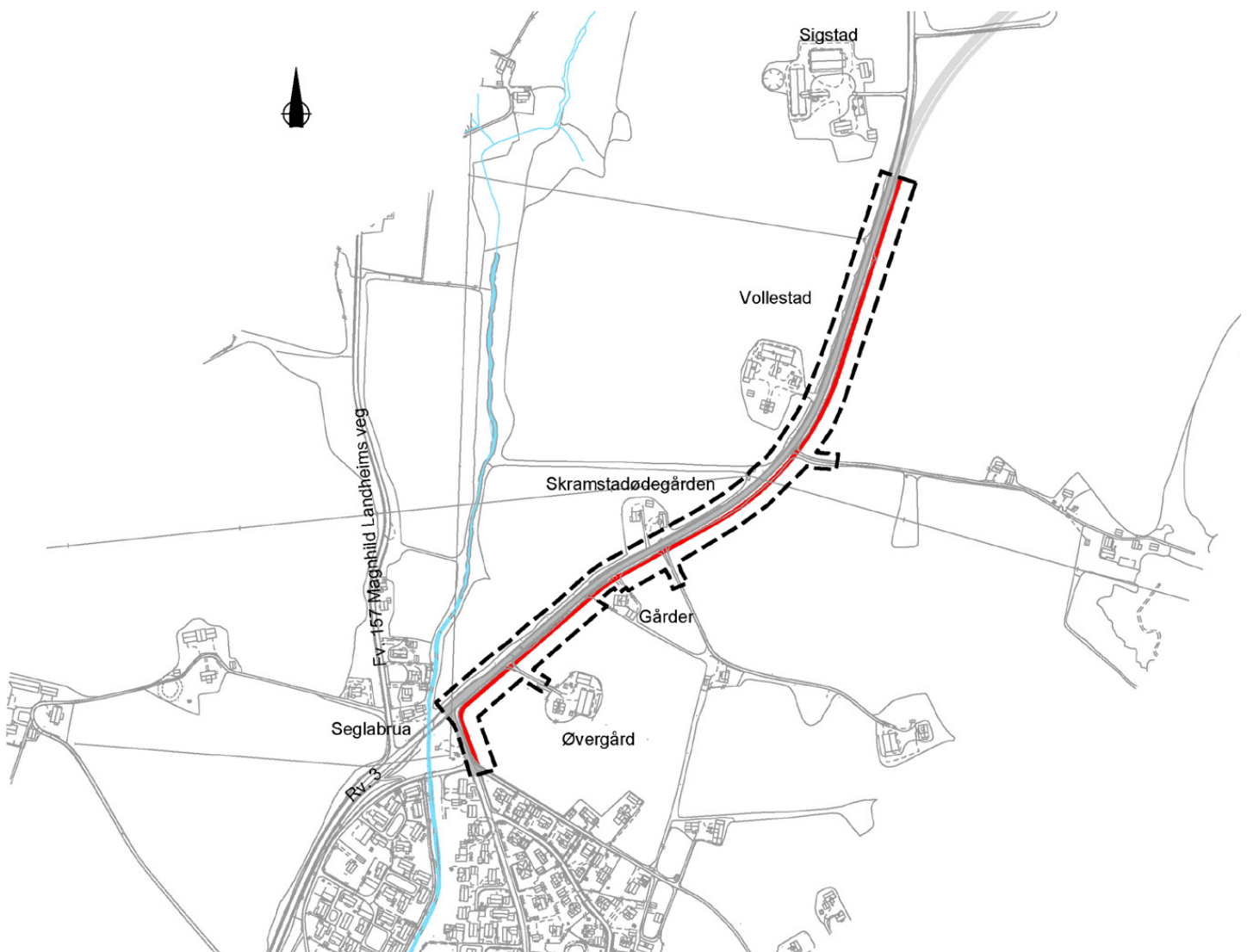




Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

OFFENTLIG ETTERSYN



Rv. 3 Segla bru - Sigstad Gang- og sykkelveg

Løten kommune

Region øst

September 2018

PLANBESKRIVELSE

FORORD

Stortinget har vedtatt at rv. 3/25 på strekningen Ommangsvollen til Grundset gjennom Løten og Elverum kommuner, skal bygges ut som et OPS-prosjekt (Offentlig Privat Samarbeid). Det er utarbeidet en egen plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett (juli 2016) for prosjektet, som omfatter tiltak i både Løten og Elverum kommuner. Planen er behandlet i begge kommunene. Det er avsatt totalt 61 mill. kr (2016-kr) til prioriterte tiltak i Løten og Elverum kommuner, hvorav 45 mill. kr til tiltak i Løten kommune. Gang- og sykkelveg langs rv.3 på strekningen Segla bru til Sigstad gård er gitt prioritet for tiltak i Løten kommune.

Statens vegvesen Region øst legger med dette forslag til reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs rv. 3 Segla bru – Sigstad i Løten kommune, ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10. Reguleringsplanen skal legge til rette for å etablere ny gang- og sykkel langs rv. 3 på strekningen fra Segla bru til Sigstad gård i Løten kommune.

Vedtatt reguleringsplan for rv. 3/25 legger til rette for en omlegging av dagens rv. 3 på strekningen Sigstad til Ånestad. Langs omlagt rv. 3 vil det bli bygget gang- og sykkelveg som del av OPS-prosjektet. Dette vil gi en sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen fra Karudhagan til Ånestad når ny veg åpner.

Planarbeidet er utført etter oppdrag fra rv. 3/25-prosjektet ved Prosjektavdeling Øst/ Statens vegvesen. Vedtatt reguleringsplan gir Statens vegvesen rett til å erverve nødvendig areal for å gjennomføre tiltakene.

Planarbeidet er utført av Statens vegvesen. Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn etter avtale med Løten kommune, jfr. plan- og bygningsloven § 3-7.

Planforslaget består av:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse (supplement til plankart og bestemmelser)
- ROS-analyse (vedlegg til planbeskrivelse)
- Sammendrag av innkomne innspill til varsel om planoppstart samt de enkelte innspill (vedlegg til planbeskrivelse)
- Teknisk underlag (supplement til plankart og bestemmelser)

Innhold

FORORD.....	1
1. Bakgrunn for planforslaget.....	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Hensikt og mål.....	4
1.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	5
2. Planprosess og medvirkning.....	6
2.1 Varsel om oppstart.....	6
3. Rammer og premisser for planarbeidet	7
3.1 Overordnede rammer og premisser	7
3.2 Kommuneplanens arealdel	8
3.3 Gjeldende reguleringsplaner	8
4. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	10
4.1 Beliggenhet	10
4.2 Dagens arealbruk	11
4.3 Trafikkforhold	11
4.4 Teknisk infrastruktur	13
4.5 Landskap	14
4.6 Naturmangfold.....	14
4.7 Kulturminner og kulturmiljø.....	15
4.8 Naturressurser	15
4.9 Grunnforhold	16
4.10 Andre forhold	18
5. Planforslaget.....	19
5.1 Reguleringsformål og arealbruk	19
5.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	20
5.3 Landbruks-, natur- og friluftsområder	21
5.4 Hensynssoner	21
5.5 Midlertidig anleggs- og riggområde	21
5.6 Andre tekniske forhold	21
6 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	23
6.1 Forholdet til gjeldende planer	23
6.2 Tilstøtende bebyggelse	24

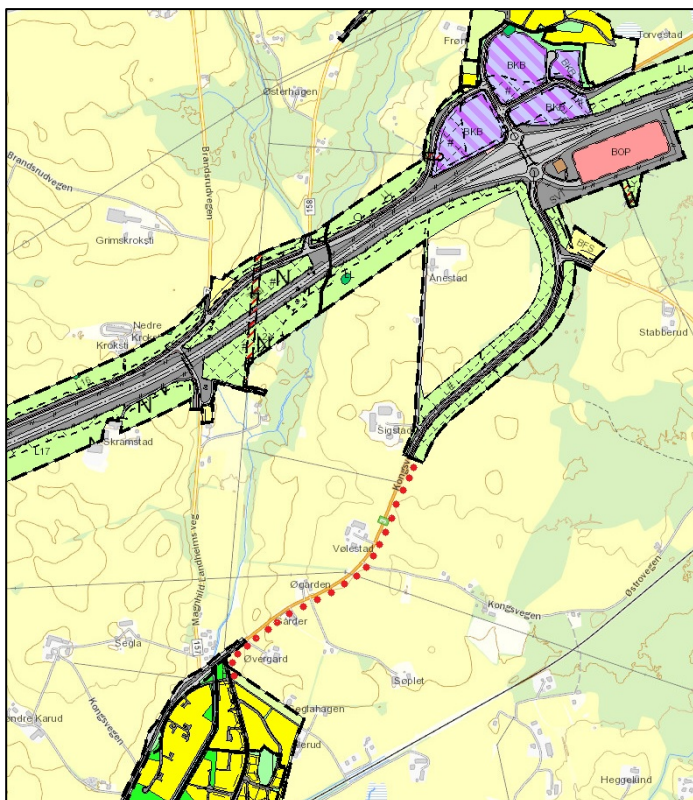
6.3 Trafikksikkerhet.....	25
6.4 Landskap	25
6.5 Nærmiljø og barns interesser	26
6.6 Naturmangfold.....	26
6.7 Kulturminner og kulturmiljø.....	28
6.8 Naturressurser	28
6.9 Forurensing.....	29
6.10 Massehåndtering.....	32
6.11 Ytre miljø	32
6.12 Grunnerverv	32
6.13 Arealbeslag	33
6.14 Forslag til framtidig klassifisering av veg og gang- og sykkelveg	33
7. Risiko, sårbarhet og sikkerhet, ROS-analyse.....	35
7.1 Forutsetninger for ROS-analysen	35
7.2 Vurdering av risiko og sårbarhet	35
8 Gjennomføring av forslag til plan	39
8.1 Framdrift og finansiering	39
9 Vedlegg	40

1. Bakgrunn for planforslaget

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen og lokale myndigheter har et felles ansvar for å gjennomføre miljøforbedrende tiltak på avlastet riksvegnett når det bygges nye riksveger. Statens vegvesen har som følge av dette, utarbeidet en plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett som del av utbyggingen av ny rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet gjennom de to kommunene.

Planen er utarbeidet i samråd med Løten og Elverum kommuner. Tiltak som finansieres gjennom prosjektet, ligger i utgangspunktet på/langs dagens riksveger som får en annen funksjon etter bygging av ny veg. Der lokalveger kan få økt trafikk utover ordinær trafikkvekst, er aktuelle tiltak vurdert som følge av dette.



Bygging av gang- og sykkelveg langs rv. 3 på strekningen Segla bru til Sigstad gård, er prioritert som tiltak i denne planen. Sammen med bygging av gang- og sykkelveg videre langs en omlagt rv. 3 videre til Ånestad, vil dette gi enn sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen fra Karudhagan til Ånestad når ny veg åpner.

Figur 1 Sammenheng i utbygging, Karudhagan til Ånestad. Stiplet rød linje viser område for reguleringsplan

1.2 Hensikt og mål

Hensikten med reguleringsplanen er å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter langs rv. 3 ved å bygge gang- og sykkelveg samt sikre tilstrekkelig areal til framtidig vedlikehold av rv. 3 (fylkesveg etter vegåpning).

Følgende samfunns- og effektmål gjelder for tiltakene på avlastet riksvegnett:

Samfunnsmål

- Fjerntrafikken velger ny hovedveg
- Trafikksikkerheten for gående og syklende på avlastet vegnett er bedret
- Miljøet langs avlastet vegnett er bedret

Effektmål

- Økt framkommelighet for gående og syklende
- Sikre større andel gående og syklende
- Økt framkommelighet for lokaltrafikk mellom Løten sentrum og Ånestad

1.3 Tiltaket forhold til forskrift om konsekvensutredning

Reguleringsplanen er vurdert etter forskrift om konsekvensutredning (KU). Planen utløser ikke direkte krav om konsekvensutredning etter forskriftens §6. «Veiledningsnotat – Konsekvensutredninger for planer etter Plan- og bygningsloven» (kommentarutgave, KMD juli 2017) fastslår at planer for gang- og sykkelveger langs eksisterende veg, omfattes av §8. Slike reguleringsplaner skal behandles etter forskriften dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jfr. §10. Det er derfor foretatt en vurdering av om tiltaket utløser krav om KU etter kriteriene i §10.

Gang- og sykkelvegen vil føre til et midlertidig og varig beslag av dyrket mark på strekningen. Arealbeslaget vurderes ikke å være av et slikt omfang at det i seg selv utløser krav om konsekvensutredning. Forholdet til arealene som berøres, midlertidig og varig, er vurdert nærmere som del av reguleringsplanprosessen.

Statens vegvesen har vurdert det slik at tiltaket ikke faller inn under konsekvensutredningsforskriften. Planmaterialet ivaretar de hensynene som er nødvendige for at tiltaket ikke skal gi vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn.

2. Planprosess og medvirkning

Etter avtale med Løten kommune, har Statens vegvesen ansvar for planprosessen etter plan- og bygningsloven § 3-7, og legger ut planforslaget til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

Etter endt offentlig ettersyn vil Statens vegvesen vurdere innkomne merknader, herunder eventuelle innsigelser fra overordnede fagmyndigheter, og foreslå eventuelle planendringer som følge av disse. Planforslaget med merknadsbehandlingen blir deretter oversendt Løten kommune til politisk behandling og endelig vedtak.

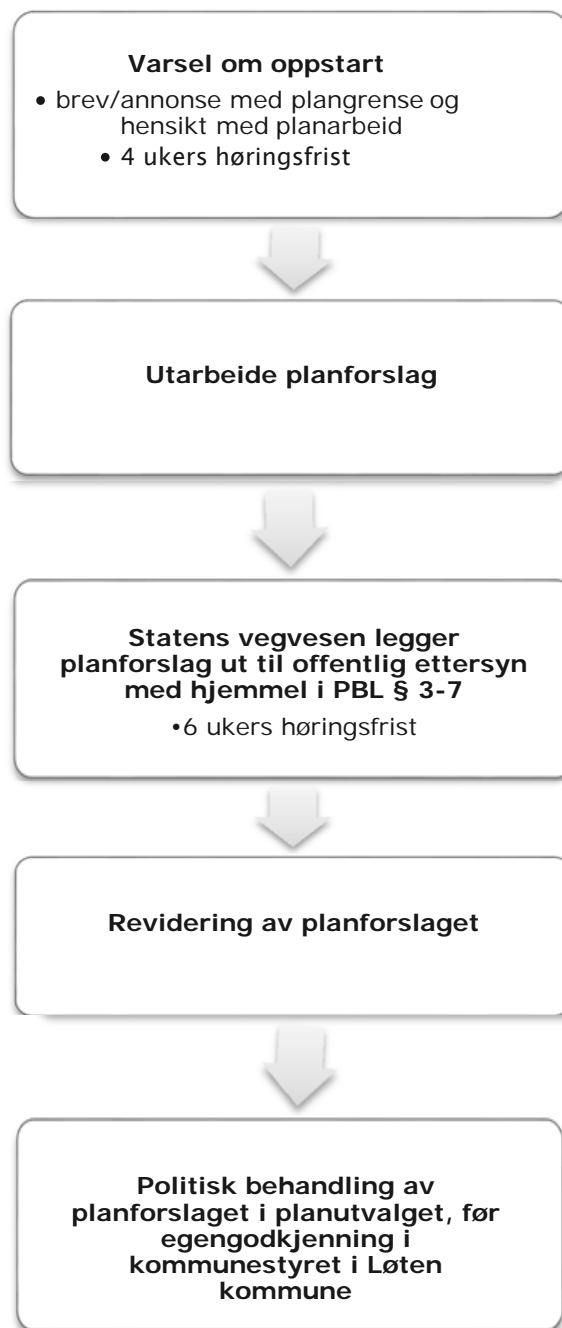
2.1 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Østlendingen og Hamar Arbeiderblad den 17.11.2017 og 18.11.2017, jfr. plan- og bygningslovens § 12-8. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt til grunneiere, offentlige instanser og andre, i brev datert 16.11.2017. Frist for innspill var satt til 15.12.2017.

Det ble gjennomført et møte og befaring med grunneier på Vollestad gård forut for varsel om planoppstart. I tilknytning til varsel om planoppstart ble det arrangert en åpen kontordag på Statens vegvesens anleggskontor på Ånestad den 27.11.2017 for å informere om planarbeidet.

Som følge av prosjekteringsarbeidet som grunnlag for å fremme et forslag til reguleringsplan, ble det avdekket behov for å utvide planområdet til å omfatte noe mer areal. Utvidet planområde ble varslet berørte grunneiere¹, offentlige instanser og andre i brev av 15.02.2018. Frist for ytterligere innspill var satt til 15.03.2018.

Det kom til sammen inn 6 innspill til varsel om planoppstart. Alle innspill er oppsummert og kommentert av Statens vegvesen og følger i eget vedlegg til planbeskrivelsen.



Figur 2 Planprosessen

¹ Ingen nye grunneiere ble berørt utover de som var varslet første gang

3. Rammer og premisser for planarbeidet

3.1 Overordnede rammer og premisser

NTP og Stortingsproposisjon 45 S (2016–2017). Stortinget behandlet den 30.3.2017 proposisjon 45 S (2016–2017) med vedtak om gjennomføring av rv. 3/25 som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering.

Føringer gitt i NTP 2002–2011 gir Statens vegvesen og lokale myndigheter et ansvar for å gjennomføre miljøforbedrende tiltak på det avlastet vegnett i forbindelse med større riskevegprosjekter:

«For å oppnå størst mulig effekt (av nye veger) er det imidlertid viktig at bygging av nye vegtraseer kombineres med tiltak på det gamle veg- og gatenettet i området. Statens vegvesen og lokale myndigheter har i fellesskap ansvar for å realisere miljøforbedringer på det avlastede vegnettet».

Aktuell statlig planretningslinje. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6–2). Utdrag fra retningslinjens målsetting angir følgende:

«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet»

Reguleringsplan for ny rv. 3/25. I planbeskrivelsen til reguleringsplan for rv. 3/25 Ommangsvollen – Elverum grense vedtatt 25.01.2012 (planendringer på deler av strekningen er vedtatt i ettertid), er det angitt noen forutsetninger for det avlastede hovedvegnettet i Løten:

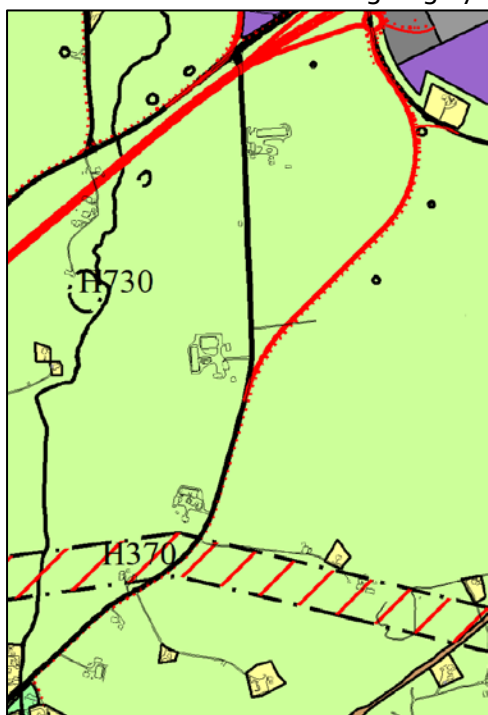
- Gjennomgangstrafikken skal overføres til ny rv. 3/25
- Kollektivtrafikken skal fortsatt benytte eksisterende vegnett, i tillegg til ny rv. 3/25. Fremkommeligheten for lokal biltrafikk må ivaretas. Samtidig må ikke kapasiteten på eksisterende vegnett bli så god at det innbys til trafikklekkasje for gjennomfarts- trafikken som ellers bør benytte ny veg
- Myke trafikanter skal benytte avlastet vegnett
- Barrierevirkningen av det nye veganlegget må reduseres for å skape fortsatt gode nærmiljø
- Vegnettet bør i tillegg kunne fungere som beredskapsveg i tilfelle trafikkuhell mm.

Det gis føringer for at det som del av prosjektet, skal kartlegges behovet for og prioriteres trafiksikkerhets- og miljøtiltak på avlastet riksvegnett i Løten og Elverum, basert på framtidig trafiksituasjon.

Plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett, Løten og Elverum kommuner (juli 2016). I plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett, er gang- og sykkelveg langs rv. 3 Segla bru – Sigstad beskrevet som prioritert tiltak i Løten kommune, prioritert 2.

3.2 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Løten kommune legger rammer og føringer for overordnet arealbruk i kommunen. Gang- og sykkelvegen er vist langs østsiden av eksisterende og omlagt rv. 3 på hele strekningen Karudvegen/ Vibergvegen – Ånestad. Utover veggrunn berører prosjektet stort sett bare areal satt av til landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF).



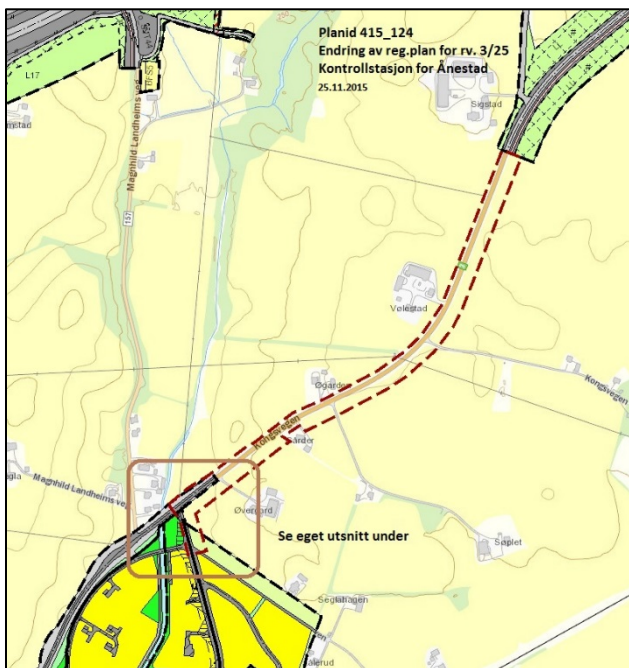
Figur 3 Utdrag fra kommuneplanens arealdel for Løten kommune 2015–2026 vedtatt i Løten kommunestyre 06.04.2016

3.3 Gjeldende reguleringsplaner

Følgende gjeldende reguleringsplaner berøres av planen:

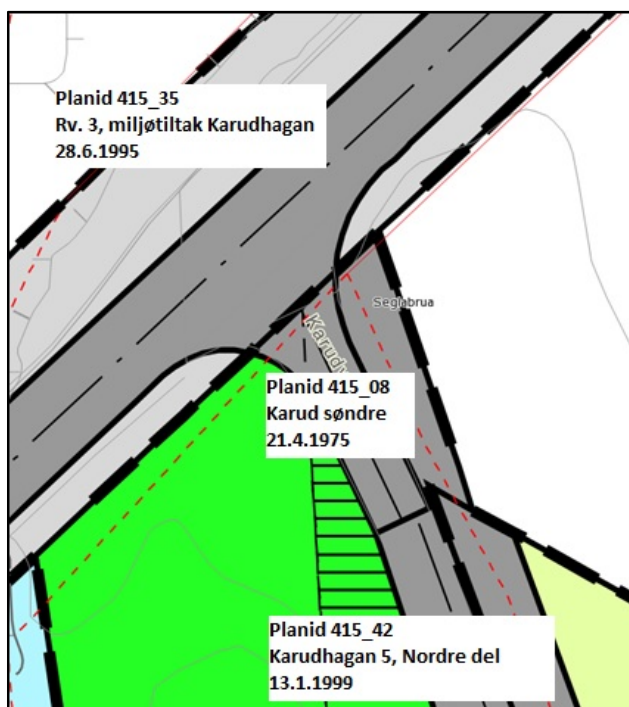
- Endring av reguleringsplan for rv. 3/25. Kontrollstasjon ved Ånestad. PlanID 415_124
- Rv. 3, miljøtiltak Karudhagan. PlanID 415_35
- Karudhagan 5, Nordre del. PlanID 415_42
- Karud søndre. PlanID 415_08

I nord grenser planområdet inntil gjeldende reguleringsplan for Ånestad kontrollstasjon,



planid 415_124 (endring av reguleringsplan for rv. 3/25 vedtatt i 2012). Reguleringsplanen tilrettelegger for en omlegging av rv. 3 Kongsvegen inn mot Ånestad. Langs den omlagte rv. 3 er det regulert gang- og sykkelveg på riksvegens østside.

Figur 4 Gjeldende reguleringsplaner (1)



Figur 5 Gjeldende reguleringsplaner (2)

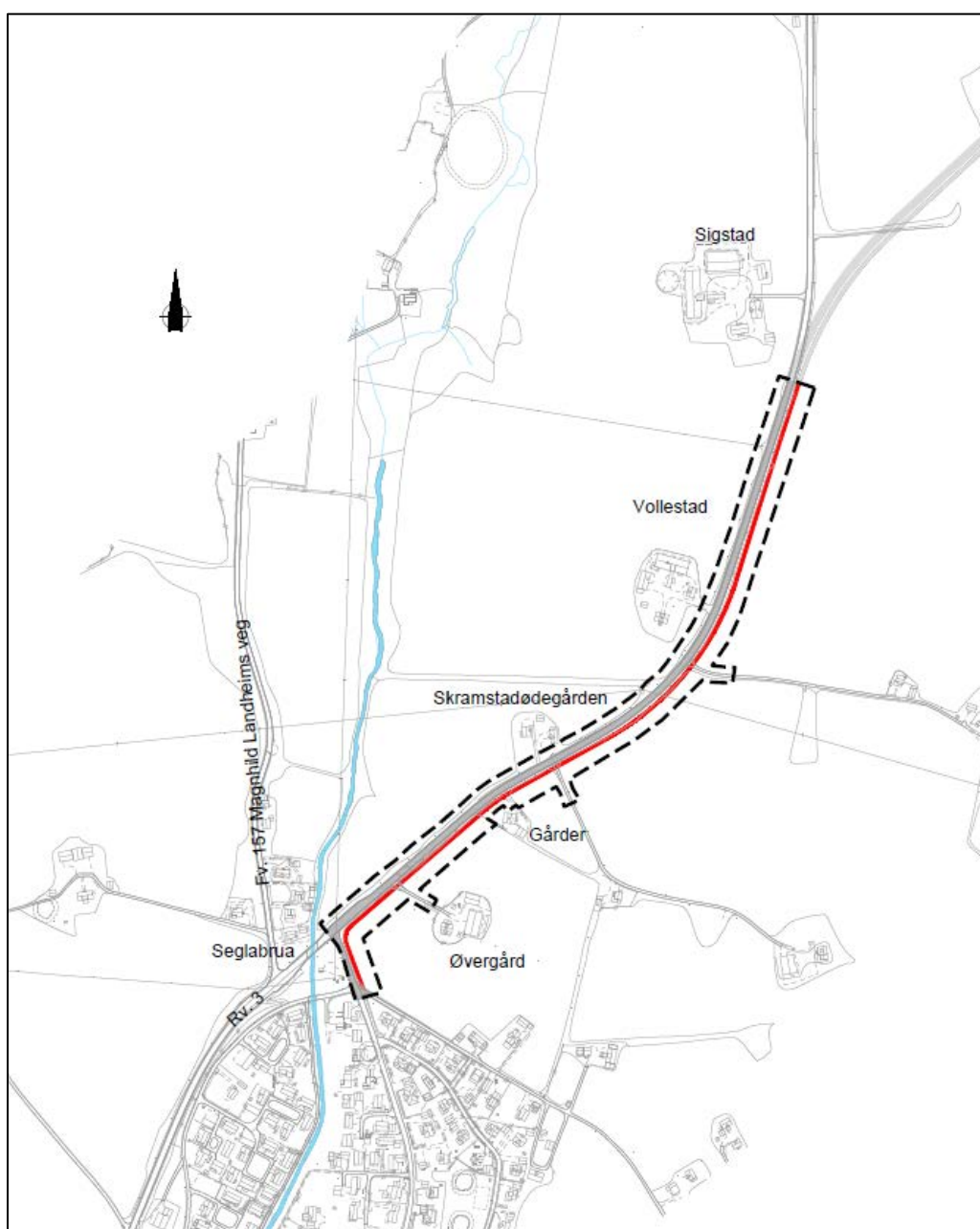
Del av strekningen av rv. 3 Kongsvegen til innkjøring ved Øvergård (eiendommen 25/3), omfattes av eldre reguleringsplan, planid. 415_35. Denne regulerer rv. 3 som kjøreveg og annen veggrunn innenfor vegvesenets grunn, gnr. 311 bnr.13.

Langs Karudvegen er det to reguleringsplaner, planid 415_08 og planid 415_42. Karudvegen er regulert til kjøreveg i disse planene.

4. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

4.1 Beliggenhet

Det skal planlegges for gang- og sykkelveg på østsiden av rv. 3 på strekningen Segla bru til Sigstad gård i Løten kommune, en del av rv. 3 som ligger mellom Løten sentrum og Ånestad. Strekningen er på ca. 850 meter. Resterende del av gang- og sykkelveg nordover til Ånestad, er klarlagt gjennom vedtatt reguleringsplan for rv. 3/25 Ånestad kontrollstasjon. En mindre strekning langs Karudvegen fra krysset ved Vibergvegen, inngår i planområdet for å ivareta kobling til gang- og sykkelvegssystemet gjennom Karudhagan boligområde og videre til Løten sentrum.



Figur 6 Oversiktskart planområde

4.2 Dagens arealbruk

Området langs vegstrekningen består hovedsakelig av dyrket mark, samt noen gårdstun/bolighus.



Figur 7 Bilde tatt fra innkjøringen til Karudhagan og nordover lang rv. 3 (Foto: Statens vegvesen, Krister Skjærbekk)

4.3 Trafikkforhold

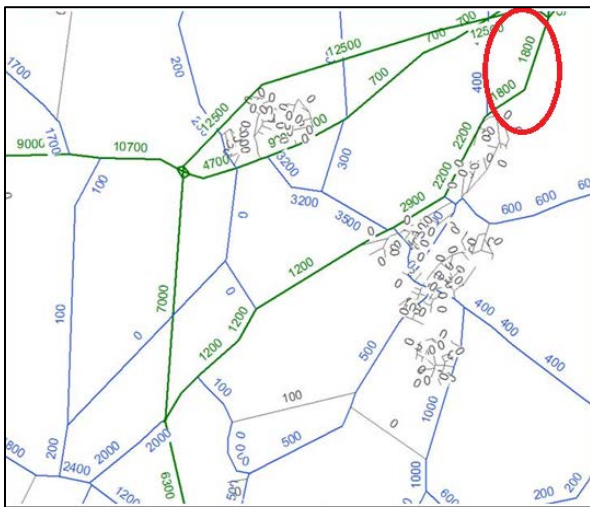
Rv. 3 har i dag en $\text{ÅDT}(2017)^2 = 6900$ kjt/døgn på strekningen som gang- og sykkelvegen går langs. Andel tunge kjøretøy³ ligger på 18%.

Som følge av bygging av ny rv. 3/25 på strekningen mellom Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, er det utarbeidet en prognose for framtidig trafikk og trafikkfordeling mellom nye og eksisterende riksveger. Trafikkprognosene er beheftet med usikkerhet, særlig mht. trafikkfordeling mellom nye og eksisterende riksveger etter vegåpning. Det er senest i forbindelse med OPS-konkurransen, gjennomført trafikkvurderinger og -analyser (Cowi, mai/juni 2016). Her er det beregnet en ÅDT på 1800 kjt i 2022⁴ på den aktuelle strekningen.

² Årsdøgntrafikk/gjennomsnittlig døgntrafikk (**ÅDT**), er summen av antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg (sammenlagt for begge kjøretninger) i løpet av et år dividert på årets dager. Det er altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

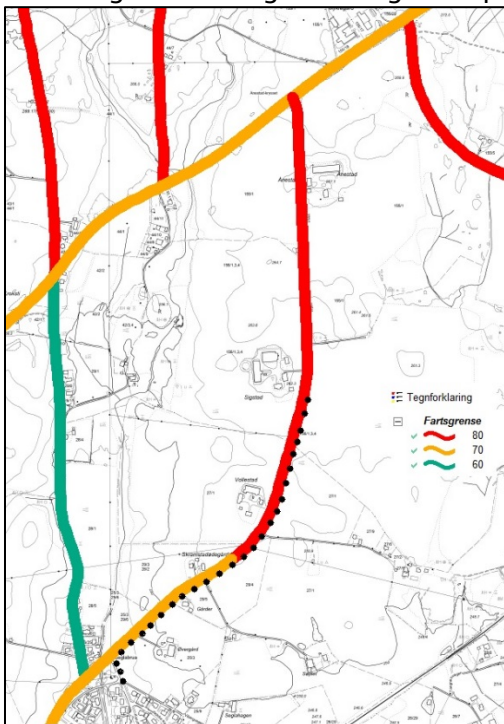
³ Tunge kjøretøy er kjøretøy med lengde større eller lik 5,6 meter, eller som har en totalvekt større eller lik 3,5 tonn

⁴ Beregningen viser trafikk tall uten bom



Figur 8 Trafikkprognose 2022 uten bom (Cowi, mai/juni 2016)

Strekningen har i dag en fartsgrense på 70 og 80 km/t.



Figur 9 Dagens fartsgrenser. Aktuell gang- og sykkelvegstrekning er markert med stiplet linje

I perioden 2007–2016 er det registrert til sammen 4 ulykker på strekningen som fordeler seg slik:

Type ulykke	Antall	År	Skadegrad
Bilulykke			
<ul style="list-style-type: none"> • Påkjøring bakfra • Møteulykke 	1	2010	Lettere skade
	2	2008, 2011	Alvorlig skade, lettere skade
MC-ulykke			
<ul style="list-style-type: none"> • Møteulykke ved avsvinging 	1	2011	Lettere skade

4.4 Teknisk infrastruktur

Eksisterende rv. 3 har vegbelysning på hele strekningen for gang- og sykkelvegen. Veglysmastene er plassert på østsiden av rv.3.

Det er innhentet informasjon om eksisterende kabler og luftledninger fra Telenor og Eidsiva. Det krysser en regional luftlinje (høyspent) over planområdet nord for Skramstadødegården. Nærmeste mast står på vestsiden av rv. 3. Det går en 11 kV luftlinje rett vestover i området mellom Vollestad og Sigstad gårder. Endepunkt for mast står på vestsiden av rv. 3 nær eksisterende veg.

Lavspent luftlinjer og kabler krysser rv. 3 ved Skramstadødegården og ved Vollestad. Langsgående luftlinjer/kabler ligger hovedsakelig på vestsiden av rv. 3, på motsatt side av planlagt gang- og sykkelveg. Tilsvarende gjelder Telenors ledningsnett.

Det ligger en nettstasjon på eiendomsgrensen mellom gårdene Sigstad (gnr. 156/1,3,4) og Vollestad (27/1) på østsiden av rv.3. Nettstasjonen ved Segla ligger utenfor planområdet.



Figur 10 Bilder fra Statens vegvesen. Øverst: Rv. 3 nordover ved Skramstadødegården. Midten: Kryssende høyspentledning nord for Skramstadødegården. Nederst: Nettstasjon på eiendomsgrensen mellom Vollestad og Sigstad gårder

Løten kommune opplyser om at en offentlig vannledning krysser rv. 3 i området mellom Skramstadødegården og Vollestad. Rett sør for innkjøringen til Vollestad gård er det en stikkledning for vanntilførsel koblet til denne. Stikkledningen forsyner eiendommer som ligger øst for planområdet. En spillvannsledning følger samme trasé.

4.5 Landskap

Strekningen ligger langs rv. 3 i Løten kommune i et åpent kulturlandskap hvor den dominerende landskapsformen er en relativt flat og vidstrakt terrengform, uten typiske utsiktspunkter. Det er dyrket mark på begge sider av rv. 3 på strekningen.

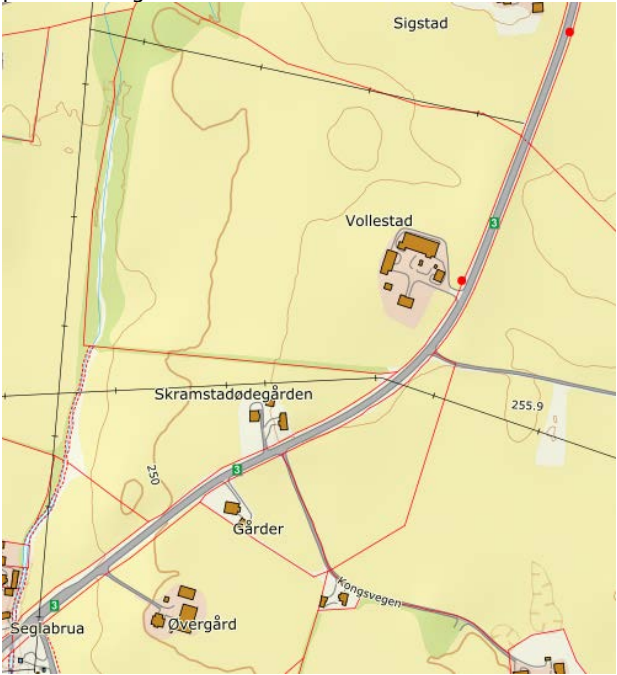


Figur 11 Oversikt, Løten sentrum mot Ånestad (3D Innsyn, Løten kommune)

4.6 Naturmangfold

Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken samt andre kilder. Det er ikke gjort undersøkelser i felt.

Tema	Registreringer	Kommentar
Vernede områder	Ingen registrerte	
Rødlistede arter	Vipe (EN)	
Prioriterte arter	Ingen registrerte	
Utvalgte naturtyper	Ingen registrerte	
INON-områder	Ingen registrerte	
MIS-områder	Ingen registrerte	
Inngrepsfrie naturområder	Ingen registrerte	
Andre naturtyper	Ingen registrerte	
Fremmede arter	Ingen registrerte	

Tema	Registreringer	Kommentar
Viltpåkjørsler	Registreringer siste 10 år Tegnforklaring ● Rådyr	Det er registrert kun to påkjørsler av rådyr langs planstrekningen de siste ti år. 
Sykdomsorganismer	Flôghavre og potetcystenematode (PCN) Vasspest, lakselus og krepsepest:	84 eiendommer i Løten kommune er infisert med flôghavre, mens ingen eiendommer er registrert med potetcystenematoder. Det er ikke registrert forekomster av vasspest, lakselus eller krepsepest i vassdrag langs planstrekningen.
Andre artsobservasjoner	Husmus, grevling, skogeitermaur.	Disse artene er markert som livskraftige bestander.

4.7 Kulturminner og kulturmiljø

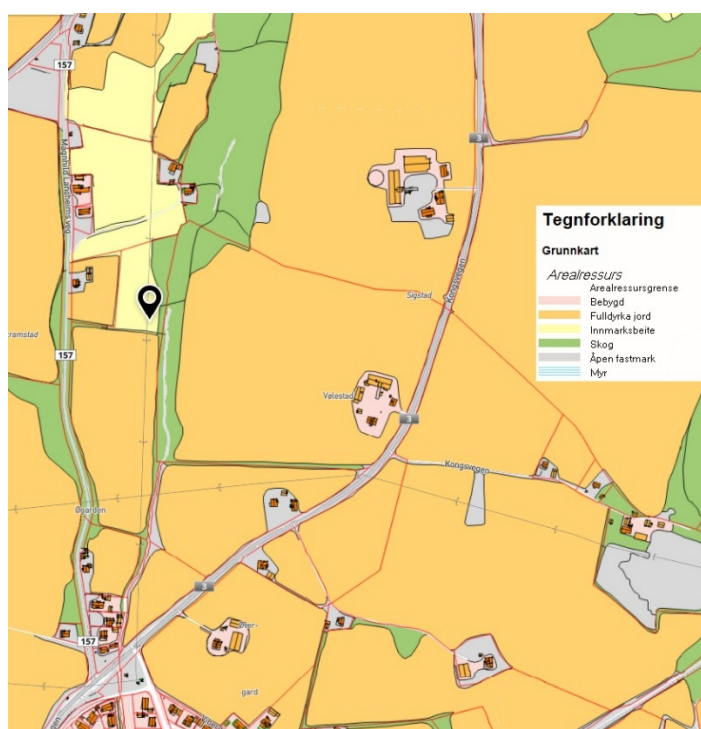
Ved varsel om planoppstart vurderte Hedmark fylkeskommune at det var et potensiale for funn av automatiske fredete kulturminner innenfor planområdet. Det er derfor gjennomført en arkeologisk registrering innenfor tiltaksområdet for å oppfylle undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner, jfr. §9.

Registreringen i felt ble gjennomført i perioden 11.06–12.06.2018. Rapporten fra registreringen (20.06.2018) ble oversendt fra Hedmark fylkeskommune i brev av 07.08.2018 sammen med endelig kulturvern faglig uttalelse til varsel om planoppstart. Det ble ikke registrert noen automatisk fredete kulturminner i området.

4.8 Naturressurser

Tilgjengelige databaser for naturressurser er gjennomgått.

Tema	Registreringer	Kommentar
Borebrønner (Granada)	Det er ingen registrerte grunnvannsbrønner som kan bli påvirket av arbeider langs planstrekningen.	Kartdatabasen er ikke oppdatert og gir dermed ikke nødvendigvis et fullstendig bilde av situasjonen mht. borebrønner.
Grus- og pukkforekomster	Ingen	Ingen
Mineralressurser	Ingen	Ingen
Markslag / jordkvalitet	Fulldyrka og overflatedyrka mark langs hele strekningen.	Bygging av gang- og sykkelveg vil føre til inngrep i dyrka mark.

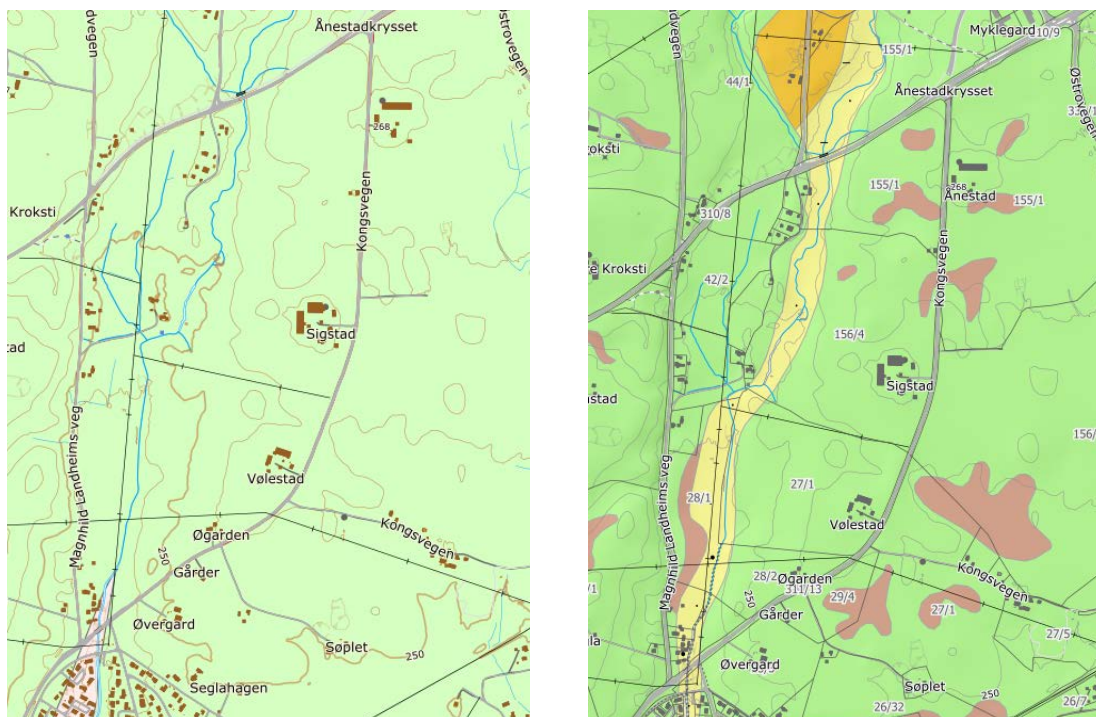


Figur 12 Kart over arealressurser (Temakart, Løten kommune)

4.9 Grunnforhold

4.9.1 Geologi

Berggrunns- og løsmassekart (NGU) viser ensartede forhold på strekningen. Berggrunnen består av en udifferensiert serie, sandstein, leirskifer, alunskifer vist med grønt på berggrunnskartet figur 13. Ved Seglabrua er det en kile med granitt vist med rosa farge på berggrunnskartet.



Figur 13 Berggrunnskart til venstre og løsmassekart til høyre (NGU)

Løsmassekartet viser moreneavsetninger med stor mektighet (grønn farge i løsmassekartet, figur 13) i det meste av planområdet med noe elve- og bekkeavsetninger langs Vingerjessa (gult på samme kart). Det er en del torvavsetninger i området, men gang- og sykkelvegen berører ikke disse.

4.9.2 Grunnundersøkelser

Det er utført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger tidlig i reguleringsplanfasen. Grunnundersøkelsene omfattet 5 totalsonderinger og opptak av prøver i 6 punkter som er analysert mht. korngradering, vanninnhold og humusinnhold.

Grunnundersøkelsene viser løsmassemektighet på 3–4 meter i borpunktene. Prøvetaking er avsluttet i dybde 3 meter under terreng. Berget ligger mer enn 3 meter dypt i alle borpunktene, dvs. at det ikke er berøring med berg i dette tiltaket. Det er morene i dette området, og i laboratoriet er massene klassifisert som sandig, siltig, grusig materiale med noe varierende innslag av leirefraksjon. Det er en del variasjon i finstoffinnholdet som ligger mellom 5,2 og 29,2%. Dette gir telegruppe T2 til T4, dvs. litt til meget telefarlig materiale.

Massene er nokså humusholdige med humusinnhold mellom 0,9 og 8,5 %. Analysene viser vanninnhold på mellom 14 og 30%, der verdier på mer enn 20% kan karakteriseres som høyt. Vanninnholdet er mer enn 20% i halvparten av prøvene.

Det er ikke utført undersøkelser som gir direkte geotekniske parametere for stabilitets- eller setningsberegninger. Det anbefales at overbygning dimensjoneres for bæreevnegruppe 6, silt/leire T4.

På strekningen vil det kun bli mindre skjæringer og fyllinger som ikke vil medføre problemer med stabiliteten.

Det er ikke setningsproblemer på strekningen. Ved borpunkt 110 er det 8% humus i den øverste meteren av avsetningene. Det er noe matjord/humusholdige masser i øvrige prøvepunkter også, antatt 30 cm i gjennomsnitt for parsellen. Matjordlaget avtas og rankes langsmed linja. Matjorda dras tilbake ved ferdigstilling av anlegget.

Det antas ikke å være behov for videre geotekniske undersøkelser for prosjektet.

4.10 Andre forhold

Hedmarken landbrukskontor har kartlagt eksisterende rørgater og dreneringsforhold på landbruksarealene langs strekningen for ny rv. 3/25 gjennom Løten. Eiendommen Sigstad har vært omfattet av dette arbeidet. Det foreligger ikke konkrete opplysninger om eksisterende drensforhold for øvrige eiendommer som berøres av gang- og sykkelvegtiltaket.

På åpen kontordag ble det opplyst om at jordbruksarealene på østsiden av rv. 3, på det flatere partiet nord i planområdet, hovedsakelig har sin drensretning mot Rørosbanen. Jordbruksarealene i det hellende terrenget mot Karudhagan, dreneres i retning Vingerjessa.

På åpen kontordag ble det videre opplyst om at det er utfordringer med vann på jordene på begge sider av, og inntil rv. 3, sør for innkjøringen til Sigstad gård. Det har pågått arbeid med drenering i/inntil planområdet/gang- og sykkelvegtiltaket i planleggingsfasen for gang- og sykkelvegen.

5. Planforslaget

Planområdet dekker et areal på 40,9 daa. Tiltaket innebærer etablering av ny gang- og sykkelveg på østsiden av rv.3 mellom Segla bru og Sigstad gård. Med bygging av gang- og sykkelveg videre langs en omlagt rv. 3 videre til Ånestad, vil dette gi en sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen fra Karudhagan til Ånestad når ny veg åpner.

Reguleringsplanen omfatter i tillegg noe areal på vestsiden av rv. 3 utover dagens eiendoms- grense for riksvegen. Det er behov for å sikre tilstrekkelig areal for bl.a. å anlegge tilfreds- stillende grøft som del av et framtidig vedlikehold. Tiltak på riksvegens vestside som følger av dette, vil gjennomføres på et senere tidspunkt med unntak av nødvendig punkttiltak som initieres av gang- og sykkelvegtiltaket.

5.1 Reguleringsformål og arealbruk

Tiltaket faller i hovedsak inn under hovedformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i plan- og bygningsloven (pbl § 12-5, nr. 2). Området reguleres til følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5)

 Kjøreveg

 Annen veggrunn – grøntareal

 Gang – og sykkelveg

Landbruks,- natur- og friluftformål samt reindrift (pbl § 12-5)

 Landbruksformål

Hensynssoner (pbl §§ 12-6 og 11-8)

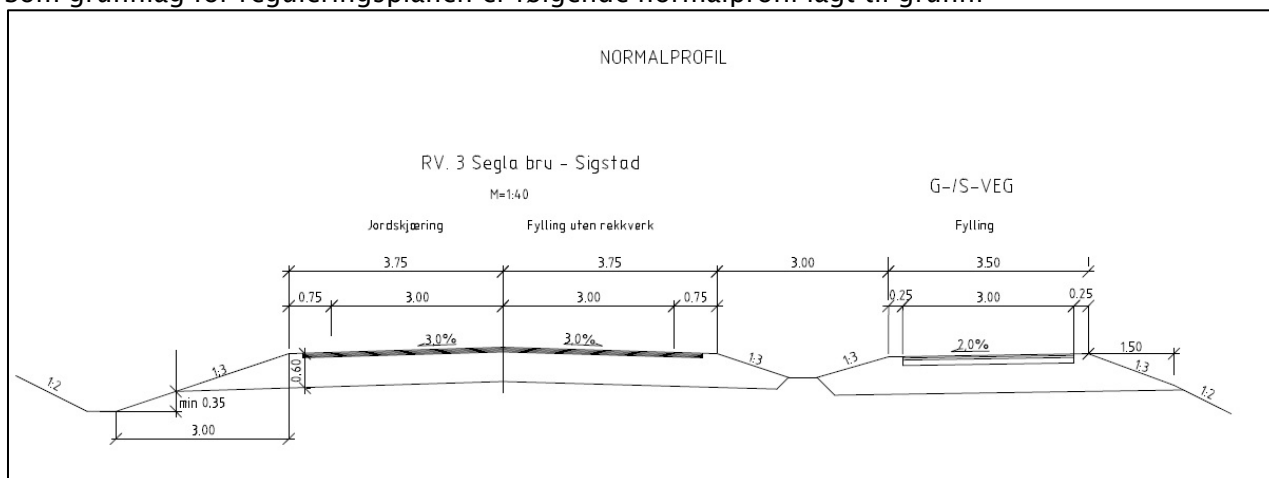
 Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)

Bestemmelsesområder (pbl § 12-7)

 Midlertidig anleggs- og riggområde

5.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Som grunnlag for reguleringsplanen er følgende normalprofil lagt til grunn:



Figur 14 Normalprofil, tegn.nr. F001 i teknisk underlag

5.2.1 Kjøreveg

Eksisterende rv. 3 er regulert til offentlig kjøreveg i 7,5 meters bredde inkl. skulder.

5.2.2 Annen veggrunn – grøntareal

Annen veggrunn – grøntareal omfatter:

- grøft mellom dagens rv. 3 og ny gang- og sykkelveg i 3 meters bredde
- areal til nødvendig skjæring og fylling på utsiden av gang- og sykkelvegen, øst for rv. 3
- areal til langsgående grøft på vestsiden av rv. 3

5.2.3 Gang- og sykkelveg

Gang – og sykkelvegen skal etableres med en bredde på 3,5 meter (inkl. skulder). Dette tilsvarer gang- og sykkelvegen videre langs omlagt rv. 3 til Ånestad.

5.2.4 Avkjørsler

Alle eksisterende avkjørsler er opprettholdt og vises i plankartet med avkjørselspil. Påtegnet avkjørselspiller i plankartet angir veiledende plassering.

5.2.5 Frisikt

Frisikttrekanter i kryss og avkjørsler ligger innenfor reguleringsformålene for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Det er derfor ikke inntegnet egne frisiktsoner på plankartet for å sikre frisikt da dette er ivaretatt. Frisikten skal være i samsvar med vegnormalene.

5.3 Landbruks-, natur- og friluftsområder

Tilstøtende arealer er dyrket mark og reguleres til landbruksformål.

5.4 Hensynssoner

Hensynssoner går på tvers av arealformålene og avgrenser områder der spesielle hensyn skal vektlegges.

Hensynssoner i denne planen er faresoner for høyspentanlegg (H370). Faresone for høyspent luftstrek vises som hensynssone (H370) innenfor plangrensen. Det er byggeforbudssone innenfor hensynssonen. Innenfor faresonen tillates det satt opp og driftet kraftlinjer. Alle tiltak i terreng innenfor hensynssonen skal godkjennes av ledningseier.

5.5 Midlertidig anleggs- og riggområde

Områdene merket med # kan benyttes til anleggsvirksomhet, herunder riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell og matjord i ranker, mellomlagring av masser, sortering av masser, oppstilling av maskiner, utbedring av overvannsgrøfter og utskifting/legging av nye overvanns-/drensledninger mm.

Etter avsluttet anleggsperiode skal alle arealer for anlegg og rigg istandsettes. Formålet «midlertidig anleggsområde» opphører og skravuren fjernes fra planregisteret når veganlegget er overtatt til planlagt bruk. Områdene skal etter dette nyttes til opprinnelige formål. Områdene skal istandsettes innen ett år etter at gang- og sykkelvegen er satt i drift.

5.6 Andre tekniske forhold

Lavspentstolper som blir berørt flyttes etter avtale/samarbeid med netteier. Disse forholdene vil, sammen med registrerte kabler/ledninger tilhørende Telenor, bli hensyntatt i forbindelse med byggeplanarbeidet.

Høyspentmaster berøres ikke som følge av bygging av gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegen går under kryssende høyspenningsledning ca. ved profil 500. Her ligger gang- og sykkelvegen på samme høyde som dagens vegskulderkant på rv. 3. Før utbyggingen starter, vil Eidsiva bli kontaktet for å sikre nødvendige forhold knyttet til høyspenningsanlegget.

Eksisterende lysmaster berøres av gang- og sykkelveganlegget. Belysning skal reetableres på strekningen. Det er regulert tilstrekkelig areal til plassering av lysmaster i grøft mellom rv. 3 og gang- og sykkelveg. Belysning videreføres, tilpasset ny situasjon og ses i sammenheng med valgt prinsipp for omlagt rv. 3 med gang- og sykkelveg til Ånestad.

Kryssende kommunal vannledning nord for Skramstadødegården og stikkledning rett sør for innkjøringen ved Vollestad gård, må tas hensyn til i det videre prosjekteringsarbeidet.

Det er lagt til grunn i det tekniske underlaget at overvann føres i egen overvannsledning i grøft mellom rv. 3 og ny gang- og sykkelveg, og føres derfra videre til Vingerjessa under Karudvegen. Endelig løsning vil bli fastlagt i det videre prosjekteringsarbeidet i dialog med Løten kommune.

6 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

6.1 Forholdet til gjeldende planer

Planforslaget berører gjeldende reguleringsplaner i svært liten grad, men tilpasses gjeldende planer:

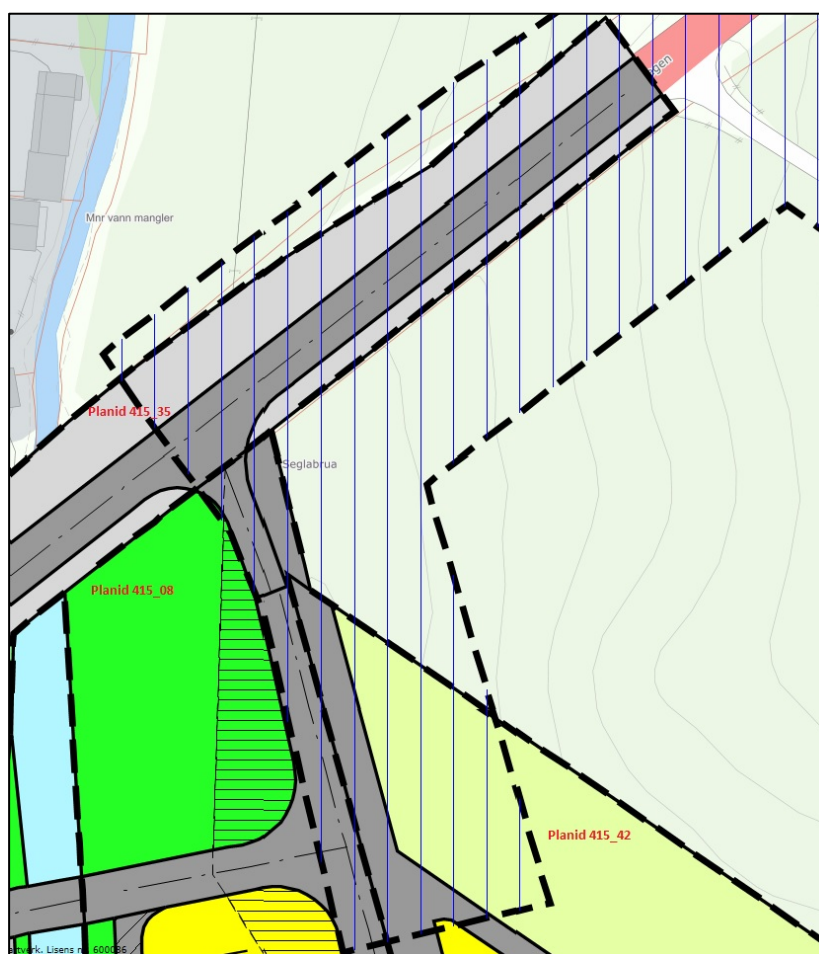
I nord knyttes reguleringsplanen sammen med gang- og sykkelveg i gjeldende plan PlanID 415_124 «Endring av reguleringsplan for rv. 3/25, Kontrollstasjon ved Ånestad» ved at plangrensen sammenfaller med denne.

Del av reguleringsplan planid 415_35 «Rv. 3, miljøtiltak Karudhagan» erstattes som følge av planforslaget. I sørvest inntas del av regulert rv. 3 med sidearealer i planforslaget.

Reguleringsplan planid 415_08 «Karudhagan søndre» erstattes delvis i området ved innkjøring til Karudhagan. Regulert vegareal for del av Karudvegen videreføres. Ny gang- og sykkelveg reguleres delvis til erstatning for areal som i gjeldende plan er regulert vegareal/grøft.

Del av reguleringsplan planid 415_42 «Karudhagan 5, Nordre del» erstattes delvis for Karudvegen. I sør videreføres regulert vegareal for Karudvegen og ny gang- og sykkelveg tilsluttes

Vibergvegen. Regulering til gang- og sykkelveg overlapper areal som i gjeldende reguleringsplan er vist som vegareal/grøft og LNF-område.



Figur 15 Gjeldende reguleringssituasjon i sør sammen med varslet plangrense (blå skarvur)

6.2 Tilstøtende bebyggelse

6.2.1 Berørt bebyggelse

Ingen bygninger blir direkte berørt av tiltaket. På eiendommen gnr. bnr. 29/5 ligger dagens bolighus og hage nær dagens rv. 3. Gang- og sykkelvegen vil medføre inngrep i hagearealet, og redusere tomtearealet mot sørvest.



Figur 16 Utdrag fra reguleringsplanforslag

6.2.2 Avkjørsler

Alle eksisterende avkjørsler opprettholdes, men de fleste må justeres for å tilpasses til den nye situasjonen. Samtlige avkjørsler blir bedre mh.t sikt og oppstillingsplass som følge av tiltaket.

6.2.3 Byggegrenser

Veglovens §29 fastsetter byggegrensen, målt fra vegens midtlinje, til 50 meter for riksveger og fylkesveger. Langs gang- og sykkelveg er byggegrense 15 meter. Det er nødvendig å søke om dispensasjon fra vegloven for å gjennomføre tiltak nærmere vegen enn byggegrensen. Gang- og sykkelvegen går inntil videre langs riksveg, og byggegrensen for riksvegen vil være bestemmende byggegrense etter vegloven.

Det er valgt å ikke legge inn byggegrensen i plankartet. Dette er blant annet begrunnet i at planområdet ikke strekker seg helt ut til byggegrensen på 50 meter, men er begrenset til nødvendig anleggsbelte for å gjennomføre tiltaket. Det betyr at det er byggegrenser angitt etter veglovens §29 som gjelder.

Rv. 3 vil endre klassifisering til fylkesveg når ny rv. 3/25 åpner (ref. kap. 6.14). Det vil bli fremmet en egen sak om endret klassifisering etter vegloven som del av rv. 3/25-prosjektet. Fylkestinget differensierer gjennom vedtak av vegnettsplanen⁵ de generelle byggegrensene for fylkesveg i tråd med veglovens §29 4.ledd:

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter

Holdningsklasser til avkjørsler og byggegrenser for fylkesveg er en konsekvens av vegnettsplanens inndeling av vegnettet i funksjonsklasser. Det vil i forbindelse med sak om endret klassifisering foreslås funksjonsklasse for framtidig fylkesveg. Byggegrense for framtidig fylkesveg vil dermed følge av dette.

For gjeldende reguleringsplan rv. 3/25 for Ånestad kontrollstasjon, står det i bestemmelsen pkt. 4.3.1 at byggegrense langs framtidig fylkesveg, dagens rv. 3 mellom Ommangsvollen og Ånestad, inkludert omlagt trasé mellom Sigstad og Ånestad, er 50 meter fra senterlinje veg.

6.3 Trafikksikkerhet

Bakgrunnen for utarbeidelse av reguleringsplanen er blant annet å bygge et sammenhengende gang- og sykkelvegnett langs riksvegen. Det vil bidra til å koble Ånestad næringsområde og Løten sentrum sammen. Gjennom dette blir ferdsel langs vegen tryggere. Tiltaket vil kunne bidra til å oppnå en større andel gående og syklende, noe som vil virke positivt på helse og miljø.

6.4 Landskap

Det store landskapsbildet vil ikke endres vesentlig som følge av tiltaket. Landskap og vegetasjon skal i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig uttrykk. Det skal legges vekt på god terrengforming i overgang mellom anleggsområde og uberørt terreng. Gang- og sykkelvegen som går langs eksisterende rv. 3, følger dagens rv. 3 mht. horisontal- og

⁵ Vegnettsplanen deler vegnettet i Hedmark inn etter funksjonsklasser. For hver av funksjonsklassene fastsettes holdning til avkjørsler og byggegrense. Gjeldende vegnettsplan for Hedmark er fra juni 2012. Denne er nå under revisjon, og har vært på høring fram til 15.04.2018.

vertikalkurvatur. Det er foretatt noen små justeringer vertikalt for å begrense inngrepet i dyrket mark og samtidig tilpasse eksisterende avkjørsler til ny gang- og sykkelveg.

6.5 Nærmiljø og barns interesser

Tiltaket vil bedre forholdene for barn og unge, og gi betydelig bedre trafikksikkerhet for de myke trafikantene.

6.6 Naturmangfold

Området som blir berørt av gang- og sykkelvegtiltaket består nesten utelukkende av dyrket mark. Det er gjennomført en vurdering av tiltakets virkning på naturmangfold. Vurderingen tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V712 «Konsekvensanalyser» med tanke på avgrensning for fagområdet. Ettersom det ikke skal gjøres en konsekvensutredning, men kun en vurdering av ytre miljø, blir det ikke fastsatt nivå for konsekvens med utgangspunkt i verdi og omfang av de enkelte elementene.

6.6.1 Vurdering av behov for tiltak

Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken samt andre kilder. I dette kapitlet redegjøres for hvordan naturmiljøet på strekningen påvirkes med utgangspunkt i registreringer vist i tabell i kap. 4.6. Det er også vurdert hvilke tiltak som kan være aktuelle for å begrense skadelig effekt på naturmangfoldet.

Tema	Registreringer	Vurdering av tiltak
Vernede områder	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Rødlistede arter	Vipe (EN)	Dersom det må beslaglegges noe areal i nærheten av leveområder for rødlistede fuglearter, bør dette gjøres på vinter eller tidlig vår for å unngå forstyrrelser av eventuelt hekkende individer.
Prioriterte arter	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Utvalgte naturtyper	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
INON-områder	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
MIS-områder	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Inngrepsfrie naturområder	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Andre naturtyper	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Fremmede arter	Ingen registrerte	Det må antas at det kan finnes flere forekomster av slike arter selv om de ikke er registrert i databasen. Fremmede arter må derfor kartlegges i byggeplanfasen før anleggsstart og lokaliteter vises i plantegninger. Masser med rester av fremmede arter må ikke benyttes som tilslag i jordbruksproduksjon.
Viltpåkjørsler	Registreringer siste 10 år, 2 påkjørsler av rådyr	Særskilte tiltak mot viltpåkjørsler vurderes ikke som nødvendig da omfanget er meget begrenset.

Tema	Registreringer	Vurdering av tiltak
Sykdomsorganismer Flôghavre og potetcystenematode (PCN)	84 eiendommer i Løten kommune er infisert med flôghavre, mens ingen eiendommer er registrert med med potetcystenematoder.	Det må ikke gjøres inngrep i dyrka mark uten å vite om området er registrert med flôghavre. Dersom det gjøres inngrep på dyrka mark som er infisert, skal ingen masser flyttes over eiendomsgrenser, og maskinpark skal vaskes ved flytting til neste eiendom. Oversikt over eiendommer med flôghavre gjennomgås og/eller grunneiere kontaktes i forbindelse med utarbeidelse av YM-plan
Vasspest, lakselus og krepsepest	Ingen registrerte	Ingen særskilte tiltak
Andre artsobservasjoner	Husmus, grevling, skogeitermaur.	Det gjøres ikke tiltak for ivaretagelse av disse artene. De er markert som livskraftige bestander.

6.6.2 Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8–12

Naturmangfoldlovens § 8: Kunnskapsgrunnlaget

Ut i fra søk i relevante databaser er det ikke funnet INON-områder (Inngrepsfrie naturområder) eller verneområder i nærheten av planområdet. Det er heller ikke registrert MIS-områder (Miljøregistreringer i skog) som ligger så nær planområdet at det vil bli påvirket av de tiltak som skal gjennomføres.

Det er ikke registrert prioriterte arter eller utvalgte naturtyper innenfor eller i tilknytning til reguleringsplanens omfang. Det er registrert én forekomst av vipe, som er rødlistet i kategori EN (endangered).

Det er ikke registrert forekomster av fremmede arter innenfor planområdet, men det må antas at det kan finnes slike arter på strekningen. Fremmede arter skal kartlegges i byggeplanfasen før anleggsstart og lokaliteter skal vises i plantegninger. Nødvendige tiltak skal gjennomføres for å sørge for at fremmede karplanter ikke spres.

Naturmangfoldlovens § 9: Førre-var-prinsippet

Det er ikke gjort undersøkelser i felt. Dette kan dermed være et lite usikkerhetsmoment mht. om det likevel finnes viktige forekomster som ikke er registrert på planleggingstidspunktet. Der det foreligger stor usikkerhet, skal § 9; Førre-var-prinsippet, i naturmangfoldloven legges til grunn.

Det er et begrenset omfang på tiltaket. Det anses derfor at det ikke foreligger stor usikkerhet mht. aktuelle registreringer innenfor planområde. Det vurderes derfor ikke nødvendig å legge til grunn førre-var-prinsippet i forbindelse med dette tiltaket.

Naturmangfoldlovens § 10; Økosystemtilnærming og samlet belastning

Ikke relevant i dette prosjektet.

Naturmangfoldlovens § 11; Kostnadene ved miljøforringelse bærers av tiltakshaver

Statens vegvesen bekoster avbøtende tiltak i forbindelse med behandling av eventuelle fremmede arter innenfor planområdet, samt andre miljøtiltak som er nødvendig ved gjennomføringen av tiltaket.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Gjennom avbøtende tiltak (miljøforsvarlig driftsmetoder) i forbindelse med behandling av fremmede arter, vil skade på naturmangfold begrenses. Der det eventuelt blir registrert fremmede, skadelig plantearter, må dette tas hensyn til, jamfør Statens vegvesen sin «Handlingsplan for fremmede arter» Region øst (2011) og rapport nr. 387 «Fremmede skadelige arter. Oppfølging av lovverk» (2016). Dette gjelder også for andre miljøtiltak som blir nødvendig ved gjennomføring av tiltaket.

Konkrete tiltak for miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder vil bli detaljert i planen for ytre miljø (YM) som utarbeides i prosjekteringsfasen.

6.7 Kulturminner og kulturmiljø

Hedmark fylkeskommune har gjennomført registreringer av automatisk fredete kulturminner på strekningen. Det er ikke oppdaget automatisk fredete kulturminner som berøres av tiltaket.

6.8 Naturressurser

I kap. 4.8 er det redegjort for aktuelle naturressurser i planområdet. I det alt vesentlige er det dyrket mark som berøres.

6.8.1 Jordbruk

Bygging av gang- og sykkelveg vil føre til inngrep i tilstøtende jordbruksarealer. En senere etablering av langsgående grøft på vestsiden av dagens rv. 3 vil også beslaglegge dyrket mark. Statens vegvesenet er opptatt av å begrense tapene av dyrka mark og tilstreber å finne løsninger som hindrer unødvendige inngrep. Erverv av dyrka mark er derfor forsøkt redusert til et minimumsnivå. Skråning mot dyrket mark på utsiden av gang- og sykkelvegen er gitt tilstrekkelig helning for å unngå rekkverk, og er for øvrig avsluttet med helning 1:2 mot dyrket mark for å redusere behovet for varig beslag.

Der inngrep er nødvendig, skal arealinngrepet gjøres så begrenset som mulig. Matjordlaget skal tas av og rankes langsmed linja. Det er viktig at rankene ikke komprimeres hardt, men klappes lett til. Matjorda legges tilbake dersom det er mulig, eller den kan disponeres andre steder på grunneiers eiendom. For øvrig nyttes matjord i anlegget der det er behov for dette.

Det er sikret i reguleringsbestemmelsenes pkt.4.3.1 at særskilte hensyn til jordressursene skal sikres i plan for ytre miljø.

6.8.2 Borebrønner

Av registreringene i kartbasen (Granada) framkommer ingen grunnvannsbrønner som påvirkes av arbeidet langs strekningen. Det vil imidlertid være nødvendig å foreta en innsamling av data fra de berørte grunneierne før byggestart. Reguleringsbestemmelsenes pkt. 4.2.1 sikrer grunneiers rett til erstatningsbrønn og beredskap for midlertidig vannforsyning i forbindelse med anlegget.

6.9 Forurensing

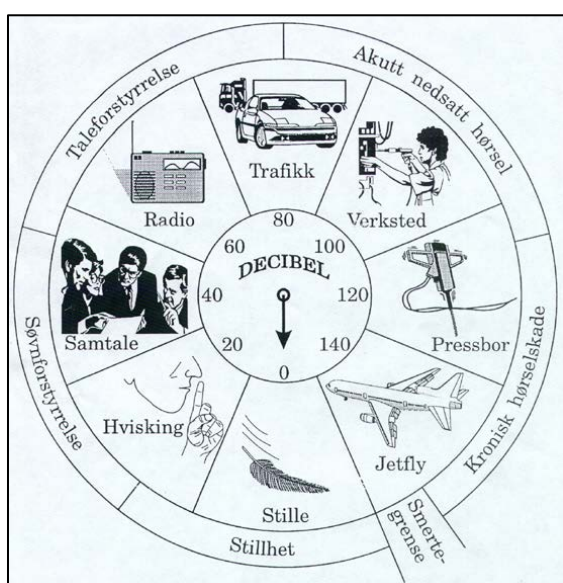
6.9.1 Støy

Generelt om støy

Som mål for vegtrafikkstøy benyttes L_{den} . Måleenheten for dette er desibel A, forkortet dB(A). L_{den} er et uttrykk for gjennomsnittlig lydnivå for tre forskjellige perioder av døgnet: dag, kveld og natt, der kveld og natt gis et tillegg på henholdsvis 5 og 10 dB. L_{den} beregnes som årsmiddelverdi (gjennomsnittlig støybelastning over et år).

Støynivået langs en veg er avhengig av bl.a. trafikkbelastningen oppgitt i antall kjøretøyer lette og tunge (over 3,5 tonn) per døgn, hastighetsnivå, stigningsforhold og hvordan vegen er plassert i terrenget i forhold til bygningene.

En økning i støynivået på 8 – 10 dB(A) oppfattes som en fordobling av nivået, mens endringer på mindre enn 3 dB(A) er vanskelig å oppfatte. En grov oversikt over hva slags støynivå forskjellige støykilder gir, er vist på figuren nedenfor.



Figur 17 Illustrasjon av støynivå for ulike støykilder

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, skal legges til grunn ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven i kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater.

Retningslinjen anbefaler å beregne to støysoner rundt viktige støykilder:

RØD SONE nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål. Hovedregel at støyfølsom bebyggelse skal unngås

GUL SONE er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse⁶ kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold

Ved etablering av nye veger er anbefalte støygrenser tilsvarende nedre grense for gul sone. Miljø-, trafikksikkerhets-, gang- og sykkelveg- samt kollektivtiltak utløser normalt ikke krav om støytiltak hvis bebyggelse i gul sone får mindre enn 3 dB(A) økning i støynivået. For bebyggelse i rød sone utløser det normalt tiltak.

Støyvurderinger

Det er beregnet lydnivå L_{den} ved boligfasadene i/inntil planområdet i følgende tre alternativer:

- **Alternativ 0:** Eksisterende forhold for rv. 3 før ny rv. 3/25 er åpnet. I alternativet er lydnivå beregnet utfra antatt ÅDT i 2021, men uten at ny rv. 3/25 er bygget
- **Alternativ 1:** Eksisterende forhold for rv. 3 uten ny gang- og sykkelveg, men med ny rv. 3/25 bygget. I dette alternativet er lydnivå beregnet utfra antatt ÅDT for prognoseåret 2041 som er året anlegget er ferdig + 20 år
- **Alternativ 2:** Rv. 3 med ny gang- og sykkelveg og ny rv. 3/25 bygget. I dette alternativet er lydnivå beregnet utfra antatt ÅDT for prognoseåret 2041 som er året anlegget er ferdig + 20 år

⁶ Bebyggelse med støyfølsomme bruksformål er bolig, barnehage, helseinstitusjon, fritidsbolig, kirke og andre bygg med religiøs karakter, forsamlingslokale, kontorlokale eller annen bygning med tilsvarende bruksformål (Kilde: Veileder til retningslinje T-1442/2016, M128)

Resultatene er som følger:

Hus Nr.	Profil	Gnr	Bnr (feste)	Etg.	Alt 0	Alt 1	Alt 2	Reduksjon av støy fra alt.0 til alt.2
H153	380 VS	26	23	1	68,2	60,8	60,8	-7,4
H088	400 VS	26	24	1	63,3	55,7	55,7	-7,6
				2	66,1	58,5	58,5	-7,6
H089	420 VS	26	25	1	60,3	52,3	52,4	-7,9
				2	64,7	56,8	56,8	-7,9
H134	520 HS	25	3	1	64,0	55,9	55,0	-9,0
				2	65,8	57,4	57,6	-8,2
H008	660 HS	29	5	1	69,0	61,3	61,8	-7,2
				2	70,7	62,7	62,7	-8,0
H306	735 VS	29	3	1	64,2	56,7	57,2	-7,0
				2	67,6	60,1	60,2	-7,4
H017	760 VS	29	3	1	72,0	64,5	64,7	-7,3
				2	72,4	64,9	64,9	-7,5
H014	965 VS	27	1	1	64,8	58,9	60,0	-4,8
				2	67,2	61,3	61,4	-5,8
H323	1015 VS	27	1	1	68,2	62,3	62,9	-5,3

Utgangspunktet er at bygging av gang- og sykkelvegen i seg selv ikke utløser krav om støytiltak hvis en økning i støynivået er mindre enn 3 dBA i gul sone, dvs. mellom 55–65 dBA. For bebyggelse i rød sone, dvs. over 65dBA, utløses det normalt tiltak, men kostnadene for eventuelle støytiltak må vurderes i forhold til kostnadene totalt på prosjektet.

Resultatene viser følgende:

- I alt. 0 ligger nesten alle boligene i rød sone (over 65dBA)
- Med ny rv. 3/25 bygget, viser beregningene for alt. 1 og 2 at lydnivået ikke påvirkes av om gang- og sykkelvegen bygges eller ikke. Alle boliger ligger i gul sone (55–65 dBA). Med ny rv. 3/25 bygget, får alle en betydelig *reduksjon* av støynivået, en reduksjon på mellom 5,3 og 9,0 dBA. Det er mao. bygging av ny rv. 3/25 som merkbart vil påvirke støyforholdene i positiv retning ved at trafikk flyttes til det nye vegnettet

Det er dermed ikke krav til støytiltak for de aktuelle boligene som følge av bygging av ny gang- og sykkelveg.

6.9.2 Luftkvalitet

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) er utarbeidet for å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokal forurensning. Påfølgende sjekklister er gjennomgått for å vurdere behov for utredning av luftkvalitet.

Luftforurensning kan være et problem dersom man kan svare «ja» på:

- Minst to av punktene 1–4
- Punkt 5 og luftsonekartet viser rød eller gul sone for det aktuelle området

Er det behov for utredning av luftkvaliteten?			JA	NEI
Utslippskilder	1)	Er det stor trafikkbelastning i området? (ÅDT over 8000)		X
	2)	Er det andre kilder enn vegtrafikk som forårsaker luftforurensning?		X
Eksponering	3)	Er utbyggingen i et by- eller tettstedsområde?		X
	4)	Er området regulert, eller planlagt regulert til bruk som omfatter utendørsopphold, barnehager, skoler, helseinstitusjoner eller lekeplasser?		X
Luftsonekart	5)	Er det laget luftsonekart i henhold til T-1520 for kommunen?		X
Oppsummering		Potensielt problem med luftforurensning?		X

Med bakgrunn i gjennomgang av sjekklista er det ikke nødvendig å gå videre med en utredning mht. luftkvalitet som følge av dette tiltaket.

6.10 Massehåndtering

Gang- og sykkelvegen ligger i stor grad på fylling. Evt. overskuddsmasser brukes til utslaking av skråninger og mindre oppfylling av tilgrensende søkk i terrenget. For øvrig skal krav som følger av plan for ytre miljø (YM-plan) følges ved gjennomføringen av byggeprosjektet.

6.11 Ytre miljø

Det skal utarbeides plan for ytre miljø (YM-plan) for prosjektet. En YM-plan skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en YM-plan for alle prosjekt.

Aktuelle problemstillinger skal risikovurderes tidlig i overgang mellom reguleringsplan- og byggeplanfase. Aktuelle bemerkninger som er påpekt i planbeskrivelsen skal inngå i YM-plan.

6.12 Grunnerverv

Godkjent reguleringsplan vil være hjemmelsgrunnlag for grunnerverv. Reguleringsplanen er grunnlag for utarbeidelse av arealoversikt som vil bli benyttet ved grunnervervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

Erstatning for de inngrep som påføres den enkelte på grunn av gjennomføring av prosjektet blir utbetalt etter minnelige avtaler, inngått etter forhandlinger. Dersom det ikke oppnås enighet om minnelige avtaler, vil et rettslig ekspropriasjonsskjønn fastsette erstatningen. Statens vegvesen ønsker fortrinnsvis at grunnervet skal løses i minnelighet. Ekspropriasjon er aktuelt i tilfelle der grunneier motsetter seg å avstå grunn frivillig.

Mindre avvik i skråningsutslag innenfor området ”Annen veggrunn” vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som framgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes benyttet til tilstøtende formål.

Bestemmelsesområder for midlertidig anleggsområde erverves ikke, men disponeres av tiltakshaver i anleggsperioden. Kompensasjon for eventuelle innteksttap under anleggsperioden inngår som en del av erstatningsoppgjøret.

Tiltaket som skal gjennomføres er bygging av gang- og sykkelveg langs østsiden av rv.3. Reguleringsplanen hjemler også et grunnerv på motsatt side av rv. 3 for en senere etablering av langsgående grøft.

6.13 Arealbeslag

Reguleringsplanen omfatter et samlet permanent beslag på 24,1 daa. Av dette er det 11,1 daa som utgjør et merbeslag utover arealer som allerede er beslaglagt til veg (eksisterende rv. 3 og Karudvegen). Areal til midlertidig beslag er på ca.16,9 daa. Arealbeslaget fordeler seg slik:

	Bebygd areal (m ²)	Fulldyrket jord (m ²)	Samferdelsformål (m ²)	Skog (m ²)	Åpen fastmark (m ²)	Totalsum (m ²)
Permanent beslag (samlet)	37	9750	7203	–	7070	24060
<i>Herav permanent merbeslag</i>	<i>37</i>	<i>8789</i>	<i>639</i>		<i>1598</i>	<i>11063</i>
Midlertidig beslag	35	15722	370	21	757	16903

6.14 Forslag til framtidig klassifisering av veg og gang- og sykkelveg

Framtidig klassifisering av vegnettet er ikke formelt en del av reguleringsplanprosessen. Det må fattes eget vedtak etter veglovens §7 for nedklassifisering av riksveg. Det vil som del av

oppfølgingen av rv. 3/25-prosjektet fremmes en egen sak for nedklassifisering av rv. 3 og rv. 25 som følger av at ny riksveg bygges.

I forbindelse med vedtak av reguleringsplan gjennom Løten kommune første gang i 2012, er det foreslått at dagens rv. 3 på strekningen Ommangsvollen – Ånestad kontrollstasjon vil bli framtidig fylkesveg. Det følger av dagens ansvarsfordeling mellom fylkeskommunen og kommunen at drifts- og vedlikeholdsansvar for gang- og sykkelveg som bygges langs fylkesveg, blir et kommunalt ansvar. Framtidig drifts- og vedlikeholdsansvar fastsettes endelig gjennom behandling etter vegloven.

7. Risiko, sårbarhet og sikkerhet, ROS-analyse

Plan- og bygningslovens § 4-3 krever risiko- og sårbarhets analyse (ROS-analyse) for alle planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og evt. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Hensikten med en ROS-analyse er å kartlegge, analysere og vurdere risiko og sårbarhet i forbindelse med tiltaket. Analysen har som mål å sikre at forhold som kan medføre alvorlige konsekvenser og skade på mennesker, miljø, økonomiske verdier eller samfunnsfunksjoner, klargjøres i plansaken, slik at omfang og skader som følge av uønskede hendelser reduseres. ROS-analysen identifiserer hvordan prosjektet eventuelt bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, og danner grunnlag for de valgte løsningene og avbøtende tiltakene som inngår i reguleringsplanen.

Risikoanalysen er begrenset til vurdering av konsekvenser relatert til trafikant/ personsikkerhet, samfunnsikkerhet og ytre miljø i både anleggsfasen og i driftsfasen. Vurdering av sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe, bygger på kjennskap til lokale forhold, erfaringer, statistikk og annen relevant informasjon.

7.1 Forutsetninger for ROS-analysen

ROS-analysen legger vekt på temaer som representerer en spesiell risiko i forbindelse med planforslaget. Fokus er rettet mot det som er spesielt ved prosjektet, og ikke generelle trekk ved prosjektet som er uavhengig av lokalisering. Hendelser som vurderes i analysen er forhold som kan oppstå plutselig og uforutsett, og ha store konsekvenser for mennesker, miljø og samfunn.

Det legges til grunn at planlegging og prosjektering av tiltaket gjøres i henhold til gjeldende lover og forskrifter, også utover plan- og bygningslovgivningen. ROS-analysen vurderer derfor ikke temaer som er sikret gjennom annet regelverk med krav til utredning, eller inngår i planbeskrivelsen forøvrig. Eksempler på dette er brannsikkerhet i bygg, som forutsettes ivaretatt iht. byggeteknisk forskrift. Forhold til sårbare naturområder, jfr. naturmangfoldloven, er omtalt i planbeskrivelsens kap. 6.6. Det samme gjelder forholdet til automatisk fredete kulturminner som ivaretas gjennom kulturminneloven, og som ellers er omtalt i kap. 6.7. Forurenset grunn ivaretas gjennom forurensningsforskriften, og inngår derfor heller ikke i ROS-analysen.

7.2 Vurdering av risiko og sårbarhet

Det er gjennomført ROS-analyse for planforslaget, basert på en vurdering av sannsynlighet og konsekvens av ulike hendelser/situasjoner som kan inntreffe.

Risikomatriksen er delt inn 3 risikonivåer:

Rød – hendelser som havner i det røde området har kritisk risiko. Dette er risikoer som må ha høyest prioritet i forhold til å iverksette risikoreduserende tiltak.

Gul – hendelser som havner i det gule området har betydelig risiko.

Grønn – hendelser som havner i det grønne området har ubetydelig risiko. Dette er risikoer som vil ha lavest prioritet i forhold til å iverksette risikoreduserende tiltak.

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til meget sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak. Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller ikke er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Under er ROS-analysens oppsummerende del gjengitt der tiltak er foreslått for de aktuelle hendelsene som er vurdert å kunne inntreffe, og restrisiko etter at avbøtende tiltak er gjennomført:

Nr.	Risikoforhold	Risiko	Avbøtende tiltak	Risiko inkl. avbøtende tiltak
29	Ulykke ved anleggsgjennomføring	Rød	God skilting for myke trafikanter, eventuelt ledegjerder forbi anleggsområdet. Nedsatt hastighet på vegnett og for anleggsmaskiner. Opplæring av maskinførere. Det vil fortsatt være en risiko for ulykker ved anleggsgjennomføring.	Gul
34	Høyspentlinje	Rød	Merking av høyspent. SikkerJobbAnalyser (SJA) ved alle arbeider ved og under høyspent. Sikre at personell har gått gjennom sikkerhetskurs.	Grønn
7	Radongass	Gul	Radongass anses ikke som et problem utomhus. Det gjennomføres ingen tiltak med tanke på fare for utlekking av radongass.	Grønn
19	For brann/politi/ambulanse/sivilforsvaret	Gul	Løpende kontakt mellom entreprenør og redningsetatene slik at eventuelle stengninger er forberedt. I utgangspunktet skal rv.3 være åpen i hele anleggsfasen.	Grønn

Nr.	Risikoforhold	Risiko	Avbøtende tiltak	Risiko inkl. avbøtende tiltak
22	Fare for akutt forurensning		Lett tilgjengelig absorpsjonsmateriale i maskiner eller containere i tilknytning til anlegget. Faste rutiner for hvordan uhell skal håndteres. Prosedyrer skal utarbeides og gjennomgås med alle maskinførere og annet personell på anlegget.	
23	Støv og støy fra anleggsområdet eller trafikk		Arbeidstidsrestriksjoner på anlegget. Kun arbeid på dagtid. Eventuelt nattarbeid må avklares med kommunelege. Rutiner for støvdempende tiltak på vegnett som benyttes til massetransport mm.	
25	Avfallsbehandling		Røys som er mulig å bruke som fyllmasse må undersøkes på forhånd med tanke på mulig innhold av avfall. Alt avfall må eventuelt sorteres ut og leveres til godkjent mottak.	
27	Ulykke i kryss/avkjørsel		Tydelig skilting, eventuelt ledelinjer langs g/s-vegen.	
8	Vind		Eventuelle trær som kan blåse over vegen vil bli fjernet. Vegen er lagt på fylling, noe som reduserer problematikk med fokking av snø.	
9	Nedbør		G/s-vegen konstrueres etter retningslinjer som også tar høyde for økte nedbørsmengder i årene som kommer.	
11	Sårbar fauna		Det gjøres ingen tiltak.	
13	Vassdragsområde		Det gjøres ingen tiltak	
14	Kulturminne/-miljø		Beredskap for eventuelle funn av ikke-registrerte kulturminner.	

Det er ikke identifisert spesielle forhold knyttet til farlig gods på strekningen. Det er ikke lokal tilvirkning av spesielle kjemikaler eller annet farlig gods. Det bør imidlertid bemerkes at det per i dag går mye tungtransport på rv.3 mellom Oslo og Trøndelag. Ved bygging av ny

rv.3/25 vil mye av trafikken bli borte fra denne strekningen på rv.3. Dermed vil risikoen for ulykker med farlig gods bli betydelig redusert sammenlignet med dagens situasjon.

Analysen som er gjennomført, bygger på foreliggende planer og kunnskap. Ved endring i forutsetningene gjennom ny kunnskap eller endringer i løsningsvalg kan risikobildet bli annerledes. Hvis endringer medfører vesentlig økt risiko, må det vurderes om risikoanalysen bør oppdateres. Risikovurderinger må derfor være et løpende tema i videre planarbeid og prosjektering.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift og finansiering

Statens vegvesen har i samråd med Løten og Elverum kommuner utarbeidet en plan for prioritering av miljø- og trafikksikkerhetstiltak på avlastet riksvegnett som del av utbyggingen av ny rv. 3/25 Ommangvollen – Grundset/Basthjørnet gjennom de to kommunene. Finansiering av tiltakene inngår i finansieringen av hele rv. 3/25-prosjektet.

Samlet ramme for tiltakene er på 61 mill. kr. fordelt på tiltak med en samlet ramme på 45 mill. kr i Løten kommune og 16 mill. kr i Elverum kommune. Fordelingen mellom kommunene vil ligge fast. Dersom kostnaden på et prioritert tiltak øker som følge av planprosessen, vil dette til sist ha betydning for hvor mange av tiltakene i kommunen som til slutt gjennomføres.

Bygging av gang- og sykkelveg på den angitte strekningen er prioritet nr. 2 for Løten kommune. Tilrettelegging for syklistene på dagens rv. 3/25 mellom Ånestad og Elverum grense, har prioritet nr. 1 i plan for miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Disse arbeidene kan ikke gjennomføres før tidligst i 2021, etter åpning av ny riksveg. Det er på det rene at det vil være tilgjengelige midler til gang- og sykkelveg mellom Segla bru og Sigstad innenfor samlet ramme. Statens vegvesen har som mål at gang- og sykkelveg i tråd med planforslaget skal slutføres innen utgangen av 2020. Oppstartstidspunkt for bygging av gang- og sykkelveg, vil fastlegges endelig som del av det videre arbeidet med kontrahering og prosjektering.

9 Vedlegg

1. Forslag til plankart datert 11.09.2018
2. Forslag til bestemmelser datert 20.09.2018
3. ROS-analyse datert 30.08.2018
4. Alle innspill ved varsel om planoppstart med sammendrag og kommentarer, sept. 2018
5. Teknisk underlag, datert 23.02.2018



Statens vegvesen
Region øst

Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen