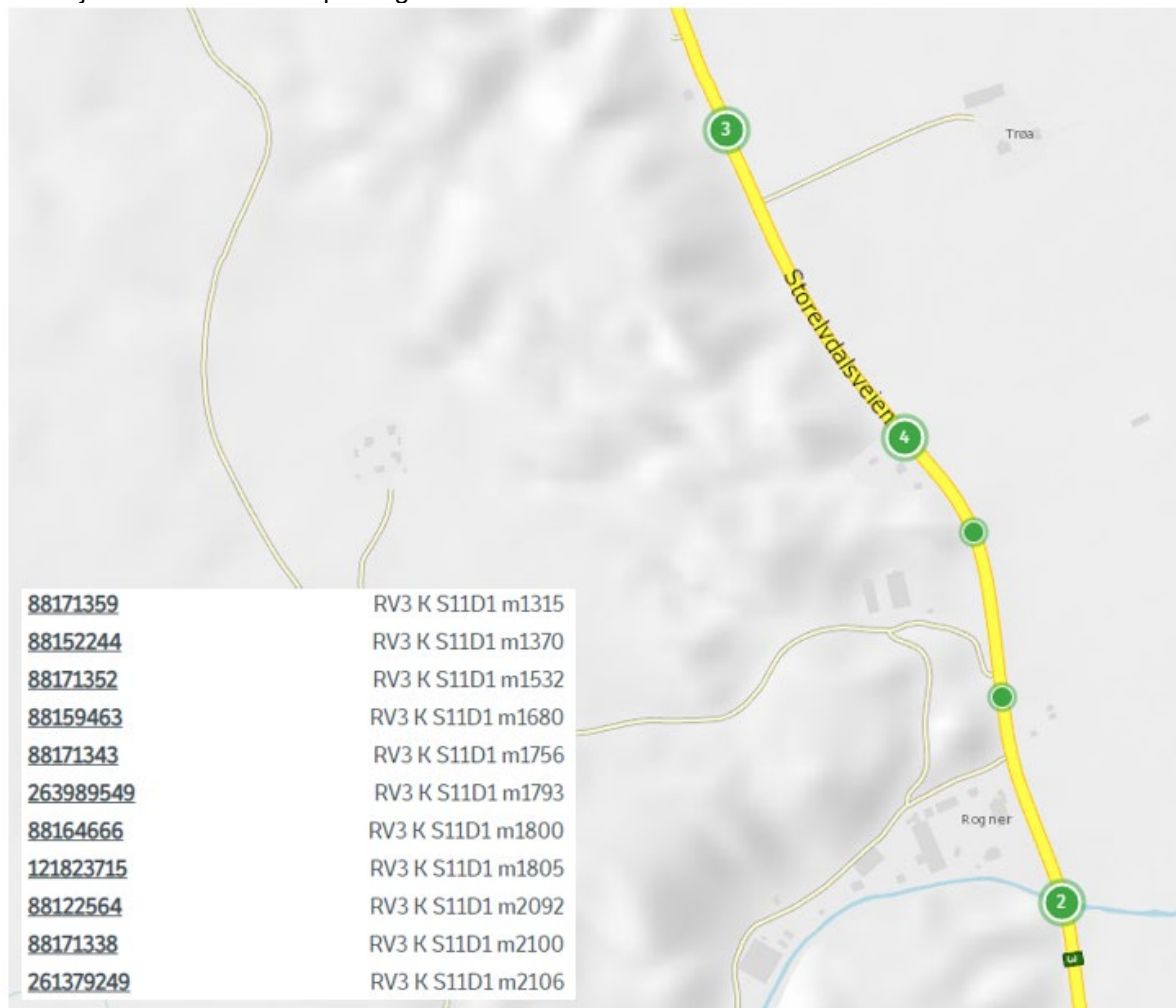
Figur 14: Ellingsbekken med erosjonssikring (NVE Atlas)

Trafikk

Dagens situasjon

Rogner massetak grenser til rv. 3. Statens vegvesen har punktmålinger fra trafikkregistreringsstasjoner ved Nordstumo S og Opphus skole, langs rv. 3². I henhold til punktmålinger gjennomført i 2021 ligger ÅDT (årsdøgntrafikk) ved Nordstumo S på ca. 3200 og ved Opphus skole på ca. 2900. Totalt på strekningen mellom Opphus skole og Nordstumo S ligger andelen tunge kjøretøy, med lengde over 5,6 meter på ca. 36 %.

Fartsgrensen på rv. 3 forbi området er 60 km/t. I perioden 1977 til 2010 ble det registrert elleve trafikkulykker med personskafe på rv. 3 i nærheten av planområdet. Samtlige var bilulykker hvor fem var utforkjøring av enslige kjøretøy. I de øvrige seks ulykkene var 2-3 kjøretøy involvert, enten som møteulykke eller påkjøring bakfra. Åtte av tilfellene skjedde da fartsgrensen tidligere var 80 km/t, og fem skjedde i nærheten av planlagt adkomst til massetaket.



Figur 15: Oversikt over ulykkessteder (Statens vegvesen Vegkart)

I anleggsperioden.

Uttaksperioden for Rogner massetak vil være sammenfallende med anleggsarbeidene for utbedring av rv. 3. Anleggsarbeidene, derunder at alle masser fra Rogner massetak til ny vegtrasé må krysse dagens rv. 3, vil gi lokale trafikale konsekvenser i hele anleggsperioden.

Sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter sikres gjennom arbeidsvarslingsplaner iht. Statens vegvesens håndbok N302.

Etter ferdigstilling av ny rv. 3

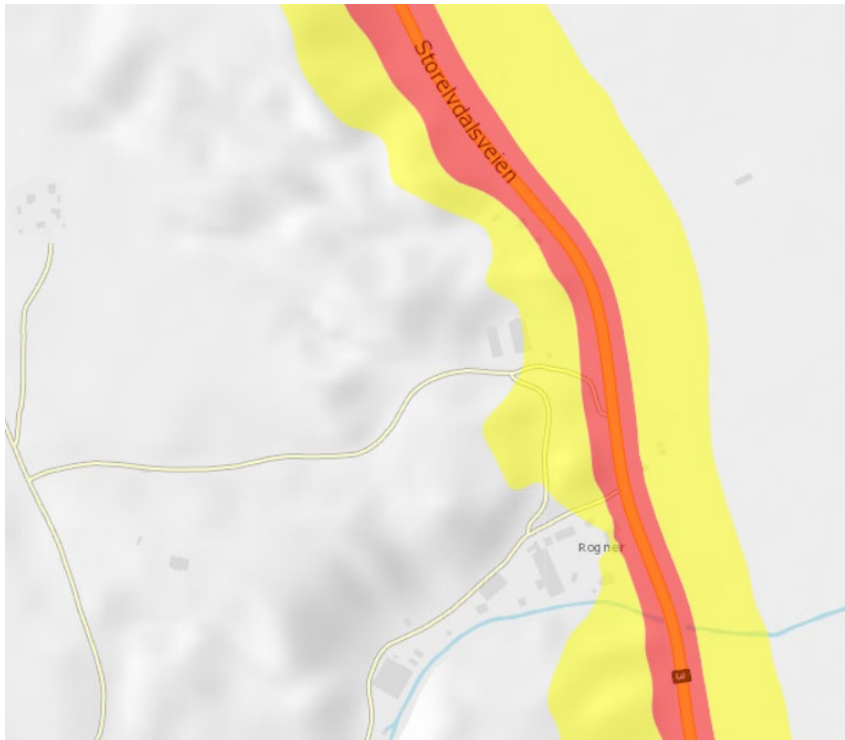
Dagens rv. 3 blir lokalveg etter åpning av ny rv. 3. Trafikken blir vesentlig redusert i forhold til dagens situasjon. Framtidig fartsgrense på lokalvegen er ikke avklart. Komplettering av veganlegget og

² Hentet fra Trafikkdata, Statens vegvesen (www.trafikkdata.no).

tilbakeføring av uttaksområdet i Rogner massetak til landbruksformål vil medføre en del anleggstrafikk på lokalvegen etter åpning av ny veg. Sikkerhet og fremkommelighet sikres gjennom arbeidsvarslingsplaner, kfr. forrige avsnitt.

Støy

Deler av området berøres av rød og gul støysone fra dagens rv. 3. Det eksisterer ingen støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet, men i sør grenser planen direkte inntil Rogner gård som består av en blanding av driftsbygninger, bolighus og andre bygninger for varig opphold.



Figur 16: Støysone fra rv.3 (Statens vegvesen Vegkart)

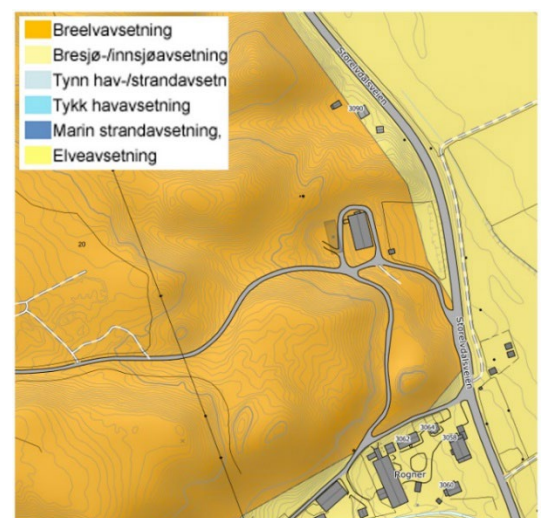
Grunnforhold

Planområdet ligger over marin grense, og det er ikke registrert marine avsetninger i området. Ifølge NVEs database er det ikke registrert fare eller mulighet for kvikkleire i området. Det er heller ikke registrert fare for skred.

Grunnforholdene består i hovedsak av et tykt dekke med breelvavsetninger, og med mindre innslag av elveavsetninger, jf. NGUs database.

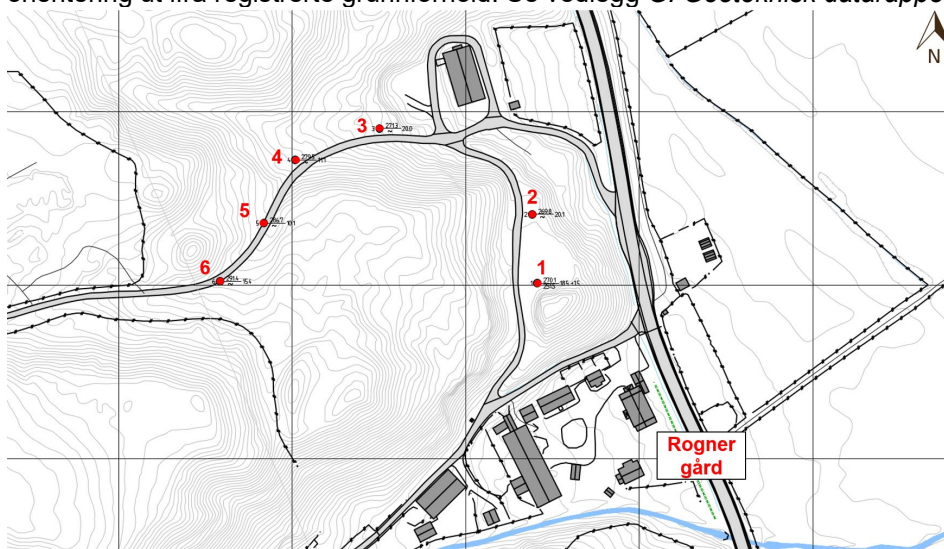
Statens vegvesen har utført grunnundersøkelser for å kunne vurdere løsmassenes beskaffenhet samt avdekke dybde til evt. berg. Det er utført sonderinger i 6 punkter. Se figur 17 og tabell 3. Det er i tillegg utført prøveutgravinger i to omganger. Grunnboringer er gjennomført fortrinnsvis langs dagens driftsveg.

Massene klassifiseres som velgraderte, med Cu_{75} mellom 60,3 – 173,5. Massene klassifiseres med telefarlighetsklasse T2. Alle prøvene viser gode mekaniske egenskaper. Prøvene som er tatt viser ulikt innhold av finstoff. Ulikt innhold av finstoff kan skyldes variasjoner i løsmasseavsetningen. Det er anbefalt hyppig prøvetaking under driftsperioden for å ha kontroll på dette. Det gjennomføres tiltak slik at finstoffinnholdet kan reduseres der dette overstiger kravene til bruk i vegfylling og frostsikringslag. På denne bakgrunn vurderes massene som godt egnet til vegfylling og frostsikringslag i omlagt rv. 3.



Figur 17: Utsnitt fra NGUs løsmassekart

Det er utarbeidet en egen rapport som presenterer data fra grunnundersøkelsene, og gir en orientering ut ifra registrerte grunnforhold. Se vedlegg G. *Geoteknisk datarapport*.



Figur 18: Utsnitt fra borplan for grunnundersøkelser (*Geoteknisk datarapport, Statens vegvesen*)

Tabell 3: Borpunktliste

Borpunkt	Løsmasser (m)	Berg (m)	Kommentar
1	18,52	1,5	Berg antatt påtruffet på 18,5 meters dybde
2	20,08		Berg ikke påtruffet
3	20,02		Berg ikke påtruffet
4	11,05		Boring avsluttet i svært faste masser, antatt morene
5	10,05		Boring avsluttet i svært faste masser, antatt morene
6	15,4		Berg ikke påtruffet

Det er ikke behov for sprenging da det ikke er identifisert berg innenfor de dybdene hvor det skal tas ut masser.

Andre temaer

Det er ingen skoler, barnehager eller idrettsanlegg i nærheten av planområdet. Tiltaket berører ikke forhold som har særskilt betydning for universell utforming eller barn og unges interesser.

5 Beskrivelse av reguleringsplanen

5.1 Reguleringsplan for Rogner massetak

Formålet med reguleringsplanen er uttak av masser som skal benyttes i utbyggingen av nye rv. 3. Arealet som omfattes av reguleringsplanen er på 112 daa. I plankartet er uttaksområdet avsatt råstoffutvinning BRU. Etter uttaksperioden vil området istandsettes til landbruksformål LNF-L.

Rundt deler av uttaksområdet er det regulert et belte på 20 meter avsatt til kombinasjonsformål vegetasjonsskjerm og landbruk. De to ulike formålene vil ikke være førende samtidig, men vil ha ulik tidsrekkefølge for når de er gjeldende. Formål for vegetasjonsskjerm vil være gjeldende fra stadfesting av reguleringsplan til endt uttak og fullført istandsetting. Etter uttaksperioden vil LNF-L være det gjeldende arealformålet framover. Dette er gjort for å juridisk sikre at tilgrensende arealer bevares som en vegetasjonsskjerm så lenge det er drift i masseuttaket.

Regulering til vegetasjonsskjerm er brutt av et bestemmelsesområde der ny driftsveg skal tilsluttes eksisterende driftsveg som går videre vestover og krysser under høyspent.



Figur 19: Plankart for Rogner massetak



Figur 20: Plankart for Rogner massetak med geometri

Det er estimert et behov for uttak av ca. 400 000 m³ løsmasser over en periode på ca. 2 år knyttet til bygging av ny rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. Statens vegvesen har tatt prøver av massene innenfor planområdet for å finne massenes egnethet til bruk som vegbyggingsmateriale. Testresultatene viser at materialene egner seg godt til vegformål.

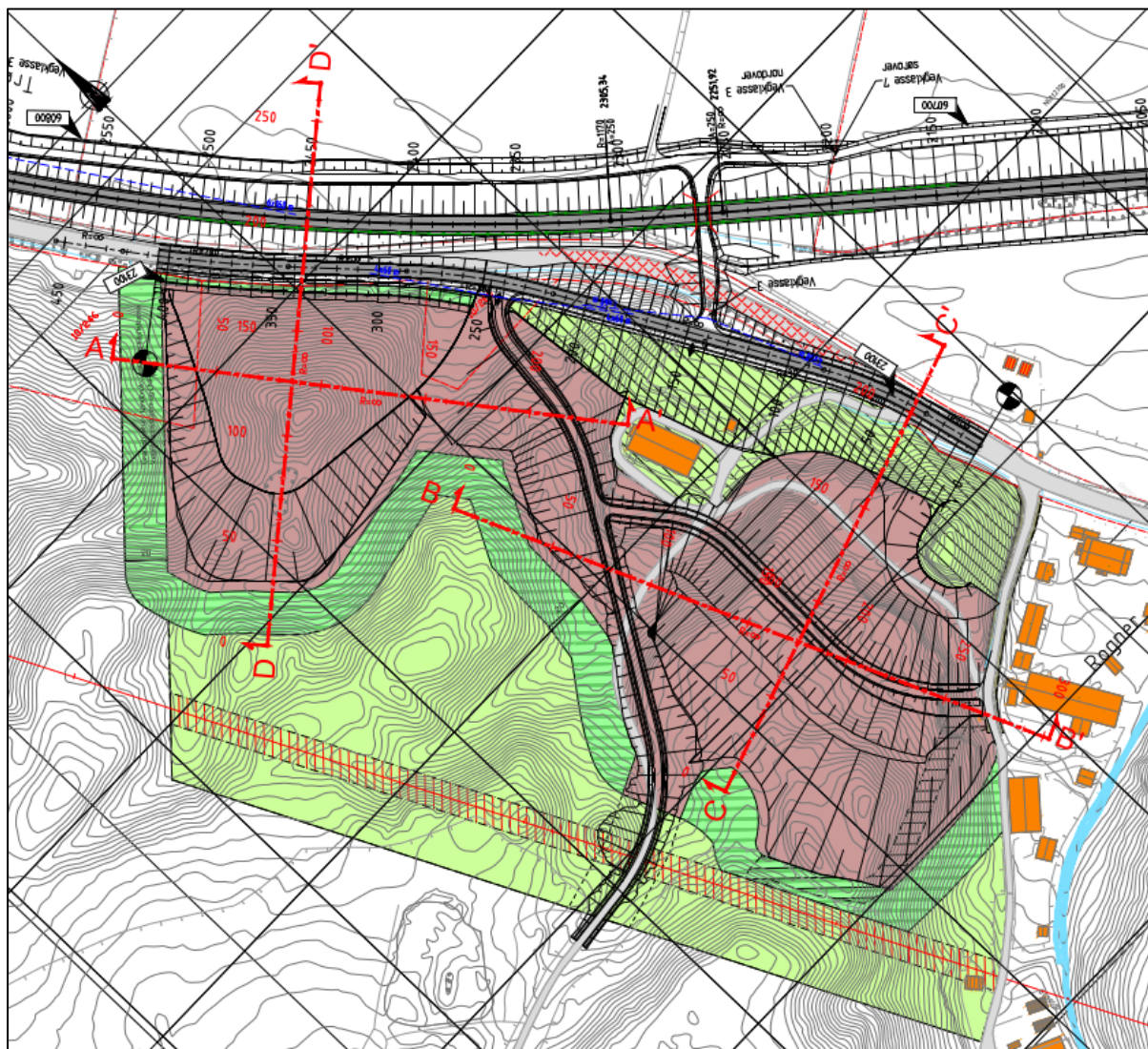
5.2 Planlagt tiltak

Uttaket er planlagt å starte i området fra eksisterende driftsbygning og pågå sørover i retning Rogner gård. Etablering av ny atkomst inn i uttaket nord for driftsbygningen vil være en del av denne etappen. Uttaksområdet nord for ny atkomst, tas ut i siste trinn.

I forbindelse med konsesjon skal det utarbeides en egen driftsplan for uttaket. Driftsplanen skal baseres på vedtatt reguleringsplan. I driftsplanen skal følgende beskrives:

- Hvordan uttaket skal foregå; herunder bl.a. maksimal uttaksdybde
- Hvordan uttaksområdet skal avsluttes og istandsettes
- Hvilke sikringstiltak som skal gjennomføres i driftsperioden og etter avsluttet drift

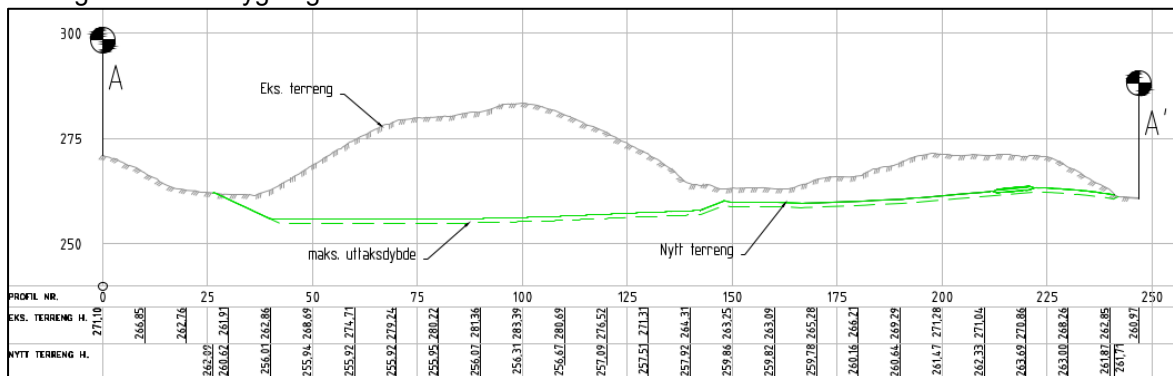
Figur 21 viser en oversikt over terrengsnitt i plan for de to uttaksområdene innenfor Rogner massetak.



Figur 21: Oversikt over terrengsnitt hvor det skal tas ut masser

Snitt A-A'

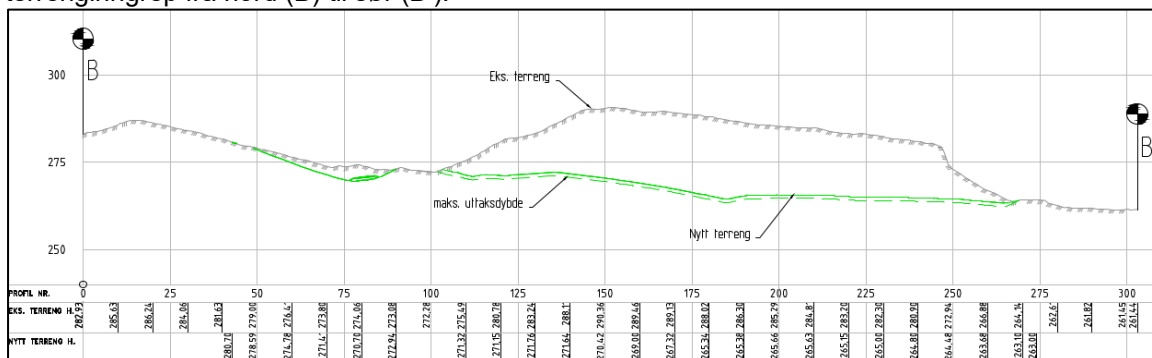
Snitt A, figur 22, ligger innenfor det nordlige uttaksområdet, og viser eksisterende terreng og planlagt terrenginngrep fra nord (A) til sør (A'). Figuren viser også høyde på omlagt driftsveg og tilpasning til terrenget ved driftsbygningen.



Figur 22: Snitt A-A'. Heltrukken grønn linje viser nytt terreng. Stiplet grønn linje viser maks utfaktsdybde

Snitt B-B'

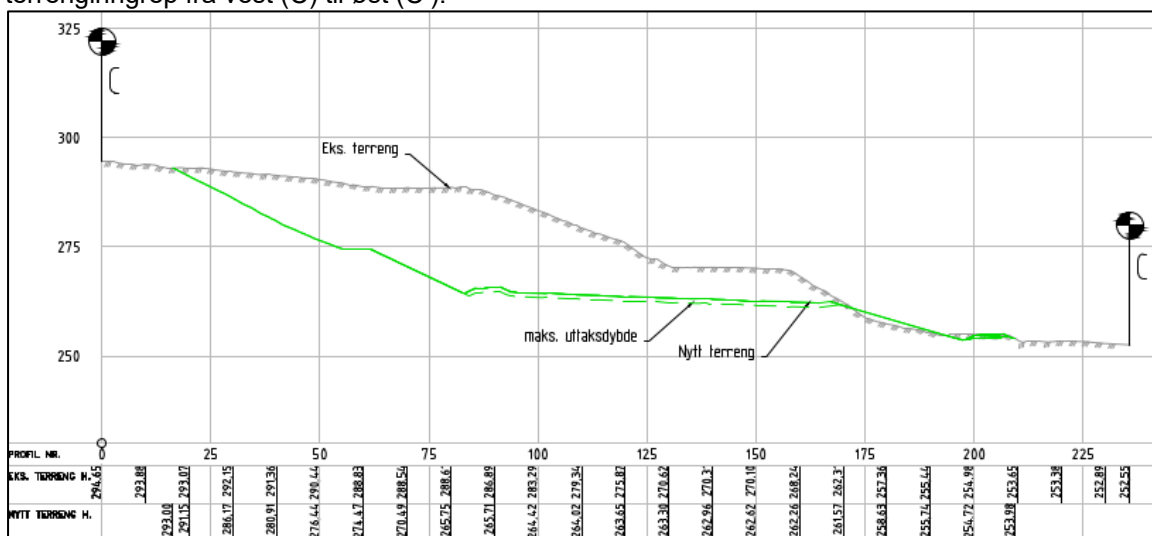
Snitt B, figur 23, ligger innenfor det sørlige uttaksområdet, og viser eksisterende terreng og planlagt terrenginngrep fra nord (B) til sør (B').



Figur 23: Snitt B-B'. Heltrukken grønn linje viser nytt terreng. Stiplet grønn linje viser maks utfaktsdybde

Snitt C-C'

Snitt C, figur 24, ligger innenfor det sørlige uttaksområdet, og viser eksisterende terreng og planlagt terrenginngrep fra vest (C) til øst (C').



Figur 24: Snitt C-C'. Heltrukken grønn linje viser nytt terreng. Stiplet grønn linje viser maks utfaktsdybde

5.3 Arealformål og arealregnskap

Oppsummering av hvilke formål det er regulert til og antall daa.

Tabell 4: Arealformål og arealregnskap

Kartsymbol	Formål	Areal (daa)	Funksjon
Bebyggelse og anlegg (§12-5 nr. 1)			
BRU	Råstoffutvinning	52,2	Omfatter område for uttak, lagring og behandling av masser.
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§12-5 nr. 2)			
SV	Veg	0,4	Omfatter privat driftsveg til Rogner gård.
SVG	Annen veggrunn - grøntareal	0,5	Omfatter areal til bl.a. grøfter og skråningsutslag for privat driftsveg.
Grønnstruktur (§12-5 nr. 3)			
GAA	Kombinasjonsformål vegetasjonsskjerm/LNF	14,5	Formålet er regulert i tidsrekkefølge. Arealene skal fungere som vegetasjonsskjerm for å hindre inn- og utsyn så lenge det er drift i masseuttaket. Etter endt istandsetting vil arealene gå over til LNF.
Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (§12-5 nr. 5)			
L	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	44,5	Omfatter arealer som skal opprettholde sin funksjon som landbruksareal. Deler av områdene kan benyttes som midlertidig bygg- og anleggsområde.

5.4 Hensynssoner, faresoner og bestemmelsesområder

Oppsummering av regulerte hensynssoner, faresoner og bestemmelsesområder og størrelse.

Tabell 5: Hensynssoner og faresoner

Kartsymbol	Formål	Areal (daa)	Funksjon
Hensynssoner (§12-6)			
H190	Andre sikringssoner	1,7	Omfatter sone for trafo og kabel i bakken.
H370	Høyspenningsanlegg	5,8	Omfatter sone for høyspentkabel i luftstrekk som krysser planområdet i nord-sørgående retning.

Tabell 6: Bestemmelsesområder

Kartsymbol	Formål	Areal (daa)	Funksjon
Bestemmelsesområder (§12-7)			
- - - - -	#5 Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg - Driftsveg	1,8	Marker område hvor det tillates omlegging/etablering av driftsveg.
- - - - -	#91 Midlertidig bygge- og anleggsområde	10,2	Omfatter områder som kan benyttes til bygge- og anleggsvirksomhet for veganlegget og massetak.

6 Virkninger av reguleringsplanen

6.1 Påvirkning av gjeldende og pågående planer

Reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd

Rogner massetak reguleres på bakgrunn av utbyggingen av rv. 3 hvor det er behov for masser. Reguleringsplanen grenser til endring av reguleringsplan for ny rv. 3.

Reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd vedtatt i 2018 legger opp til utbedring av rv. 3 gjennom delvis gjenbruk av dagens veg, mens reguleringsendringen tilrettelegger for bygging av ny rv. 3 øst for dagens veg. Dette fører til at eksisterende rv. 3, som vil bli adkomstveg til Rogner gård og massetaket, nedgraderes til lokalveg.

Hverken reguleringsplan vedtatt i 2018 eller planendringen for strekningen Svingen – Imsroa syd vil bli direkte berørt av reguleringsplan for Rogner massetak, men planene bygger på hverandre og vil ha samtidig gjennomføring.

6.2 Trafikkløsning-/påvirkning

I forbindelse med uttak av løsmasser i Rogner massetak vil det bli etablert en egen adkomstveg til og fra massetaket, med egen avkjørsel til eksisterende rv. 3. I anleggsperioden vil det kun være anleggstrafikk som benytter ny adkomstveg til massetak. Grunneier av massetaket vil kunne benytte dagens adkomstveg som opprettholdes så lenge som mulig i anleggsperioden. Atkomst til driftsbygningen innenfor planområdet sikres gjennom driftsperioden for massetaket.

Det er et stort masseunderskudd i prosjektet rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Etablering av lokalt massetak ved Rogner vil gi en vesentlig reduksjon av behovet for transport av masser på rv. 3. Det vil bli etablert én dedikert kryssing av eksisterende rv. 3, mellom Rogner massetak og anleggsområdet for ny veg. Denne kryssingen kan etableres som rundkjøring eller signalregulert kryss i anleggsfasen. Å etablere et massetak i direkte tilkobling til utbyggingsparsellen vil ha en positiv virkning for trafikksikkerheten i anleggsperioden.

Etter avsluttet uttak og bygging av omlagt rv. 3 vil dagens rv. 3 være lokalveg. Dagens internveg i planområdet for massetaket blir reetablert. Totalt sett vil tiltakene ha stor positiv påvirkning på trafikksikkerheten.

6.3 Forurensing

Virkinger og avbøtende tiltak på omgivelsene som følge av selve uttaket og etablering av et midlertidig sikte-, sorterings- eller knuseverk, er vurdert i delkapitlene under. Masseuttakets produksjon skal følge forurensningsforskriftens kap. 30 som omfatter stasjonære og midlertidige/mobile knuseverk, i tillegg til siktestasjoner som produserer pukk, grus, sand og singel.

6.3.1 Støy

Planområdet grenser til Rogner gård som består av både driftsbygninger og støyfølsom bebyggelse. I plan for Rogner massetak er det foretatt en egen støyberegning for anleggsstøy fra massetaket. Se vedlegg D. *Støyfaglig utredning*. Eventuelle støykonsekvenser fra ny rv. 3, som følge av nytt terreng ved Rogner, er beregnet i reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd.

Bestemmelsene fastsetter at støy fra virksomheter skal ligge innenfor rammer beskrevet i kapittel 30 i forurensningsforskriften som tilsvarer støykrav i støyretningslinje T-1442/21, tabell 1 gjeldende for øvrig industri uten impulslyd.

Mandag-fredag	Kveld mandag-fredag	Lørdag	Søn-/helligdager	Natt (kl. 23-07)	Natt (kl. 23-07)
55 L _{den}	50 L _{evening}	50 L _{den}	45 L _{den}	45 L _{night}	60 L _{AFmax}

Videre fastsetter bestemmelsene at det skal iverksettes avbøtende tiltak før drift kan igangsettes/gjenopptas dersom grenseverdiene for støy ikke overholdes.

I henhold til Forurensningsforskriften skal massetaket anlegges slik at terrenget og bruddkanten i størst mulig grad skjerner aktivitetene og hindrer direkte innsyn fra naboer. Mobile/midlertidige virksomheter skal skjermes mot innsyn og støy med voller/lagerhauger etter hvert som masser tas ut.

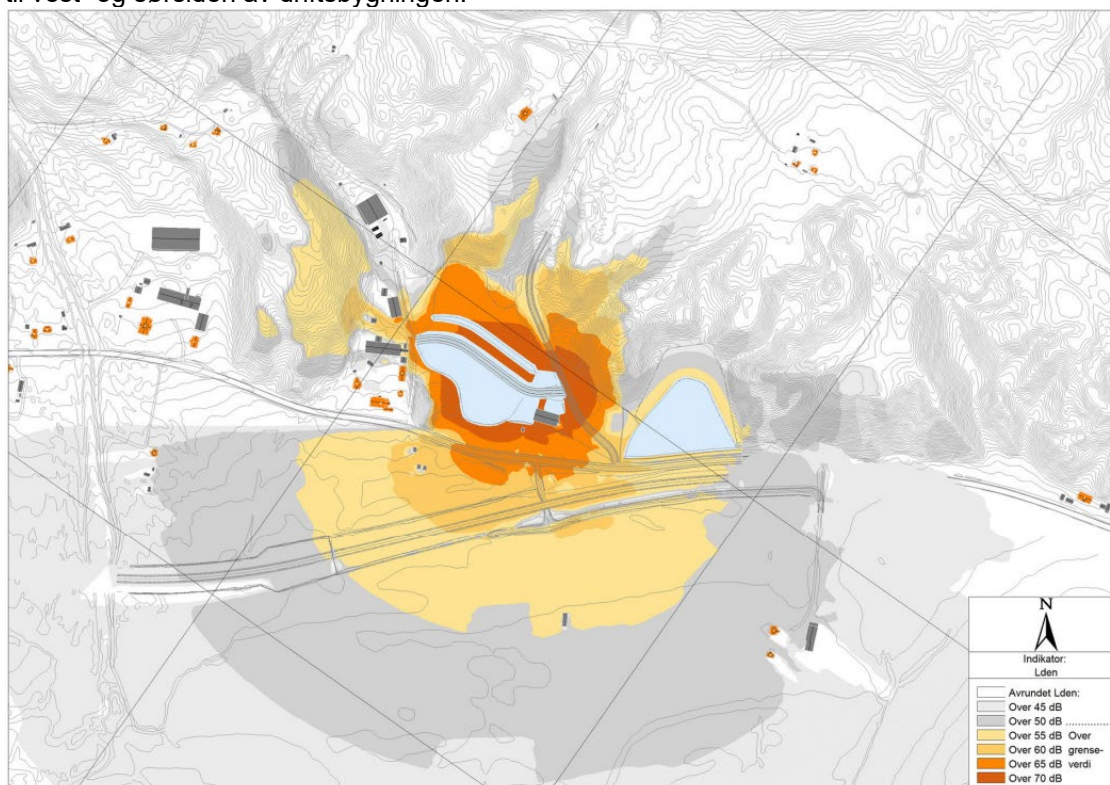
Figur 26 og 27 viser beregnet støy som følge av driften i massetaket. I beregningene er drift fra klokken 07:00 til 23:00 lagt til grunn, men ingen knusing og pigging etter klokken 19:00.

Beregnet støynivå fra massetaket legger til grunn støykilder og driftstider som vist i tabell 7. Det er benyttet 4 gravemaskiner i drift samtidig og at ved normal drift vil tipping av masser foregå ca. 12 % av tiden.

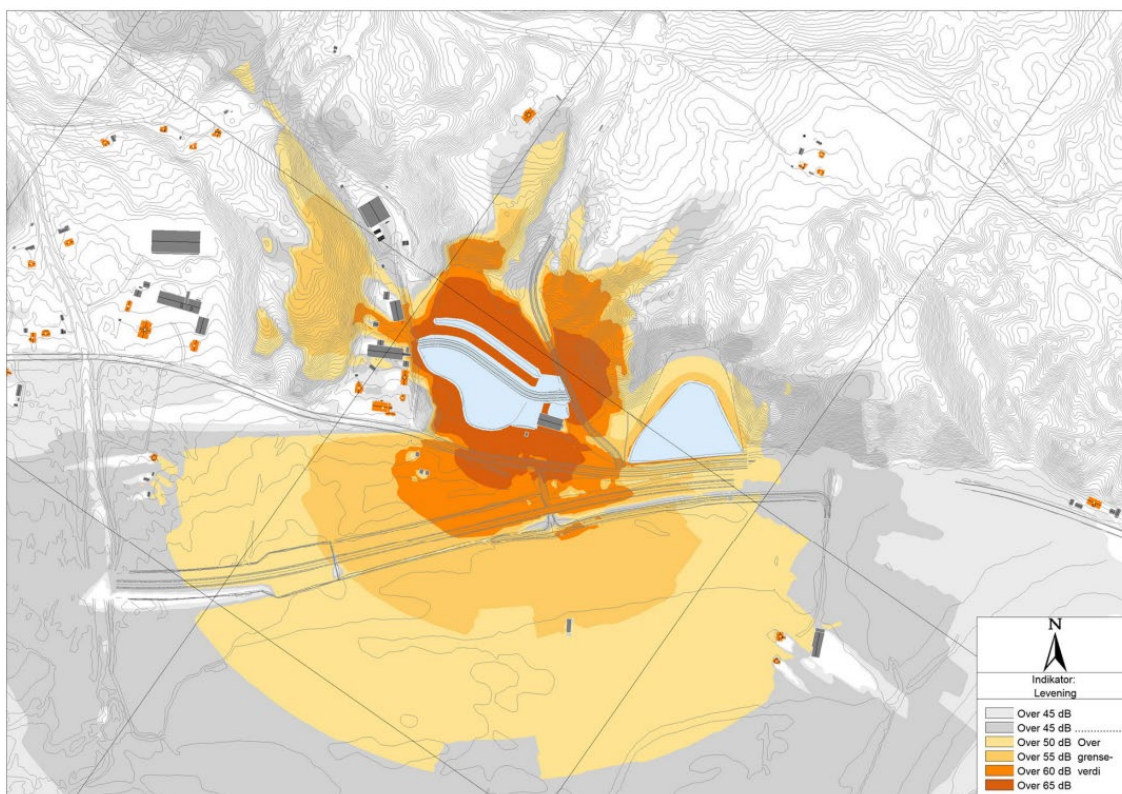
Tabell 7: Antatte støykilder i beregningen

Kilde	Antall	Drift dag	Drift kveld
Knuseverk	1	25%	0%
Gravemaskin	4	100%	100%
Hjullaster	1	100%	100%

Gravemaskiner og hjullaster er fordelt over hele uttaksområdet, men knusing og tipping er konsentrert til vest- og sørsiden av driftsbygningen.



Figur 26: Beregnet støynivå fra Rogner massetak. Støyindikator Lden. Støynivå beregnet 1,5 meter over terreng



Figur 27: Beregnet støynivå fra Rogner massetak. Støyindikator Levening. Støynivå beregnet 1,5 meter over terreng

Forutsatt driftstid og antall kilder som angitt vil flere naboer få støynivå over grenseverdi. Med unntak av Storelvdalsveien 3062 på Rogner gård, er det grenseverdi $L_{evening}$ som overskrides.

Tabell 8: Berørte grunneiere over grenseverdi i driftstiden

Adresse	Over grenseverdi L_{den}	Over grenseverdi $L_{evening}$
Storelvdalsveien 3062	Ja	Ja
Storelvdalsveien 3023	Nei	Ja
Storelvdalsveien 3113	Nei	Ja
Storelvdalsveien 3115	Nei	Ja
Skytebaneveien 69	Nei	Ja

Støynivå fra Rogner massetak er beregnet for en situasjon med størst utstråling av støy, hvor uttak av masser har foregått en periode slik at terrenget er åpent i sør og i øst. I beregningene er det forutsatt 100% driftstid. Uttaket er planlagt å starte i nord og gradvis jobbe seg sørover. Det forventes at utstrålt støynivå mot sør og øst vil være lavere så lenge terrenget skjermer for aktiviteten ved massetaket.

Driftstider, samt tider for pigging og knusing er fastsatt i bestemmelsene. Bestemmelsene regulerer også at det ikke skal være drift i uttaket på helligdager, hverdager i romjula eller påskeuka. Dersom grenseverdiene for støy ikke overholdes, skal det iverksettes avbøtende tiltak før drift kan igangsettes/gjenopptas. Et tiltak for å redusere $L_{evening}$ kan være å redusere aktivitet på kveldstid (kl. 19-23). Eventuelt må støyskjerm/støyvoll etableres for å skjerme naboer for støy.

For å skjerme Storelvdalsveien 3062 må det etableres støyskjerm/støyvoll langs sørsiden av massetaket. Støyvoll kan eksempelvis etableres med uttaksmasser slik at naboer skjerms fra støy, samt at vollen kan hindre direkte innsyn fra massetakets naboer.

6.3.2 Støv og luftkvalitet

Produksjon av masser skal tilfredsstille krav i forurensningsforskriftens kap. 30 Forurensninger fra produksjon av pukk, grus, sand og singel.

Det kan oppstå støv i forbindelse med uttak, sortering, knusing og transport av masser. Forurensningsforskriftens § 30-4 stiller krav til støvdempende tiltak. Det er bl.a. stilt krav til at åpne lager av råvarer og produkter, trafikkarealer og støvdeponi skal fuktes med vann for å hindre støvflukt. Videre stilles det krav til avbøtende tiltak, som vanning av massene under knuse- og sikteprosessen eller at prosessutstyr skal være innebygget med tett konstruksjon med avsug og støvfiltrering.

Det skal gjennomføres støvnedfallsmåling i tråd med kravene i forurensningsloven. Dersom ytterligere behov for avbøtende tiltak identifiseres under driften, vil tiltak straks iverksettes slik at støv ikke medfører vesentlige problemer eller sjenanse for de berørte, eller får negativ effekt på miljø og resipient. Etter avsluttet uttak skal området revegeteres så fort driften tillater det.

6.3.3 Klimagassutslipp

Det er planlagt tatt ut i størrelsesorden 400 000 m³ masser i Rogner massetak til utbedring av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa. Sammenlignet med tilsvarende uttaksvolum med transportavstand 20 km, vil spart transport redusere klimagassutslippet med ca. 100 t CO₂e.

6.3.4 Overvannshåndtering og avrenning

Området består av morenemasser som er drenerende, og overvann vil i stor grad infiltreres. For å hindre utslipp til Ellingsbekken, som ligger sør for Rogner gård, er uttaket utformet slik det ikke blir avrenning mot bekken. Forurensningsforskriften § 28-5 stiller krav til at kjemikalier og farlig avfall skal sikres, slik at uhell ikke kan medføre avrenning til grunnen, overflatevann eller avløpsnett. Driftsplanen skal vise tiltak som hindrer avrenning til grunnen fra mobile enheter tilknyttet massetaket.

Overvann skal samles i lavbrekk, grøft eller dam inne i uttaksområdet. Lavbrekk skal tømmes for slam ved behov og anleggsarbeidere skal følge prosedyrer for overvåking for å hindre forurenset utslipp til resipient og miljø. Finstoff i overvannet vil sedimentere, og eventuelle forurensende stoffer skal sikres for å hindre avrenning til grunnen.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at uttak av masser ikke skal medføre forurensning til Ellingsbekken, og at dette må dokumenteres. Driftsplanen vil stille krav til eventuelle avbøtende tiltak som sikrer at infiltrert vann ikke er forurenset, samt eventuelle behov for prøvetaking i Ellingsbekken før, under og etter drift.

6.4 Teknisk infrastruktur

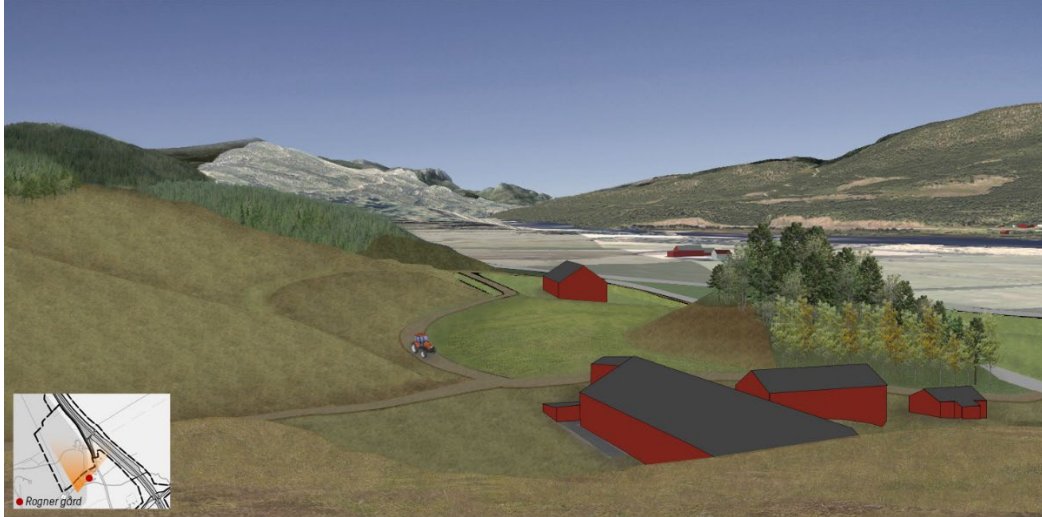
Planforslaget vil ikke endre dagens situasjon med tanke på vann og avløp, og høyspent. For å ivareta høyspentlinjen som går gjennom planområdet i vest er det lagt hensynssone på 7 meter fra ytterfase på hver side av linjen. I tillegg skal arbeid med maskin nærmere 30 meter fra linjen avklares med ledningseier på forhånd.

Innenfor planområdet er det i tillegg markert en hensynssone H190 Sikringssone for teknisk infrastruktur sørvest i planområdet. Sonen ligger mellom høyspentlinjen og trafostasjonen på andre siden av vegen for Rogner gård. Kabelen skal i utgangspunktet ikke berøres. Dersom det blir behov for flytting av kabelen i forbindelse med gjennomføringen, skal dette godkjennes av ledningseieren. Kabelen skal påvises før det påbegynnes gravearbeid i nærheten av H190.

Andre kabler innenfor området (fiber, bredbånd, tele, etc.) må det tas hensyn til, og disse vil bli lagt om etter behov.

6.5 Landskapsvirkning

På grunn av planområdet relativt beskjedne størrelse vurderes det at tiltaket i liten grad vil påvirke fjernvirkningene i negativ forstand. Uttak av omtrent 400 000 m³ masser medfører likevel et betydelig inngrep på et mindre geografisk avgrenset område. Tiltaket vil endre landskapsformen lokalt i området ved Rogner.

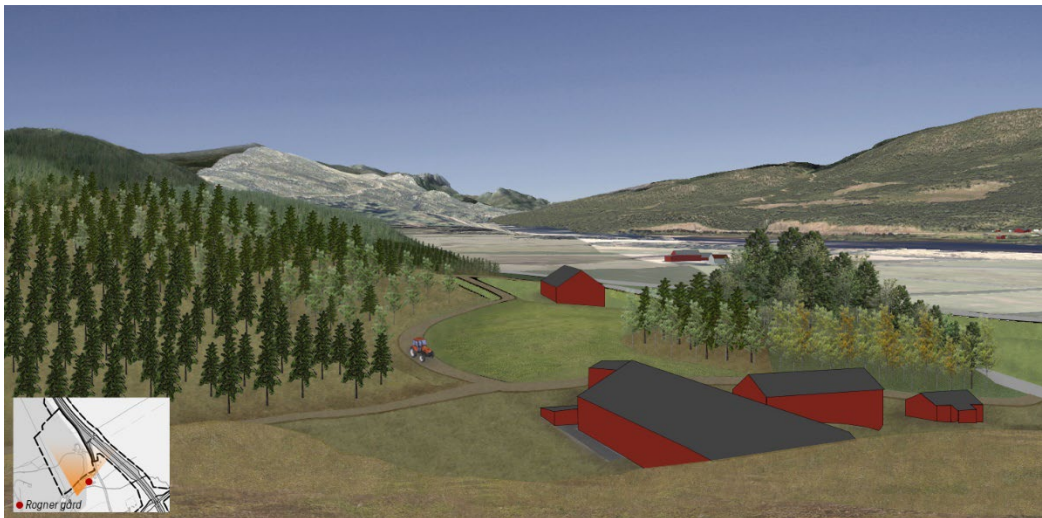


T106 | 20.01.2023

Sett mot driftsbygning/nord-øst, fra høyde bak Rogner gård/sør-vest etter endt uttak.
Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.

SWECO

Figur 28: Illustrasjonen viser området rundt Rogner gård, uten revegetering. Sett mot nord-øst, fra høyde bak Rogner gård, etter endt uttak

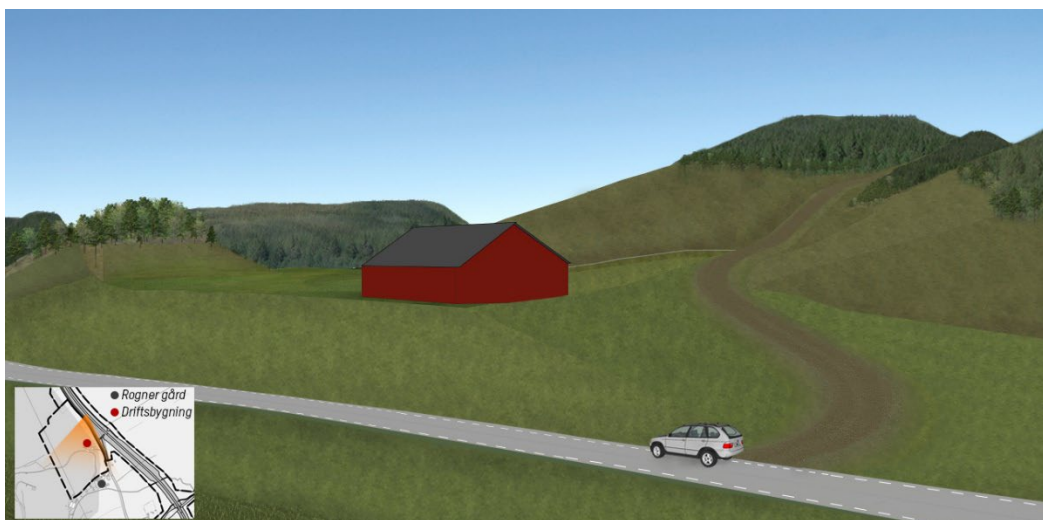


T107 | 20.01.2023

Sett mot driftsbygning/nord-øst, fra høyde bak Rogner gård/sør-vest etter endt uttak, revegetert.
Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.

SWECO

Figur 29: Illustrasjonen viser området rundt Rogner gård, med revegetering. Sett mot nord-øst, fra høyde bak Rogner gård, etter endt uttak



T104 | 20.01.2023

Sett mot driftsbygning/sør-vest, fra ny Rv3 etter endt uttak.

Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.



Figur 30: Illustrasjonen viser området nord for Rogner gård, samt driftsbygning i tilknytning til gården. Sett mot driftsbygningen/sør-vest, fra ny rv. 3 etter endt uttak. Uten revegetering



T105 | 20.01.2023

Sett mot driftsbygning/sør-vest, fra ny Rv3 etter endt uttak, revegetert.

Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.



Figur 31: Illustrasjonen viser området nord for Rogner gård, samt driftsbygning i tilknytning til gården. Sett mot driftsbygningen/sør-vest, fra ny rv. 3 etter endt uttak. Med revegetering

Landskapet øst for eksisterende rv. 3 består av store, flate arealer med dyrket mark. Områdene i vest står i sterk kontrast til dette, med skogkledde og kuperte dalsider. Dagens rv. 3 fungerer nærmest som et skille mellom to helt ulike landskapstyper. Kantvegetasjon og markante gårdstun bidrar til et variert bilde. I konsekvensutredningen for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018) ligger planområdet for Rogner massetak innenfor delområde Rogner – Messelt, og delområdet verdi ble vurdert middels til stor.

Uttak av masser vil resultere i at deler av de lokale landskapsformene forsvinner eller endres. Etter endt uttak og etablering av ny rv. 3, vil området bestå av en større skjæring, ny atkomstveg til avlastet rv. 3 (lokalveg), og et større sammenhengende og relativt flatt område som vil tjene Rogner gårds landbruksvirksomhet. Området vil ligge gjemt bak åser og dalsider i nord, sør og vest, noe som bidrar til skjerming slik at inngrepet blir mindre synlig på avstand.

Driftsplanen som følger konsesjonssøknaden, vil vise tilbakeføring og revegetering av området. Dette kan påbegynnes og gjennomføres fortløpende etter hvert som områder er ferdig tatt ut. Etter endt uttak skal arealet tilpasses omkringliggende landskap og istandsettes til landbruksformål – LNF-L, slik at grunneier kan benytte området til ønsket aktivitet i tilknytning til gården. Aktuell etterbruk vil være at

deler av arealet kan nyttes til skogproduksjon og beite. Den eksisterende terrengformen/kollen rett nord for tunet på Rogner gård kan bli tatt noe ned etter nærmere dialog med grunneier i forbindelse med istandsetting av arealet. Hensikten er å oppnå en god landskapstilpasning mellom nytt terreng nord og øst for kollen og mot den framtidige lokalvegen.

For å begrense innsyn sikrer reguleringsplanen ivaretagelse av vegetasjon i randsonen gjennom regulerte vegetasjonsskjermer. Deler av terrenget mot eksisterende rv. 3 vil bevares slik at en naturlig og vegetert voll hindrer innsyn fra rv. 3. Vegetasjonsskjermene vil formilde fjern- og nærvirkninger under driftsperioden.



T100 | 20.01.2023

Sett mot Rogner gård og massetak, fra ny Rv3/sør-øst etter endt uttak.

Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.

SWECO

Figur 32: Illustrasjonen viser fjernvirkninger sett mot Rogner gård og massetak, fra ny rv. 3/sør-øst, etter endt uttak. Uten revegetering



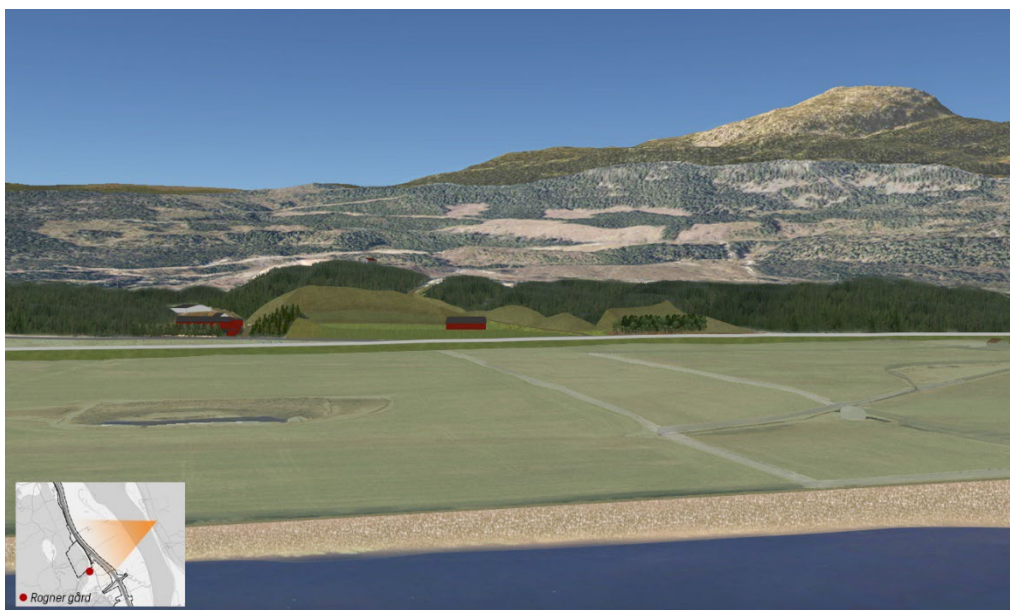
T101 | 20.01.2023

Sett mot Rogner gård og massetak, fra ny Rv3/sør-øst etter endt uttak, revegetert.

Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.

SWECO

Figur 33: Illustrasjonen viser fjernvirkninger sett mot Rogner gård og massetak, fra ny rv. 3/sør-øst, etter endt uttak. Med revegetering

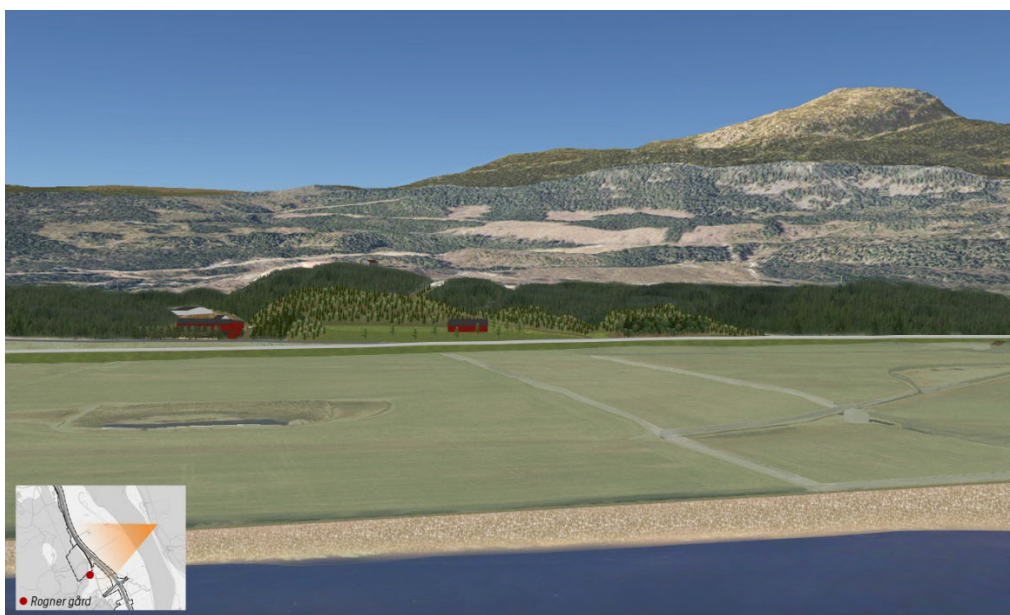


T102 | 20.01.2023

Sett mot Rogner gård og massetak, fra øst/østsiden av Glomma. Fjernvirkning etter endt uttak.
Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.



Figur 34: Illustrasjonen viser fjernvirkninger, uten revegetering, sett fra østsiden av Glomma



T103 | 20.01.2023

Sett mot Rogner gård og massetak, fra øst/østsiden av Glomma. Fjernvirkning etter endt uttak, revegetert.
Kollen bak tunet på Rogner tilpasses ytterligere omkringliggende terreng i ettersituasjon etter avtale med grunneier.



Figur 35: Illustrasjonen viser fjernvirkninger, med revegetering, sett fra østsiden av Glomma



T108 | 20.01.2023
 Sett mot massetak/bevart voll, fra ny Rv3/sør-øst etter endt uttak.

Figur 36: Illustrasjonen viser avgrensningen mellom området for uttak av masser, samt vegetasjonsskjerm etter endt uttak, sett fra ny rv. 3/sør-øst. Illustrasjonen viser området uten revegetering



T109 | 20.01.2023
 Sett mot massetak/bevart voll, fra ny Rv3/sør-øst etter endt uttak, revegetert.

Figur 37: Illustrasjonen viser avgrensningen mellom området for uttak av masser, samt vegetasjonsskjerm etter endt uttak, sett fra ny rv. 3/sør-øst. Illustrasjonen viser området med revegetering

6.6 Naturmangfold

Det framgår av konsekvensutredningen til reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018), at massetaket ligger innenfor forvaltningsområde for ulv, jerv, bjørn og gaupe. I konsekvensutredningen er dette ikke tillagt vekt ved vurdering av delområdet verdi. Denne vurderingen er også dekkende for reguleringsplan for Rogner massetak.

Det er vurdert at reguleringsplanen ikke vil ha innvirkning på øvrig naturmangfold da det ikke er registrert arter av nasjonal interesse, utvalgte naturtyper eller naturvernområder i databaser, eller i forbindelse med konsekvensutredningen til reguleringsplan for rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd (2018).

Under driftsperioden skal de deler av området som kan utgjøre fare for mennesker, husdyr eller vilt holdes forsvarlig inngjerdet.

6.6.1 Vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12

I henhold til naturmangfoldlovens (NML) § 7, skal prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Kommunene skal, i sin saksbehandling av planer etter plan- og

bygningsloven gjøre en vurdering etter disse prinsippene. Dette gjelder en vurdering av kunnskapsgrunnlaget, av føre-var prinsippet, samlet belastning og kompenserende og avbøtende tiltak.

§ 8 kunnskapsgrunnlaget

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vurdering

Kunnskapsgrunnlaget er basert på offentlig tilgjengelige innsynsløsninger (nasjonale databaser) og tilgjengelig litteratur om natur- og miljøforhold i området. Relevant informasjon fra planarbeidet for gjeldende reguleringsplan fra 2018, er en del av kunnskapsgrunnlaget. Observasjoner fra enkeltbefaringer i/omkring planområdet i forbindelse med planarbeidet har også inngått i dette grunnlaget.

Planområdet ligger vest for eksisterende rv. 3 og omfatter et område med hovedsakelig skog mellom gårdsbebyggelsen ved Rogner i sør og Tjønmoen i nord. Deler av området er allerede bearbeidet. Det renner et lite vassdrag, Ellingsbekken, like sør for planområdet ved Rogner. Denne renner videre østover under rv. 3 ned til sideelva Rogna og videre til Glomma.

Det er ikke registrert naturtyper i nasjonale databaser. Området omfatter en breelavsetning der det vokser yngre og middelaldret furuskog på middels bonitet. Potensialet for funn av sårbar vegetasjon er vurdert som lite.

I Artsdatabanken er det tidligere gjort sporadiske registreringer av både gaupe, ulv og bjørn innenfor området. Blant annet er det både i 1996 og 2012 kjørt i hjel gaupe på rv. 3 forbi planområdet. Planområdet ligger innenfor forvaltningsområdet for disse tre artene. De kan trolig sporadisk vandre gjennom området, men dette er ikke tillagt spesielt vekt i vurderinger etter §§ 8-12. Av øvrige observasjoner i Artskart er det lagt inn en observasjon av grønnfink (VU) i 1996, men fordi observasjonen er så gammel, er den ikke tillagt vekt i vurderingen. Det er også registrert sandsvale i nærområdet til massetaket. Sandsvale er en rødlistet art (VU) som fort kan etablere seg i graveskråninger og opplagte masser. I anleggsfasen må man ta hensyn til dette og sørge for å enten forebygge etablering av reirhuler, eller legge til rette for at sandvalene kan etablere reirhuler i områder som ikke blir berørt av de aktive arbeidene i massetaket.

Basert på tilgjengelig informasjon fra nasjonale databaser og økologisk grunnkart, vurderes potensialet for å påvise viktige naturtyper eller truede arter utover arter som sporadisk vandrer gjennom planområdet som lite.

Tilgjengelig kunnskapsgrunnlag tilsier at det ikke går mye brukte villtrekk som passerer planområdet.

Samlet sett vurderes beslutningsgrunnlagets kvalitet (jfr. § 9 NML- føre var prinsippet) til å være tilfredsstillende som grunnlag for at det kan tas en beslutning.

§ 9 føre-var-prinsippet

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vurdering

Ut fra foreliggende kunnskap, anses risikoen for irreversibel skade på naturmangfold som liten.

§ 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vurdering

Planlagt massetak omfatter en breelvvavsetning med hovedsakelig middelaldret furuskog på middels bonitet med små biologiske verdier. Tiltaket vil ikke direkte berøre akvatiske forhold. Ellingsbekken renner like sør for planområdet og renner videre ut i Rogna. Tiltaket vurderes å ikke øke den samlede, negative belastningen for akvatisk liv i denne elva.

Området har en landskapsøkologisk verdi der det ligger inntil store åkerarealer og en elvestrekning av Glomma.

Bortsett fra planene for utbedring av rv. 3, er det ikke kjent at det planlegges andre tiltak/arealinngrep som vil øke den samlede belastningen på økosystemene i området. Totalt sett vurderes tiltaket i liten grad å øke den samlede belastningen på økosystemene.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vurdering

Det skal utarbeides en ytre miljø-plan³ for uttaksfasen. Planene og de avbøtende tiltakene skal, i samsvar med det etablerte prinsippet «forurenser betaler» og naturmangfoldlovens § 11, bekostes av tiltakshaver.

§ 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vurdering

Teknikker og driftsmetoder for å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet beskrives i plan for ytre miljø. Dette gjelder særlig teknikker som gjør at det økologiske fotavtrykket av tiltaket reduseres og begrenser inngrep i vassdrag som krysses.

Det er lagt opp til en nokså kort uttaksperiode begrenset til perioden der rv. 3 forbi området skal utbedres. Overflatejorda skal ivaretas og legges tilbake etter drift iht. til istandsettingsplan som skal følge driftsplan.

6.7 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Dersom det likevel skulle oppdages automatisk fredede kulturminner, er det sikret i bestemmelsene at alt arbeid innenfor en sikringssone på fem meter skal stanses og Innlandet fylkeskommune varsles umiddelbart.

Gårdstunet rett sør for planområdet er et bygningsmiljø/gårdsmiljø med flere bygg som er SEFRAK-registrert og med meldeplikt iht. kulturminnelova. All drift i forbindelse med massetaket vil skje inne på regulert område, og vil ikke direkte berøre gårdstunet. Byggene på tunet kan likevel påvirkes indirekte som følge av evt. rystelser i forbindelse med uttak, knusing, bearbeiding og transport av masser. Dette vil bli fulgt opp i driftsfasen.

Tiltaket vil endre omgivelsene ved det historiske gårdstunet ved at arealene åpner seg mer mot nord. Vegetasjonsskjerm ved bevaring av deler av eksisterende terrengform mot gårdstunet, istandsetting etter drift, revegetering og landskapspleie skal sikre at tiltaket og terrenginngrepet ikke vil skjemme

³ Krav om YM-plan gjelder for alle prosjekter og kontrakter i Statens vegvesen og følger av håndbok R760 Styring av vegprosjekter

bygningsmiljøet utilbørlig i etter-situasjonen. Ytterligere avbøtende tiltak gjennomføres fortløpende dersom det avdekkes behov underveis i driftsfasen.

6.8 Naturressurser

Arealet innenfor planområdet består i hovedsak av produktiv skog, i tillegg til et mindre beite, massetak og bebygd areal. Det bebygde arealet omfattes av driftsbygning og driftsveger. Planforslaget vil kunne påvirke dagens landbruksdrift innenfor planområdet i den perioden massetaket er i drift. Beiteområdet sørøst for dagens driftsbygning vil midlertidig settes ut av drift.

Etter endt uttak vil området istandsettes og tilbakeføres til LNF – landbruksformål, slik at arealene kan komme til nytte for Rogner gård. Grunneier har opplyst at tiltaket blir sett på som positivt da det vil bli etablert et tilnærmet flatt areal mellom dagens tun og driftsbygningen lengre nord. Noe som vil gjøre det mulig å forbedre driftsforholdene på gården. Også nord i massetaket vil det bli etablert et større og flatt areal som Rogner gård kan videreutvikle som del av deres landbruksdrift etter endt drift og istandsetting. På lang sikt vil tiltaket dermed styrke framtidig rasjonell drift av landbrukseiendommen.

6.9 Friluftsliv og nærmiljø

Innenfor planområdet er det ingen arealer som benyttes til rekreasjonsformål. Det eksisterer heller ingen tilrettelagte tur-, ski- eller friluftsløyper som blir påvirket av tiltaket. Det vurderes derfor at etableringen av massetaket ikke vil påvirke eller ha betydning for friluftsliv og nærmiljø.

6.10 Grunnforhold

En godkjent driftsplan skal foreligge før oppstart som en del av konsesjonsvedtaket. I henhold til Direktoratet for mineralforvaltnings (DMF) driftsplanveileder for løsmasser, skal skråningshelning i løsmasser «tilpasses løsmassenes stabilitetsegenskaper og erosjonsforholdene». Ved gjennomføring av tiltaket skal det tas hensyn til dette ved uttak av masser for å trygge arbeider innenfor uttaksområdet. Valgt helningsvinkel, inkl. skråningshøyde og skråningsvinkel, på massetaket skal fremgå av driftsplanen og tilpasses lokale forhold. Tiltak for å sikre stabile skråninger skal gjennomføres fortløpende, under driftsperioden. Ved endt uttak skal skråninger arronderes og avrundes slik at stabiliteten ivaretas.

6.11 Massehåndtering

Innenfor område regulert til råstoffutvinning kan det foretas uttak, bearbeiding og lagring av ulike løsmasser. Det tillates mellomagring og bearbeiding av masser som mottas til bruk i veganlegget. Driftsplanen som ligger til grunn for søknad om konsesjon og plan for ytre miljø, tar for seg hvordan masser skal håndteres i uttaksområdet. Planlagte uttaksdybder, uttaksretning og uttaksetapper skal detaljeres i driftsplanen.

6.12 Arealbeslag og etterbruk

Området vil legge beslag på grunneiers arealer knyttet til gårdsdriften i driftsperioden. I bestemmelsene til reguleringsplanen stilles det krav til at området skal istandsettes etter endt drift. Området skal ryddes for maskiner, utstyr, skrapmasser og lignende. Bygninger i området tilknyttet driften av uttaket skal fjernes. Ferdig planert terreng etter endt uttak skal tilpasses tilstøtende eksisterende terreng og ferdig planert terreng i det midlertidige bygge- og anleggsområdet mot avlastet rv. 3 (framtidig lokalveg). Istandsetting av området og revegetering kan gjennomføres fortløpende.

Etter endt uttak og opprydding, skal arealet istandsettes til landbruksformål i henhold til godkjent driftsplan og i tråd med reguleringsbestemmelsene. Uttak av masser og istandsetting etter endt uttak

skal være avsluttet senest ett år etter at rv. 3 Evenstad – Imsroa syd er åpnet for trafikk. Arealformål skal ved endt istandsettingsarbeid endres fra formål råstoffutvinning til landbruksformål.

6.13 Øvrige temaer

Det vurderes at reguleringsplanen og tiltaket ikke har virkninger for universell utforming, sosial infrastruktur, og barn og unges interesser.

7 Risiko og sårbarhet (ROS)

Risiko- og sårbarhet vurderes ut ifra uønskede hendelser som vil kunne medføre personskader, konsekvenser for viktige samfunnsfunksjoner eller materielle verdier/eiendomsskader.

I ROS-analysen er det identifisert 3 aktuelle uønskede hendelser;

1. Trafikkulykke mellom kjøretøy i uttaksfasen
2. Spredning av forurensning ved massehåndtering
3. Masseuttaket istandsettes til LNF med lav kvalitet

Hendelse 1 og 2 er vurdert å medføre høyere risiko for en eller flere konsekvenstyper.

Trafikkulykker mellom kjøretøy i uttaksfasen

Trafikkulykker er hendelser med høy risiko, både i anleggs- og driftsfase. Til byggefase vil det foreligge en plan for sikker trafikkavvikling mellom rv. 3 og det planlagte masseuttaket. I uttaksfasen vil uttaket følge bygging av ny veg, og det vurderes tilstrekkelig med midlertidige tiltak for sikker trafikkavvikling mellom driftskjøretøy. Det er vurdert at eventuelle ulykker sannsynligvis vil være forårsaket av kjøretøyfeil/feilhandlinger i trafikk og ikke av tiltaket i seg selv.

Spredning av forurensning ved massehåndtering

Spredning av forurensning vil skyldes uaktsomhet, ukjent status på grunnforurensning, feil og avvik fra plan for massehåndtering i uttaksfasen. Grunnforholdene vurderes som oversiktlige og forutsigbare, og det viktigste virkemiddelet for å motvirke en spredning av forurensning vil være å ha tilstrekkelig oversikt over eventuell grunnforurensning. Dette omtales i Statens vegvesens plan for ytre miljø (YM-plan) som utarbeides for massetaket og veganlegget.

Masseuttaket istandsettes til LNF med lav kvalitet

Dette vil også hovedsakelig skyldes manglende oppfølging av, eller dårlig definerte tiltak og rutiner for plan for istandsetting, som skal sikre en god istandsetting av området etter endt masseuttak. Det vurderes som lite sannsynlig at denne hendelsen vil inntreffe. Rutiner mellom byggherre og entreprenør i byggefase skal videre sikre en god kvalitetsmessig istandsetting av området etter endt masseuttak.

Alle hendelser som er vurdert i ROS-analysen er tatt med ettersom de vurderes som aktuelle (hendelser det er sannsynlig at kan inntreffe). Også hendelser med lav risiko i denne analysen er vurdert og hensyntatt der de er relevante. Det er kategoriene for sannsynlighet og konsekvens som er benyttet som fastsetter risikonivå, men i en kvalitativ analyse vil disse vurderingene alltid være heftet med en viss usikkerhet. Hendelsene der risiko er vurdert som lav skal i utgangspunktet være ivaretatt gjennom allerede planlagte og eksisterende tiltak, men der det er foreslått avbøtende tiltak for disse bør også dette følges opp videre.

I sum viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet er egnet for de foreslåtte tiltakene. Ingen av de forhold som er avdekket i analysen er av slik karakter at de skulle tilsa at tiltaket ikke bør gjennomføres. Dette forutsetter at risikoen er på akseptabelt nivå som et resultat av oppfølging til de foreslåtte tiltakene i denne analysen.

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

8 Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen er tiltakshaver.

Foreliggende reguleringsplan for Rogner massetak, som del av utbedringen av rv. 3 mellom Evenstad bru og Imsroa er et bidrag for å oppfylle Statens vegvesens hovedmål om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem innen 2050.

Hovedmålet er brutt opp i fem konkrete toppmål, hvor utbedring av rv. 3 mellom Evenstad bru og Imsroa med lokalt massetak, bidrar til å oppfylle flere av målene:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
 - Utbedret rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa vil gi lavere transportkostnader og kortere reisetid for alle trafikantgrupper. Rv. 3 er en viktig transportåre for gods.
- Mer for pengene
 - Rogner massetak vil gi lavere utbyggingskostnader, dermed mer for pengene og mer til øvrige utbedringstiltak på rv. 3.
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
 - Utbedringen av rv. 3 mellom Evenstad og Imsroa vil fjerne en svært ulykkesbelastet vegstrekning fra riksvegnettet, og vil gi en trafikksikker veg på strekningen.
 - Rogner massetak vil gi mindre transport av masser på rv. 3 og annet lokal vegnett i anleggsperioden.
- Bidra til å nå Norges klima og miljømål
 - Ved å benytte korteste masser vil transportavstanden bli vesentlig kortere, og på den måten bidra til å redusere klimagassutslippet.

Statens vegvesen anbefaler som tiltakshaver at Stor-Elvdal kommune vedtar foreliggende reguleringsplan.

9 Oppfølging av reguleringsplanen

9.1 Grunnerverv og rettslige avtaler

Statens vegvesen må skaffe seg rettigheter til de arealene som blir beslaglagt i forbindelse med bygging eller utvidelse av vegen. Den formelle prosessen med grunnerverv begynner i utgangspunktet etter at reguleringsplanen er vedtatt hos kommunen.

Statens vegvesen har i denne planprosessen inngått avtale med grunneier som grunnlag for å sette i gang arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan for massetak.

9.2 Gjennomføring, driftsplan og konsesjonssøknad

Driften i uttaksområdet skal skje i samsvar med driftsplan godkjent av Direktoratet for mineralforvaltning (DMF). Driftsplanen er vedlegg til konsesjonssøknad for tiltaket, og inneholder beskrivelse, kart og snitt som viser beliggenhet, eiendomsforhold, eventuell etappevis uttak og ferdigstilling. Konsesjonssøknad omfatter bl.a. tiltakshavers organisasjon og kompetanse, og beregning av økonomisk sikkerhet for ferdigstilling av det aktuelle uttaksområdet. Konsesjonssøknad baseres på vedtatt reguleringsplan for massetak.

10 Referanser

10.1 Referanseliste

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

- Stor-Elvdal kommune (2019). Kommuneplanen 2019-2040 – Samfunnsdel, vedtatt i kommunestyret sak 19/34 Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/iee54e3f6-a018-4841-adba-d7a50b96b75c/kommuneplan_samfunnsdel.pdf.
- Stor-Elvdal kommune (2019). Formannskapet i Stor-Elvdal kommune. Saksfremlegg 19/33: Fastsetting av planprogram kommuneplanens arealdel 2019-2040. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/i63a62cec-6771-4d96-a02f-044373625ded/planprogram_sarutskrift-arealdel.pdf
- Stor-Elvdal kommune (2019). Stor-Elvdal kommunestyre. Saksfremlegg 19/34: Kommuneplanens samfunnsdel - revidert mai 2019. Nettside: https://www.stor-elvdal.kommune.no/f/p1/i629a93b1-434d-4578-bb4c-5304e07e88fe/kommuneplan_sarutskrift-samfunnsdel.pdf
- Vegdirektoratet (2019). Ny inndeling av vegnettet. Rv. 3 Evenstad – Imsroa S. i Stor-Elvdal kommune. Brev datert 02.10.2019.
- Østfold Fylkeskommune, Vannregionmyndigheten for vannregion Glomma (2015). Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021. Nettside: https://innlandetfylke.no/f/p1/i26f3d3ee-eda5-4b7f-88a0-17a4b3dce008/glomma_regional-vannforvaltningsplan-2016-2021.pdf

10.2 Tabelloversikt

Tabell 1: Gjennomførte og antatte milepæler i planprosessen.....	6
Tabell 2: Grunneierliste.....	14
Tabell 3: Borpunktliste.....	21
Tabell 4: Arealformål og arealregnskap.....	26
Tabell 5: Hensynssoner og faresoner.....	26
Tabell 6: Bestemmelsesområder.....	26
Tabell 7: Antatte støykilder i beregningen.....	28
Tabell 8: Berørte grunneiere over grenseverdi i driftstiden.....	29

10.3 Figuroversikt

Figur 1: Illustrasjonen viser varslingsgrensen.....	7
Figur 2: Utdrag fra kommuneplanens arealdel (Innlandsgis.no).....	11
Figur 3: Gjeldende regulering for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd (2018) (Innlandsgis.no).....	11
Figur 4: Reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd ved førstegangs høring og offentlig ettersyn (Innlandsgis.no).....	11
Figur 5: Reguleringsendring for rv. 3 Evenstad bru - Imsroa syd ved annengangs høring og offentlig ettersyn.....	11
Figur 6: Illustrasjonen viser eksisterende situasjon, med planavgrensning.....	13
Figur 7: Oversikt over eiendommer (NVE Atlas).....	14
Figur 8: Skjermdump 3D kart (Stor-Elvdal kommunes kartløsning).....	15
Figur 9: Løsmasseområde Møkleby (Ressurskart for grusressurser, NGU).....	15
Figur 10: Landskapet nordover mot Messelt sett fra Rogna (2018).	16
Figur 11: Verdikart fra konsekvensutredning for reguleringsplan for rv.3 Evenstad bru - Imsroa syd (2018).....	16
Figur 12: Kulturminneregistreringer med skisse av planområdet (Stor-Elvdal kommunes kartløsning).....	17
Figur 13: Utsnitt arealressurskart (NVE Atlas).....	18
Figur 14: Ellingsbekken med erosjonssikring (NVE Atlas).....	18
Figur 15: Oversikt over ulykkessteder (Statens vegvesen Vegkart).....	19
Figur 16: Støysone fra rv.3 (Statens vegvesen Vegkart).....	20
Figur 17: Utsnitt fra NGUs løsmassekart.....	20
Figur 18: Utsnitt fra borplan for grunnundersøkelser (Geoteknisk datarapport, Statens vegvesen)	21
Figur 19: Plankart for Rogner massetak.....	22
Figur 20: Plankart for Rogner massetak med geometri.....	22
Figur 21: Oversikt over terrengsnitt hvor det skal tas ut masser.....	23
Figur 22: Snitt A-A'.....	24
Figur 23: Snitt B-B'.....	24

Figur 24: Snitt C-C'.....	24
Figur 25: Snitt D-D'.....	25
Figur 26: Beregnet støynivå fra Rogner massetak. Støyindikator Lden. Støynivå beregnet 1,5 meter over terreng.....	28
Figur 27: Beregnet støynivå fra Rogner massetak. Støyindikator Levening. Støynivå beregnet 1,5 meter over terreng.....	29
Figur 28: Illustrasjonen viser området rundt Rogner gård, uten revegetering. Sett mot nord-øst, fra høyde bak Rogner gård, etter endt uttak.....	31
Figur 29: Illustrasjonen viser området rundt Rogner gård, med revegetering. Sett mot nord-øst, fra høyde bak Rogner gård, etter endt uttak.....	31
Figur 30: Illustrasjonen viser området nord for Rogner gård, samt driftsbygning i tilknytning til gården. Sett mot driftsbygningen/sør-vest, fra ny rv. 3 etter endt uttak. Uten revegetering.....	32
Figur 31: Illustrasjonen viser området nord for Rogner gård, samt driftsbygning i tilknytning til gården. Sett mot driftsbygningen/sør-vest, fra ny rv. 3 etter endt uttak. Med revegetering.....	32
Figur 32: Illustrasjonen viser fjernvirkninger sett mot Rogner gård og massetak, fra ny rv. 3/sør-øst, etter endt uttak. Uten revegetering.....	33
Figur 33: Illustrasjonen viser fjernvirkninger sett mot Rogner gård og massetak, fra ny rv. 3/sør-øst, etter endt uttak. Med revegetering.....	33
Figur 34: Illustrasjonen viser fjernvirkninger, uten revegetering, sett fra østsiden av Glomma.....	34
Figur 35: Illustrasjonen viser fjernvirkninger, med revegetering, sett fra østsiden av Glomma.....	34
Figur 36: Illustrasjonen viser avgrensningen mellom området for uttak av masser, samt vegetasjonsskjerm etter endt uttak, sett fra ny rv. 3/sør-øst. Illustrasjonen viser området uten revegetering.....	35
Figur 37: Illustrasjonen viser avgrensningen mellom området for uttak av masser, samt vegetasjonsskjerm etter endt uttak, sett fra ny rv. 3/sør-øst. Illustrasjonen viser området med revegetering.....	35

10.4 Vedlegg som inngår i reguleringsplanen for Rogner massetak

- A. **Plankart** (datert 20.01.23, sist revidert 03.05.23)
- B. **Reguleringsbestemmelser** (datert 13.02.23)
- C. **Planprogram** (datert 28.09.21, fastsatt 27.10.21)
 - a. **Sammendrag av innkomne merknader til planprogrammet** (september 2021)
- D. **Støyfaglig utredning** (siste versjon datert 16.12.22)
- E. **Risiko og sårbarhetsanalyse** (siste versjon datert 13.02.23)
- F. **Illustrasjonshefte** (datert 13.02.23)
- G. **Geoteknisk datarapport B11816-GEOT-04 (rapportweb)** (datert 20.10.22)
- H. **Sammendrag av innkomne merknader etter offentlig ettersyn** (mai 2023)



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag