



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE



DETALJREGULERING

Breddeutvidelse rv. 3 Rendalen grense–Alvdal skurlag

PLAN-ID 201601

Alvdal kommune

INNHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1 FORORD	2
2 BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER	3
2.1 Bakgrunn og mål	3
2.2 Forhold til andre planer	3
2.2.1 Kommunedelplanens arealdel Alv dal tettsted	3
2.2.2 Eksisterende reguleringsplaner	3
2.3 Trafikksituasjon og trafikkulykker	4
2.4 Varsel om oppstart av planarbeidet – innkomne merknader	4
2.5 Forskrift om konsekvensutredninger	6
2.6 Landskap	7
3 REGULERINGSPLAN	7
3.1 Generelt	7
3.2 Vegstandard	8
3.3 Tekniske anlegg, kabler og ledninger	8
3.4 Sikkerhetssone, rekkverk	8
3.5 Siktsoner	8
3.6 Stikkrenner/gjennomløp	8
3.7 Bruer	8
3.8 Kollektivplasser	8
3.9 Landskapsutforming	9
3.10 Massedisponering	9
3.11 Universell utforming	9
3.12 Reguleringsformål/-grense/-bredde	9
3.13 Hensynssoner	9
3.14 Midlertidig anleggsområde (bestemmelsesområde)	9
3.15 Byggegrenser, avkjørsler	9
4 VIRKNING AV PLANEN	10
4.1 Vegtrafikkstøy	10
4.1.1 Generell orientering	10
4.1.2 Retningslinje for støy, T-1442/2016	10
4.1.3 Støyvurderinger	11
4.2 Luftkvalitet	11
4.3 Landbruk	11
4.4 Kulturminner og kulturmiljø	11
4.5 Naturmiljø	12
4.5.1 Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12	12
4.5.2 Registreringer	13
4.6 Friluftsliv	13
4.7 Ytre miljø	13
4.8 ROS - Helse, miljø og sikkerhet	13
4.9 Trafikksikkerhet	16
5 GRUNNERVERV	16
5.1 Grunnervervsprosessen	16
5.2 Bygninger	16
5.3 Arealbeslag	16

1 FORORD

Statens vegvesen Region øst legger med dette fram forslag til reguleringsplan som legger til rette for trafikksikkerhets- og vedlikeholdstiltak på ca. 22 km av riksveg 3 fra Rendalen grense til Alvdal Skurlag i Alvdal kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

Planarbeidet er utført av Statens vegvesen, Ressursavdelingen, etter oppdrag fra Statens vegvesen, Vegavdeling Hedmark. Det er samarbeidet med representanter for Alvdal kommune og vegvesenets fagseksjoner ved utarbeidelsen av planforslaget.

Vedtatt reguleringsplan gir vegvesenet rett til å erverve nødvendig arealer for å gjennomføre tiltakene.

Planen fremmes etter avtale med Alvdal kommune, jf. plan- og bygningsloven § 3-7:

Planforslaget består av:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse med ROS-analyse (supplement til plankart og bestemmelser)

Statens vegvesen Region øst
April 2018

Ann-Kristin Rehder
Seksjonssjef
Drift Hedmark

Ole Fossum
Planleggingsleder
Veg- og gateplanlegging

2 BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER

2.1 Bakgrunn og mål

Prosjektet er ført opp som et trafiksikkerhets- og vedlikeholdstiltak langs eksisterende veg i vegvesenets handlingsprogrammet for riksveger.

Målet er en mer trafiksikker veg, med reduksjon av skadeomfang dersom ulykken er ute.

2.2 Forhold til andre planer

2.2.1 Kommunedelplanens arealdel Alvdal tettsted

Utover veggrunn berører prosjektet stort sett bare areal satt av til landbruks-, natur- og friluftsområde.

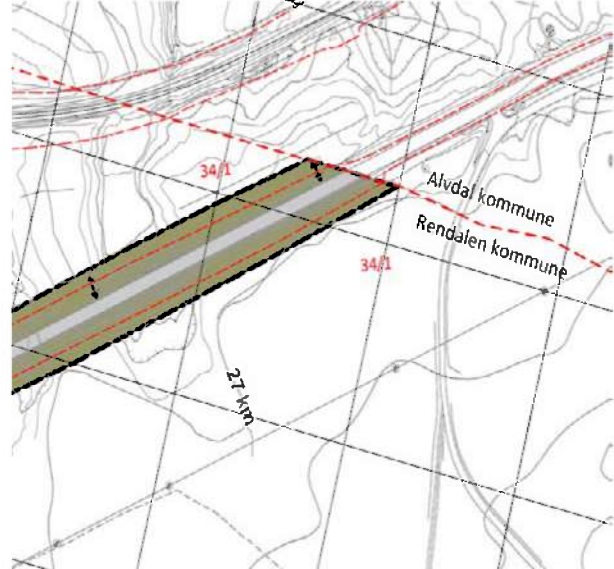
2.2.2 Eksisterende reguleringsplaner

Prosjektet berører del av reguleringsplan for Skurlaget-Sjuhusbrua. Øvrige planer grenser inntil, Atna bru – Aursjøbekken, Kveberg hyttefelt R5 og Alvdal Skurlag i Alvdal kommune.

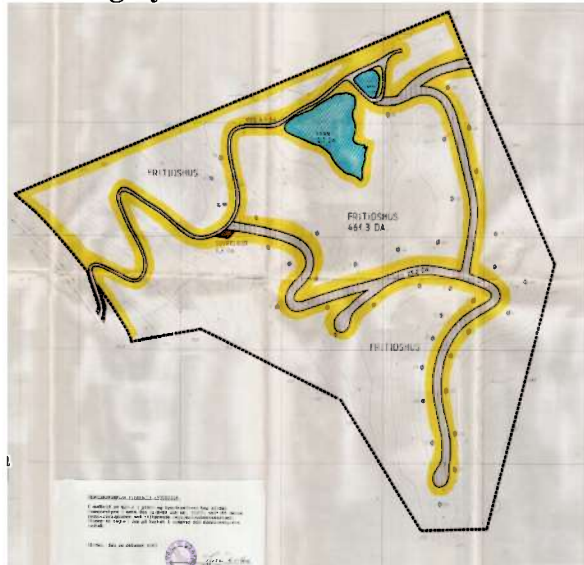
Rv.3 Alvdal Skurlag



Rv.3 Atna – Alvdal grense



Kveberg hyttefelt



Skurlaget-Sjuhusbrua



Side 4

Planbeskrivelse

		tidligere kjent kulturminner, men ikke gjort funn av nye innenfor planens avgrensning. Det er registrert to automatisk fredete kulturminnelokaliteter innenfor 20-metersbelte. Det er fangstgrop ID 121801-4 og slagggforekomst ID 122253. Kulturminnene er fredet etter lov om kulturminner. Utover dette ingen øvrige kommentarer, men det må likevel tas forbehold om eventuelle ikke-registrerte kulturminner. Det bes om at følgende tekst innarbeides i bestemmelsene: <i>«Dersom det i forbindelse med tiltaket i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes Hedmark fylkeskommune</i> <i>*/Kulturminneavdelingen, jf. Lov om kulturminner §8, annet ledd.»</i>	for å fjerne disse. Øvrige merknader imøtekommes.
3	Direktoratet for mineralforvaltning	DMF kan ikke se at planarbeidet vil komme i berøring med registrerte mineralske ressurser. For øvrig ingen kommentar til oppstart.	
4	Fylkesmannen i Hedmark	Ved planlegging av nye bruer, kulverter og stikkrenner forutsettes at det gjøres slik at det ikke forringer vassdragsmiljøet og skapes vandringshinder for fisk eller forurensning i elva. Tiltaket vil berøre dyrket mark. Fylkesmannen forutsetter at det tas inn en bestemmelse som sikrer at matjordlaget tas vare på og tilbakeføres til landbruksareal.	Nye bruer ikke aktuelt på strekningen. Stikkrenner vil bli erstattet med større dimensjon. Det legges inne i bestemmelse som sikrer at matjordlaget tas vare på.
5	Trond Grøtting	Kryssende vannledning, to bekker som har inspeksjonskummer på hver side av riksvegen. Overflatevann på østsiden av veien som står i forsenkninger, for så å sige gjennom veien over tid. Dette skaper fuktproblemer på jorde på vestsiden av veien. Ønsker en utbedring av dette ved gjennomføringen.	Alt som har med private vannledninger og andre forhold vil bli registrert før utbyggingen start. Grunneier blir kontaktet.
6	Roald Haug	Vannledning krysser rv.3. 2 tømmerplasser og en gammel tilførselsveg til tømmerplass. Gnr.12 bnr. 74.	Alle private ledningsanlegg vil i god tid før anleggsstart bli registrert. Utforming av velteplasser vil bli gjennomgått med grunneier før utbygging.
7	Åse Eldrid Nylund	Eiendommen brukes i dag av barn og barnebarn som feriested. Ved en slik utvidelse av rv.3 vil stedet bli ubrukkelig. Foreslår følgende alternativer: - Flytting av vegen nærmere jernbanen. (Med avkjøringslomme på begge sider + nye kloakkrør/septikkom og grøfting/stikkrenner). - Riving av eksisterende hus, med oppsetting av nytt lenger unna	Breddeutvidelsen av riksvegen vil medføre at vegen kommer veldig nært huset. Det vil også bli vanskelige adkomstforhold. Vegvesenet anbefaler å innløse eiendommen.

Planbeskrivelse

		veien.	
8	NVE	Det viktigste virkemiddelet for å forebygge tap og skader fra naturfarer, er å ta tilstrekkelig hensyn til flom- og skredfare i arealplanleggingen. NVEs retningslinjer <i>Flaum og skredfare i arealplanleggingen</i> beskriver hvordan en kan ta hensyn til disse naturfarene. Dersom planarbeidet berører noen av temaene i sjekklista skal NVE ha planforslaget på høring.	Det er lite vassdrag på strekningen, men en del stikkrenner som krysser riksvegen. Disse vil bli oppgradert, som blir en del av utbyggingsprosessen på et senere tidspunkt. Forslag til reguleringsplan vil sendes til NVE på høring.
9	Solfrid Næsteby Steen	Vannrør gjennom riksvegen. Avkjøring, velteplass for tømmer og avstand til gårdstun vil en måtte tas opp til drøfting.	Ale private anlegg vil bli registrert før utbyggingen starter. Avkjøringer og er lagt inn på plankartene. Utformingen av avkjørsler og velteplasser vil bli gjennomgått sammen med grunneiere. Støy
10	NLF Hedmark og Oppland	Positivt tiltak. Erfaring fra det forrige prosjektet på rv.3, var en svært krevende og lang byggeperiode. Lange strekninger var anleggsområde med dårlig vegbane og nedsatt hastighet. Tidsperioden var lang. Kostnadene for brukerne var høye. Miljøutslippene fra kjøretøyene økte mer enn de burde. NHL Hedmark og Oppland ber om at det legges opp til en kortere byggeperiode og utbedringene deles opp slik at anleggsområdet blir mindre. Det største problemet var at vegen i byggeperioden var så dårlig at det gikk hardt ut over bilmateriellet. Ber om at det unngås denne gangen. Som et godt tiltak vil f.eks. være asfaltdekke i alle stikkrennebytter underveis i byggeperioden.	Tas til etterretning.
11	Alvdal kommune, Landbruk og miljø	Kommunen har vurdert det slik at en del grunneiere i ulik grad har mangelfull oversikt om eksisterende avkjørsler og velteplasser på egen eiendom. Kommunen har utarbeidet en oversikt over avkjørsler og velteplasser i forbindelse med breddeutvidelsen. Dette er ment som et veiledende innspill.	Ser positivt på at kommunen har lagt ned et arbeid med en slik oversikt. Vi har tatt hensyn til det meste av dette i planleggingen. På et senere tidspunkt i forbindelse med utarbeidelsen av byggeplan vil alle berørte parter bli kontaktet vedrørende utforming av avkjørsler og velteplasser o.l.

2.5 Forskrift om konsekvensutredninger

Prosjektet er vurdert som ikke å komme inn under noen av KU-forskriftens kriterier som utløser krav om behandling eller vurdering etter forskriften (§§ 2, 3 og 4).

Det er etter varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet ikke kommet fram krav om behandling etter forskriften (§ 5).

Konklusjonen er at det ikke er nødvendig å utarbeide planprogram (jf. PBL § 4–1) eller konsekvensutredning (KU) (jf. PBL § 4–2) for denne detaljreguleringen.

2.6 Landskap

Landskapet langs eksisterende rv.3 preges av vekslende natur- og kulturlandskap. Det veksler mellom det noe trange landskapsrommet på grunn av tett skog på begge sider av vegen, til det mer åpne landskapsrommet der vegen går gjennom dyrka mark. Av bebyggelse er det i hovedsak spredt bosetting, for det meste gårdsbebyggelse, med noen enkelte grender som f.eks. Barkald og Bellingmo, med enebolig- og fritidsbebyggelse. Eksisterende veglinje Rv. 3 veksler mellom å følge landskapets hovedform, altså Østerdalens nord-sør retning, og landskapets mindre terrengformer.

3 REGULERINGSPLAN

3.1 Generelt

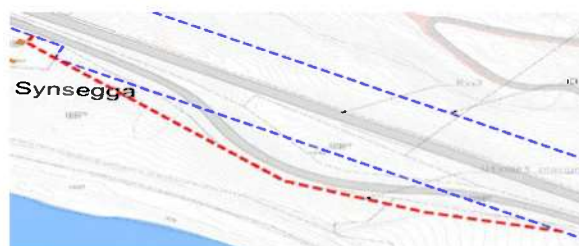
Planforslaget skal legge til rette for en blanding av vedlikeholdstiltak, trafikksikkerhetstiltak og utbedringstiltak. De viktigste trafikksikkerhetstiltakene er sikring mot utforkjøringsulykker, fjerning av farlig sideterreng og avskoging, som vil bedre sikt- og lysforhold, og gi mer ensartete kjøreforhold i perioder med varierende temperaturer rundt null grader.

Reguleringsplanen skal legge til rette for å gjennomføre tiltak over tid og hovedhensikten med planen er å sikre nok areal til framtidig utvikling av vegen. Vegens horisontal- og vertikallinje beholdes.

Eksisterende kryss fv. 689



Det legges også til rette for nytt kryss for fv. 689 med rv.3. Krysset planlegges ca. 550 m lenger sør. Bakgrunn for en slik endring er å bedre kryssforholdene med riksveg 3, jfr. plankartet. Plangrensa er endret som følge av forslag til nytt kryss.



Omklassifisering av fv.689 til kommunal veg (merket rødt)



En omlegging av nytt kryss med rv.3 medfører at fylkesvegen mellom dagens kryss og nytt kryss omklassifiseres til kommunal veg, strekningen utgjør ca. 550 m. Veglenken mellom riksvegen og fylkesvegen legges ned. Klassifiseringssaken skal fremmes som egen sak. Veglova §7 angir hvilken myndighet som gjør vedtak og hvem som har uttalerett.

Veglovens §1 første avsnitt angir at:
«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private .»
For endret vegstatus som skal være offentlig veg/gate, må vedkommende myndighet påta seg ansvar for drift og vedlikehold.

Omklassifisering og nedlegging av offentlig veg – veglovens §§ 7 og 8.

For omklassifisering og nedlegging av offentlig veg gjelder vegloven som angir følgende:

- Vegdirektoratet fatter vedtak der riksveg skal legges ned eller gjøres om til fylkesveg eller kommunal veg. Fylkeskommunen har uttalerett. Samferdselsdept. fatter vedtak ved lokal uenighet.

- Fylkeskommunen fatter vedtak der fylkesveg skal legges ned eller gjøres om til kommunal veg, etter uttale fra kommunen.

- Kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal veg skal legges ned.

Vedtak etter veglovens § 7 kan ikke settes i verk uten at vegen for øvrig oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer gitt av departementet.

3.2 Vegstandard

Vegbredden skal være 9,05 meter; 2x3,25 meter kjørefelt, 2x1 meter asfaltert skulder og 0,55 meter forsterket midtoppmærkingsfelt. I tillegg kommer 2x0,2 meter grusskulder for kantstolper med refleks. Ved bruk av rekkverk økes bredden på grusskulderen til 0,75 meter.

Det vil være behov for lokal tilpassing ved eksisterende konstruksjoner.

Der det er lave fyllinger vil grøfteskråningen få en helning på 1:4 ned til terreng. I skjæring vil skråningene ha en helning på 1:4 fra grusskulder fram til grøftebunn 4 meter fra skulderkant.

3.3 Tekniske anlegg, kabler og ledninger

Eidsiva Nett har 10 høyspent-luftstrekk som krysser vegen, ved ca. profil 30, 485, 750, 1230, 2785, 4435, 5310, 6980, 10150 og 10965.

Faresone for høyspent luftstrekk er vist som hensynssone innenfor plangrensen.

Ved maskinarbeid nærmere enn 30 meter fra høyspentledning skal netteier kontaktes for vurdering av jobben sammen med maskinfører.

Lavspentstolper som berøres flyttes etter avtale/samarbeid med netteier.

Disse forholdene vil, sammen med registrerte kabler/ledninger tilhørende Telenor, bli hensyntatt i det videre prosjekteringsarbeidet.

3.4 Sikkerhetssone, rekkverk

Langs vegen er det en del rekkverk som er satt opp for å hindre utforkjøring der det er farlige sidehindre eller store høydeforskjeller utenfor vegkanten.

Generell sikkerhetsavstand for denne vegen, målt fra kjørefeltkant (hvitstripe), er:

- 7 meter

Ved gjennomføringen av prosjektet vil sideterrenget bli forsøkt utformet på en slik måte at behovet for rekkverk kan reduseres på strekningen.

Der det innenfor vegens sikkerhetssone er ett eller flere faremomenter som utgjør en fare for alvorlig personskade ved påkjørsel, skal rekkverk settes opp dersom faremomentene ikke kan fjernes, ufarliggjøres, gjøres ettergivende eller beskyttes med støtpute.

3.5 Siktsoner

Frisikttrekanter i kryss og avkjørsler inngår i reguleringsformålene samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, og det er ikke nødvendig med egne hensynssoner for disse arealene.

3.6 Stikkrenner/gjennomløp

Inngrep i bekker vil bestå av utbedring/ evt. utskifting av rør etter en vurdering av tilstand og dimensjon. Den siste tids utvikling av nedbørintensiteten vil bli vektlagt ved denne vurderingen. Omfanget av overvannshåndtering og drenering blir detaljprosjektert i byggeplanfasen. Hovedsakelig skal det etableres et dreneringssystem bestående av åpne grøfter, kummer og stikkrenner. Drensvann og overflatevann føres ut i åpne grøfter og vassdrag langs parsellen. Gjennom avkjørsler legges det ned stikkrenner.

3.7 Bruer

Utbedring av bruer inngår ikke i prosjektet.

3.8 Kollektivplasser

Planforslaget legger til rette for plassering av busslommer på strekningen.

3.9 Landskapsutforming

Planlagte tiltak vil kun bety mindre endringer i landskapsbildet. Estetiske hensyn til landskapet er et overordnet politisk mål i all planlegging. Målsettingen med tiltakene langs rv. 3 er å lage et godt veganlegg både for trafikanter og for de som opplever vegen fra omgivelsene.

Generelt

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. Fyllinger og skjæringer legges inn med avrunda skjæringstopp og fyllingsfot slik at man får en myk overgang til eksisterende terreng.

Fyllinger

Fyllingsskråninger skal være minimum 1:4 til utenfor sikkerhetssonen. Der kan en gå brattere ut til en når eksisterende terreng. Dette gjør at vegkroppen defineres bedre.

3.10 Massedisponering

Masser for overbygning må hentes fra eksternt fjelltak. Overskuddsmasser brukes til utslaking av skråninger.

3.11 Universell utforming

Ikke relevant for dette prosjektet.

3.12 Reguleringsformål/-grense/-bredde

Det reguleres arealer til trafikkformål for kjøreveg, med grøft/sikkerhetssoner og nødvendig midlertidig anleggsareal.

Reguleringsgrensen følger i utgangspunktet formålsgrense mellom annen veggrunn og tilliggende arealer. Der det i tillegg er regulert midlertidig anleggsområde (bestemmelsesområde) eller hensynssone følger reguleringsgrensen bestemmelsesgrensen eller hensynssonegrensen.

Målt utfra hvitstripen på vegen legges det opp til at vegens eiendomsområde skal omfatte følgende minimumssone på hver side av vegen:

- Mot skogsmark – 10 meter.
- Mot dyrket mark – søkes det en praktisk tilnærming for å oppnå minst mulig erverv.
- Mot bolig-, fritids- og næringseiendommer legges det opp til individuelle vurderinger for å redusere eventuelle inngrep.

For alle typer erverv er det forutsatt at det erverves 1 - 2 meter utenfor fyllingsfot/skjæringstopp.

3.13 Hensynssoner

Hensynssoner er faresoner for høyspentanlegg.

3.14 Midlertidig anleggsområde (bestemmelsesområde)

Områdene kan benyttes til anleggsområde, mellomlagring av masser, utbedring av overvannsgrøfter og utskifting av eksisterende eller legging av nye stikkrenner.

Etter avsluttet anlegg opphører det midlertidige reguleringsformålet, jf. reguleringsbestemmelsene 3.1, og områdene skal ryddes og istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk.

Skravuren som angir bestemmelsesområdene skal og fjernes fra planregisteret når veganlegget er overtatt til planlagt bruk.

3.15 Byggegrenser, avkjørsler

Byggegrense er i henhold til Vegloven, eller gjeldende reguleringsplan, jf. «Vegnettsplan» for Hedmark.

Byggegrensen for denne funksjonsklassen er 50 meter fra vegens midtlinje.

Det er nødvendig å søke om dispensasjon fra vegloven for å gjennomføre tiltak nærmere vegen enn byggegrensen.

Et fåtall avkjørsler foreslås stengt/lagt om. Eksisterende avkjørsler er vist i plankartet med avkjørselspil.

Det er meget streng holdning til nye eller utvidet bruk av eksisterende avkjørsler. Vedlikeholdsplikten for veger med felles eierform og avkjørsler tilligger eier eller bruker av eiendommen(e), jf. Vegloven § 43. Vedlikeholdsplikten gjelder fram til offentlig kjørevegs kjørebanekant.

4 VIRKNING AV PLANEN

4.1 Vegtrafikkstøy

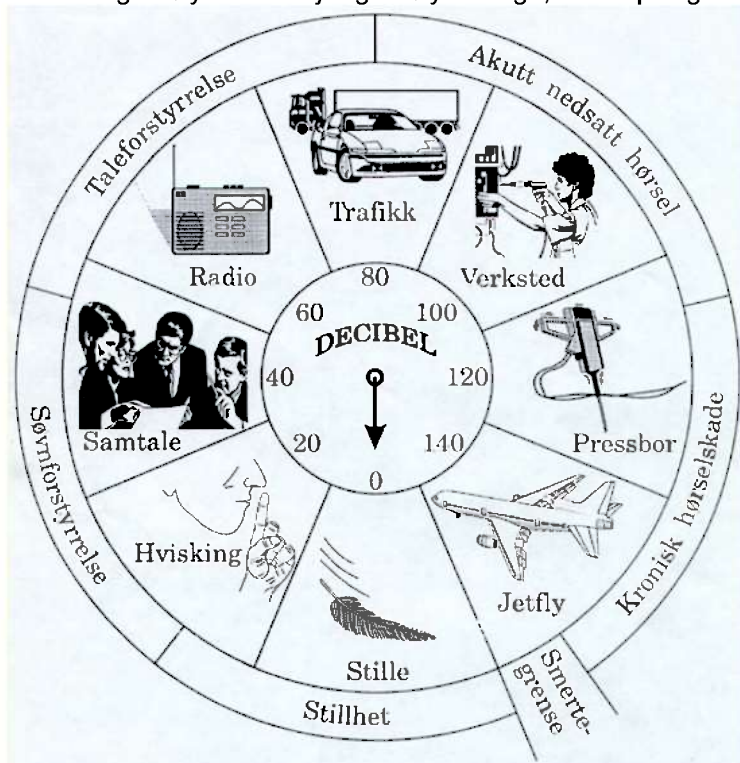
4.1.1 Generell orientering

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) pr 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.



4.1.2 Retningslinje for støy, T-1442/2016

Utendørs støynivå

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 bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold

Ved etablering av nye veger er anbefalte støygrenser tilsvarende nedre grense for gul sone, mens det for Miljø-, TS-, G/S- og kollektiv-tiltak ikke utløser 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.

4.1.3 Støyvurderinger

Utbedring og vedlikehold av eksisterende veg, samt trafikksikkerhetstiltak, utløser i seg selv ikke krav om støytiltak hvis en økning i støynivået er mindre enn 3 dBA i gul sone, dvs. mellom 55-65 dBA. For bebyggelse med støyfølsomt bruksformål og med fasade i rød sone, dvs. over 65 dBA, skal det i samråd med grunneier/fester vurderes muligheter for å få til støyverdier i samsvar med grenseverdiene satt i støyretningslinjen T-1442/2016, tabell 3. Kostnadene for eventuelle støytiltak må vurderes i forhold til kostnadene totalt på tiltak som skal gjennomføres.

Ca. 7 fritids-/bolighus har en fasade som ligger i eller tangerer rød sone (over 65 dBA). 3 av disse er foreslått innløst. Tidspunkt for gjennomføring av tiltak vil variere og det er vurdert som mest hensiktsmessig og vente med løsninger/vurderinger til det skal gjøres tiltak forbi eiendommene.

4.2 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.

Følgende sjekkliste er gjennomgått for å vurdere behov for utredning av luftkvalitet:

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
Eksposering	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
Summering		Potensielt problem med luftforurensning?		X

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.

Konklusjonen er at det ikke er nødvendig å gå videre med en omfattende utredning med beregninger i dette prosjektet.

4.3 Landbruk

Vegprosjektet fører til at ca. 37 daa jordbruksareal går ut av produksjon gjennom permanent arealbeslag.

Matjordkvaliteten på eiendommen skal ivaretas mens anlegget gjennomføres.

Tilrettelegging for adkomst til skogsarealer opprettholdes slik at tømmertransport blir ivaretatt.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Registreringen ble foretatt innenfor et belte på ca. 20 m på begge sider av eksisterende veg. Det ble kontrollregistrert tidligere kjente kulturminner, men ikke gjort funn av noen nye innenfor planens avgrensning. Det er registrert 2 automatisk fredete kulturminnelokaliteter innenfor sonen. Det er fangstgrop ID 121801-4 og slagggforekomst ID 122253. Vedlikeholdstiltaket kommer i konflikt med disse.

Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem

meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med dette kravet. Melding om funn skal straks sendes samferdsel, miljø og plan v/kulturminneavdelingen, Hedmark fylkeskommune, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd.

4.5 Naturmiljø

Det er gjennomført en vurderingen av tiltakets virkning på naturmiljø. Vurderingen tar utgangspunkt i SVV sin håndbok V712 Konsekvensanalyser med tanke på avgrensning av 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.

I tillegg til omtale av aktuelle elementer, er kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12 kommentert. Utsjekk av viktige naturtyper og artsdata er gjort mot Miljødirektoratets Naturbase, Artsdatabanken og andre kilder som er nevnt i teksten. Denne utredningen viser hvordan naturmiljøet på strekningen Rv. 3 Rendalen grense – Alvodal Skurlag i Alvodal kommune blir påvirket av prosjektet. Det er også vurdert hvilke tiltak som kan være aktuelle for å begrense skadelig effekt på naturmangfoldet.

Det er ikke gjort undersøkelser i felt og det er dermed et usikkerhetsmoment mht om det finnes viktige forekomster som IKKE er registrert på planleggingstidspunktet. Der det foreligger stor usikkerhet, er § 9; Føre-var-prinsippet, i Naturmangfoldloven lagt til grunn.

4.5.1 Uttalelse etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldlovens § 8; Kunnskapsgrunnlaget

Det er gjort søk i Naturbase for å sjekke ut hvilke naturmiljøforekomster som finnes langs planstrekningen. Det er ikke registrert formelt vernede områder, INON-områder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter eller rødlistede arter som kommer i konflikt med prosjektet.

Ved Kvebergbekken, der denne krysser rv. 3, er det registrert forekomst av regnbueørret. Arten står på lista over fremmede arter. Det er uvisst om denne forekomsten fortsatt eksisterer. Det er ikke gjort registreringer av andre fremmede arter langs planstrekningen, men det må tas høyde for at det kan påtreffes ved anleggsstart. Statens vegvesens strategi for håndtering av fremmede arter skal da legges til grunn.

Hele strekningen er utsatt for vilt påkjørsler, selv om antall påkjørsler pr år ikke er veldig stort.

Rv. 3 krysser en del større og mindre elver/bekker. Ingen av disse er registrert som egen naturtype, men det må tas høyde for at noen av de større bekkene kan være gytebekker for fisk. Det er viktig at det gjøres tiltak mot tilslamming og erosjon i bekkeløpene ved gravearbeider.

Naturmangfoldlovens § 9; Føre-var-prinsippet

Siden det er noe kunnskapsmangel m.h.t. biologisk tilstand i bekker og elver som krysser prosjektet, og tiltakets omfang er av et såpass begrenset omfang at egne biologiske undersøkelser ikke er aktuelt, vil det være grunnlag for å legge føre-var-prinsippet til grunn. Dette innebærer at anleggsarbeidene gjennomføres med begrensninger som om det skulle være viktige verdier i aktuelle bekker. Dette går hovedsakelig på å begrense graving og tilslamming av bekken, samt gjenopprette stedegen vegetasjon samt bunnsubstrat i bekker/elver etter gjennomførte inngrep.

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 gjennomføring av prosjektet.

Naturmangfoldlovens § 12; miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Gjennom avbøtende tiltak (miljøforsvarlig driftsmetoder) i forbindelse med behandling av fremmede arter, samt forebyggende tiltak mot erosjon/tilslamming, samt revegetering i forbindelse med inngrep i bekker og elver, vil skade på naturmangfold begrenses. Der det blir registrert fremmede skadelig plantearter må dette tas hensyn til jamfør Vegvesen-rapport nr. 387 «Fremmede skadelige arter – oppfølging av lovverk», 2017. Dette gjelder også for andre miljøtiltak som blir nødvendig ved gjennomføring av prosjektet.

4.5.2 Registreringer

Naturmiljø

Det er gjort søk i Naturbase for å sjekke ut hvilke naturmiljøforekomster som finnes langs strekningen. Det er ikke registrert formelt vernede områder, INON-områder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter eller rødlistede arter som kommer i konflikt med prosjektet.

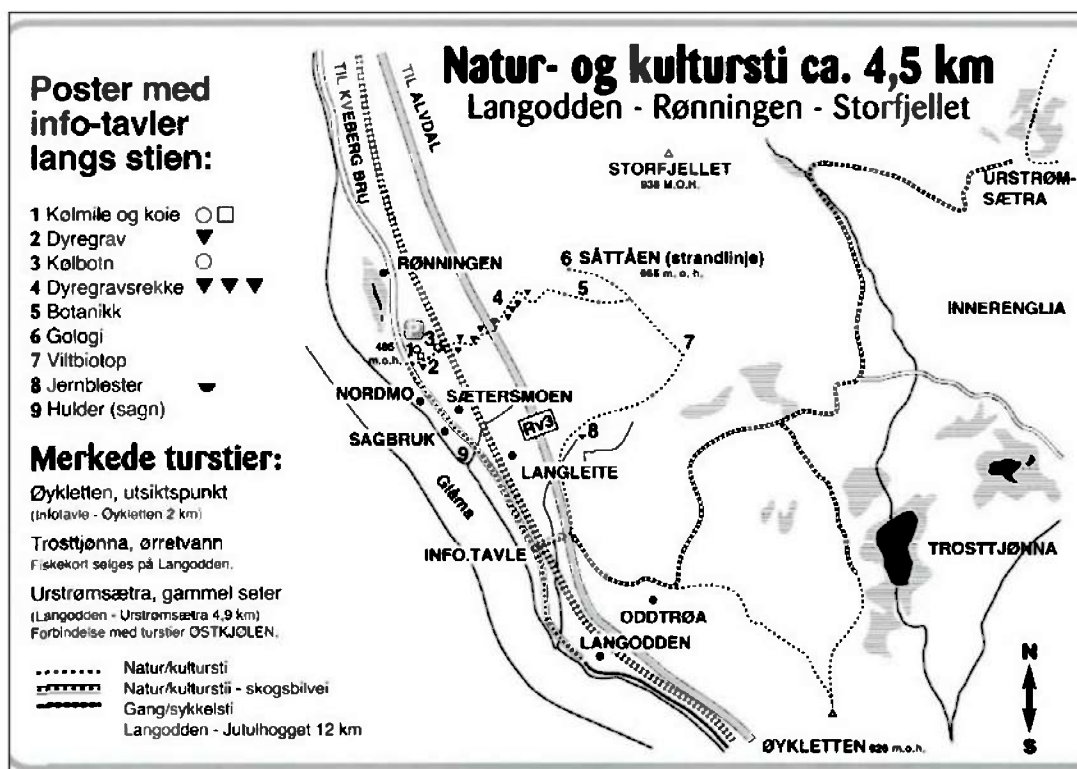
Kulturmiljø

Tema	Registreringer	Vurdering av tiltak
Helhetlige kulturlandskap	Kultursti	Tas hensyn til lokale kulturstier
Automatisk fredede kulturminner	Fangstgrop ID 121801-4 Jernvinneanlegg ID 122253	Søke om dispensasjon fra lov om kulturminner for å fjerne kulturminnelokaliteter.
Sefrakregistreringer (bygninger fra før 1900)	Ingen SEFRAregistrerte bygninger kommer i konflikt med tiltaket.	Ingen

4.6 Friluftsliv

Det vil bli tatt hensyn til natur- kulturstier i prosjektet.

Gjennomføring av tiltak anses ikke å føre til negative virkninger for friluftslivet i området.



4.7 Ytre miljø

Det skal utarbeides YM (ytre miljø) -plan for prosjektet. Aktuelle problemstillinger skal risikovurderes tidlig i overgang mellom reguleringsplan- og byggefase.

4.8 ROS - Helse, miljø og sikkerhet

I tilknytning til reguleringsplanarbeidet er det utført en analyse av risiko og sårbarhetsforhold. ROS-analysen bygger på det planmaterialet og de opplysninger som nå foreligger.

Planbeskrivelse

Metode

Analysen er gjennomført i henhold til rundskriv Gs-1/01 fra DBS. Mulige uønskede hendelser som kan påvirke vegens funksjon er vurdert, jf. vedlagt sjekkliste. Forhold som ikke er vurdert i sjekklista er ikke merket.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er delt i:

Grad av sannsynlighet	Markering av grad	Kommentar
Svært sannsynlig	(4)	Kan skje ofte
Sannsynlig	(3)	Kan skje av og til
Lite sannsynlig	(2)	Kan skje
Usannsynlig	(1)	Hendelser er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner
Ikke sannsynlig	(0)	Ikke aktuell hendelse/situasjon

Vurdering av konsekvens for uønskede hendelser er delt i:

Grad av konsekvens	Markering av grad	Kommentar
1. Ubetydelig	(1)	Ingen person eller miljøskade
2. Mindre alvorlig	(2)	Få/små personskader eller miljøskader
3. Alvorlig	(3)	Person eller miljøskader som krever behandling
4. Svært alvorlig	(4)	Personskader som medfører død eller varige nedsatt funksjoner, - Langvarige miljøskader.

Mulige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i tabellen under

Hendelser / situasjon	Konsekvens for tiltaket	Konsekvens av tiltaket	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/ Tiltak
Natur og miljøforhold						
Ras/Skred/flom/grunn						
1. Masseras/Skred			0			
2. Snø/isras						
3. Flomras			0			
4. Elveflom			0			
5. Tidevannsflom			0			
6. Radongass			0			
Vær og vindeksponering						
7. Vindutsatte område			0			
8. Nedbørsutsatte område			0			
Natur og kulturområder						
9. Sårbar flora	x		3	2		Det kan finnes fremmede skadelige arter (karplanter)som ikke er registrert langs parsellen. Plantene skal ikke spres, jf. Region øst Handlingsplan for fremmede skadelige arter (2011). Jf. YM-plan og rigg- og markedsplan.
10. Sårbar fauna/fisk			0			
11. Verneområde			0			
12. Vassdragsområde		x	2	2		Graving i forhold til overvannsløsninger forventes ikke å påvirke vannkvaliteten varig i vassdragene. YM-plan. Jf. Lov om vassdrag og grunnvann (Vannressursloven) § 5 første ledd.
13. Fornminne			0			
14. Kulturminne/miljø	x		3	3		Det er registrert to kulturminner som søkes frigitt
15. Område for idrett/leik			0			
16. Park rekreasjonsområde			0			
17. Vassomr. for friluftsliv			0			
Menneskeskapte forhold						
18. Veg, bru knutepunkt			0			
19. Havn kaianlegg			0			
20. Sykehus/-hjem, kirke			0			
21. Brann/politi/SF			0			
22. Forsyning kraft, vatn			0			
23. Tilfluktsrom			0			
Forurensing			0			
24. Industri			0			
25. Bolig/fritid		x	3	2		Tiltaket vil berøre private eiendommer, men er tilpasset så langt det er mulig. Tiltaket medfører innløsning av tre boliger/fritidsboliger.
26. Landbruk		x	3	2		Ervært areal er registrert som dyrket

Planbeskrivelse

						mark. Dyrket mark blir båndlagt, men tiltaket utgjør ikke risiko for landbruket ut over dette.
27. Akutt forurensing			0			
28. Støv og støy; industri			0			
29. Støv og støy; trafikk			0			
31. Støy andre kilder			0			
32. Forurensing i sjø			0			
33. Forurensing i grunn			0			
34. El-forsyning			0			
Andre farlige/spesielle områder/forhold						
35. Industriområde			0			
36. Høyspentlinje	x		2	3		Høyspent luftstrekk berører traseen. Disse må det tas hensyn til.
37. Risikofyllt industri mm (kjemikalie/eksplosiv, olje/gass, radioaktiv)			0			
38. Avfallsbehandling			0			
39. Oljekatastrofeområde			0			
40. Spesielle forhold ved utbygging gjennomføring			0			
Transport						
41. Ulykker med farlig gods			0			
42. Vær/føre begrenser tilgjengeligheten til området			0			
43. Ulykker i kryss/ avkjørsler	x		2	3		Kan forekomme. Kryss og avkjørsler er planlagt med sikt i samsvar med regelverket.
44. Ulykke med gående /syklende		x	2	3		Kan forekomme, men forholdene vil være mer oversiktlige enn i dag.
45. Andre ulykkespunkt						

Risikoen av hendelsene er her framstilt i diagram:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		9,25,26	14	
2. Lite sannsynlig		12	36,43,44,	
1. Usannsynlig				

Hendelser i rødt felt:

Tiltak nødvendig

Hendelser i gult felt:

Tiltak skal vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte

Hendelser i grønt felt:

Rimelige tiltak bør gjennomføres

Kommentar til tabell

Etter vurdering av risikobildet er det få hendelser hvor tiltak er nødvendig.

I henhold til Statens vegvesens «Handlingsplan for fremmede arter», Region øst (2011), skal eventuelle forekomster av uønskede arter fjernes. Det er Statens vegvesen sitt ansvar at uønskede arter ikke spres og eventuelle planter skal derfor fjernes ved gjennomføring av tiltak.

Høyspentledninger i luft er markert på reguleringsplankartet med en faresone. Ved maskinarbeid nærmere en 30 meter fra høyspentledning skal netteier kontaktes for vurdering av jobben sammen med maskinfører.

Trafikkulykker kan generelt forekomme i kryss og avkjørsler og med gående og syklende. Konsekvensene ved en ulykke kan være alvorlige, men ved gjennomført tiltak vil sjansene for at dette skjer være betydelig mindre enn ved dagens forhold.

I henhold til Forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser blir det utarbeidet en egen SHA-plan for utbyggingsfasen. Gjennomføringen av tiltak innebærer at trafikken må gå gjennom anleggsområdet. Hensynet til sikkerheten for arbeidere og trafikanter vil bli i varetatt ved en planmessig framdrift og tilhørende skilting.

4.9 Trafikksikkerhet

Reguleringsplanen legger til rette en mer trafikksikker veg, med reduksjon av skadeomfang dersom ulykken er ute.

Sikring av siktforhold fra avkjørsler vil gjøre disse mer oversiktlige og trafikksikre.

Bredere avskoget areal langs vegen vil gi større muligheter til å oppdage vilt langs vegen og sannsynligvis redusere antallet nye viltpåkjørslar på strekningen.

5 GRUNNERVERV

5.1 Grunnervervsprosessen

Erstatning for de inngrep som påføres den enkelte på grunn av gjennomføring av prosjektet blir utbetalt etter minnelige avtaler, inngått etter forhandlinger eller, dersom det ikke oppnås enighet om minnelige avtaler, vil et rettslig ekspropriasjonsskjønn fastsette erstatningen.

Reguleringsplanen er grunnlag for utarbeidelse av arealoversikt som vil bli benyttet ved grunnervervsforhandlinger og inngåelse av kjøpekontrakt.

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 inntektstap under anleggsperioden inngår som en del av erstatningsoppgjøret.

5.2 Bygninger

Det legges opp til at tre eiendommer innløses som følge av reguleringsplanen, jfr. plankartet.

5.3 Arealbeslag

Areal erverves teoretisk til ytre formålsgrense for annen veggrunn, jf. avstander som beskrevet i pkt. 3.12. I planforslaget er det gjort noen tilpasninger for å få et mer hensiktsmessig grenseforløp etter erverv, enn det en ville fått ved slavisk å følge forløpet til skjæringstopp/fyllingsfot. Ytre formålsgrense for annen veggrunn - grøntareal, jf. reguleringsplankartet, er yttergrense for det arealet hvor reguleringsplanen vil gi ekspropriasjonshjemmel til permanent erverv.

Samlet legges det til rette for erverv av ca. 1000 daa(dekar) til vegformål.

Nytt beslaglagt areal utgjør ca. 735 daa skogsmark, ca. 37 daa dyrket mark/produktiv jord, ca. 18 daa innmark og ca. 210 daa annet areal.

Bestemmelsesområder for midlertidig arealbeslag utgjør til sammen ca. 272 daa.



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen