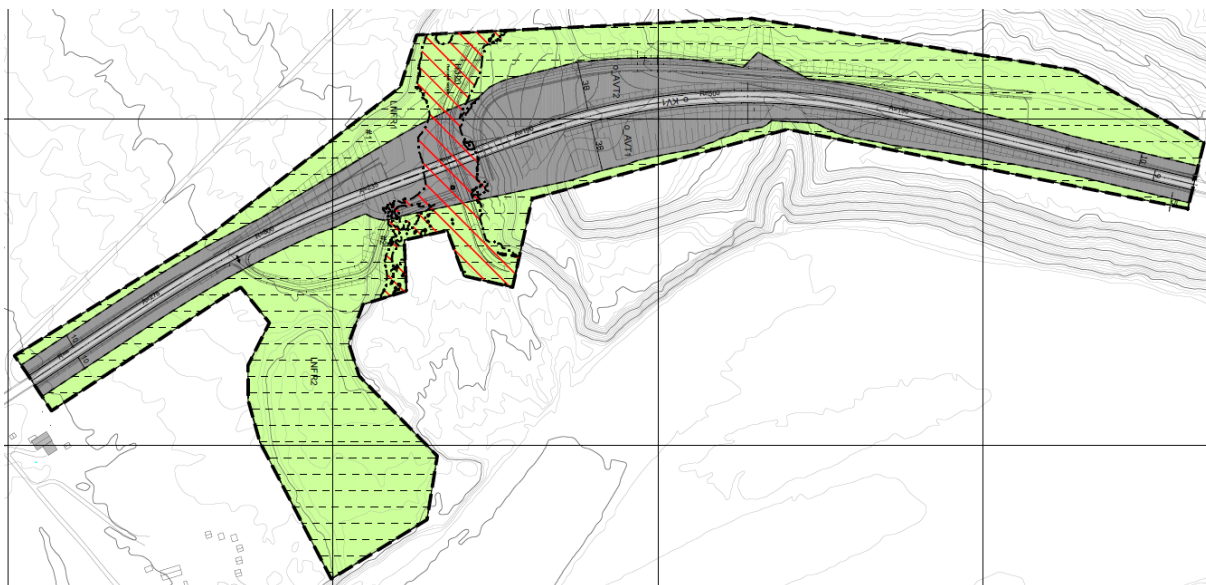




Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

**Planforslag til
høring og offentlig ettersyn**



Detaljreguleringsplanen Rv. 3 Søre Bjøråa bru

Planident 3423_20240200

Stor-Elvdal kommune

25.09.2025

Statens vegvesen

Divisjon Drift og vedlikehold

1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Stor-Elvdal kommune, utarbeidet detaljreguleringsplanen Rv. 3 Søre Bjøråa bru.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse, med vedlegg
 - Se pkt. 13.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, dato 3. juli 2025

2 Hensikt

Reguleringsplanen skal fastsette en vegkorridor for kryssing av elva Søre Bjøråa med offentlig veg og legge til rette for nødvendig eiendomsinngrep, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksveganlegg og elvefar i vegkorridoren.

Planen skal danne et grunnlag for eiendomsinngrep etter veglovens kap. VI for grunnnerverv til vegformål, midlertidig bruksrett av arealer til bygging og bruksrett av arealer til adkomst for drift og vedlikehold.

1 Innledning	1
2 Hensikt	1
3 Planområdet og eiendommer som omfattes	4
3.1 Planområdet	4
3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet	5
4 Planstatus og overordnede føringer	6
4.1 Målsetning med planarbeidet	6
4.2 Rammer og føringer	6
4.2.1 Vegprosjekt todelt i planlegging og utbygging	6
4.2.2 Nasjonale planer og føringer	7
4.2.3 Lovverk, statlige retningslinjer og veiledere	9
4.3 Planprosess, medvirkning og behandling av reguleringsplanforslag	12
4.4 Regionale planer, kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner	13
4.4.1 Regionale planer og strategier	13
4.4.2 Kommuneplanens arealdel	13
4.4.3 Reguleringsplaner	14
4.5 Særlovsbehandlinger	14
5 Hovedutfordringer i planområdet	15
6 Mulighetsvurderinger	16
7 Planforslaget; plankart og bestemmelser	17
7.1 Plankart og bestemmelser	17
7.2 Planbeskrivelse	18
7.3 Illustrerende tegninger	18
7.4 Arealbruk, endringer og arealregnskap	18
7.3 Grunnerverv	19
8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst	20
8.1 Situasjon	20
8.2 Trafikkforhold	21
8.3 Landskap, bru og landbruksveger	26
8.4 Naturfare – Flom, erosjon og skred	33
8.5 Naturmangfold og vannmiljø – Sammenstilling	42
8.6 Naturmangfold – Verneområder	44
8.7 Naturmangfold – Naturtyper	45
8.8 Naturmangfold – Arter/dyreliv (eksklusive limnisk naturmangfold)	46
8.9 Naturmangfoldloven – Vurderinger	48

8.10 Vannmiljø – Arter og naturtyper i vann (limnisk naturmangfold)	51
8.10.1 Vassdraget Søre Bjøråa med kantsoner	51
8.10.2 Vannforskriften – Med vurdering av § 12	54
8.11 Kunnskapsgrunnlag/kilder for naturmangfold og vannmiljø	54
8.12 Naturressurser.....	55
8.13 Grunnforhold.....	56
8.14 Naboskap	58
8.15 Støy	59
8.16 Barn og unge	59
8.17 Friluftsliv	59
8.18 Kulturarv	59
8.19 Massehåndtering	59
8.20 Teknisk infrastruktur.....	61
8.21 Byggegrenser.....	61
8.22 Klimagassutslipp	61
9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	62
10 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	64
11 Gjennomføring av forslag til plan	65
11.1 Framdrift og finansiering.....	65
11.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden	65
11.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	65
11.6 Ytre miljø-plan	65
Naturmangfold	65
Naturressurser.....	66
Støy	66
Luftforurensning	67
Forurensning av jord og vann.....	67
Materialvalg og avfallshåndtering	68
Landskapsbilde.....	69
Kulturarv	69
Klimagassutslipp og energiforbruk.....	70
12 Sammendrag av innspill og merknader.....	71
12.1 Innspill til planoppstart	71
12.2 Høringsuttalelser og innspill fra offentlig ettersyn.....	78
13 Vedlegg	79
V1) Dispensasjon – vannressursloven – til å fjerne kantvegetasjon, fra Statsforvalteren	79

V2.1) C-tegning–Primærveg	79
V2.2) F-tegning–Normalprofiler	79
V2.3) K-tegning–Søre Bjøråa bru	79
V2.4) U-tegninger–Tverrprofiler	79
V3) Hydrologi Søre Bjøråa bru	79
V4) Geoteknisk datarapport – 16832–GEOT–01	79
V5) Forstudie 2023 – Kryssing med rv. 3 over vassdraget Søre Bjøråa med interims-bru og ny bru	79

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

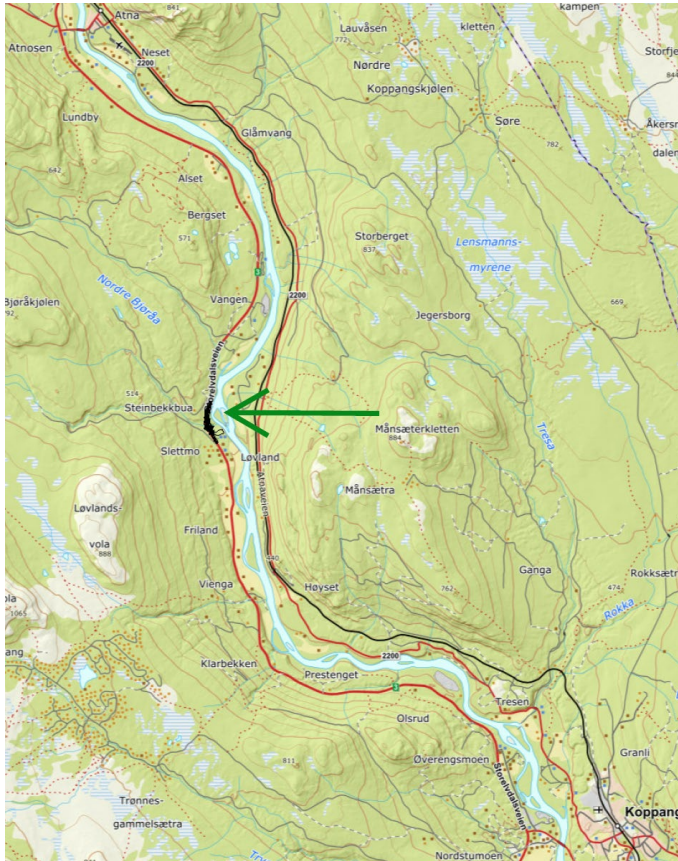
3.1 Planområdet

Planområdet ligger ved Bjøråneset og elva Søre Bjøråa. Området ligger 13,5 km nord for Nordstumboen og 11 km sør for Atnosen.

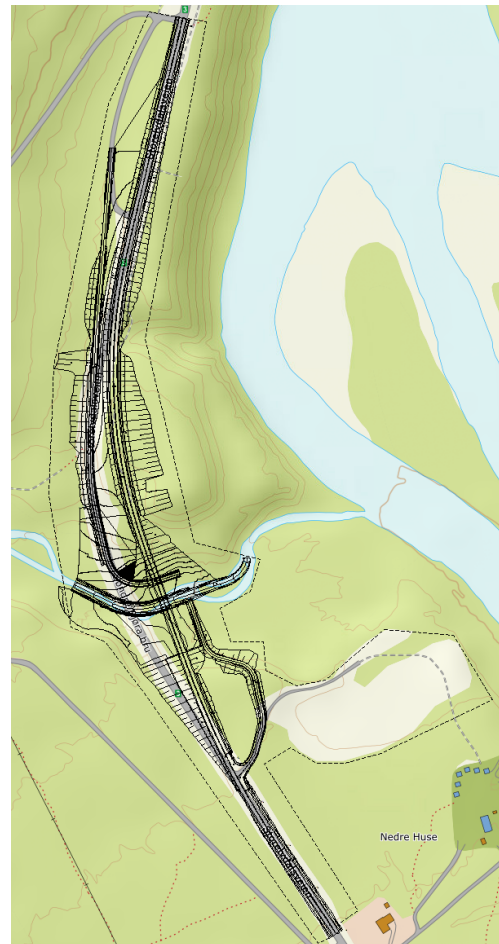
Rv. 3 går fra Kolomoen i Stange til Ulsberg i Rennebu. Den er en del av den nasjonale transportkorridoren Oslo – Trondheim og riksvegtrute 6b. Vegen er den korteste og raskeste vegforbindelsen mellom disse byene. Så mye som 80–90 prosent av semitrailere og vogntog mellom disse byene foretrekker rute 6b når de ikke har oppdrag mellom Kolomoen og Ulsberg. Sammen med E6 er den hovedforbindelsen mellom Øst–Norge, Sør–Sverige og kontinentet, og Midt– og Nord–Norge. Den har slik en viktig funksjon for samfunnssikkerheten.

Historiske kart viser en gjennomgående veg i dalføret og planområdet. Vegen går i området gjennom et landlig, kupert, rolig og skogkledd landskap med gode visuelle kvaliteter. Ved å legge vegen rolig i terrenget og i tilknytning til historisk trase vil samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer kunne gi et landskap med god livskvalitet for lokalmiljøet, god reiseopplevelse og trafiksikkerhet.

Regulert område er på 106 daa. Det avgrenses til et nødvendig område for en vegkorridor og for et midlertidig anleggsområde.



Tiltakets beliggenhet mellom Koppang og Atna.



Planområdet med prosjekterte modeller for veg, vassdrag og terreng.

3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

Planområdet omfatter dagens vegeiendom til rv. 3 og naboeiendommer til denne.

Eiendommer som er berørt av forslaget, gnr./bnr.	
17/1	Stor-Elvdal kommune
79/38, 17/307	Statens vegvesen

Eiendommer som er varslet	
Gnr. 17	
Bnr. /1, /47, /159, /160, /163, /164, /165, /217, /256, /272, /296, /316, /329, /340, /400, /492, /495, /634, /635, /774, /1118	

4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Målsetning med planarbeidet

Planarbeidet skal ha tiltakets resultatmål om en etablering av ny bru som hovedmål.

Følgende mål er satt for å prioritere fremkommelighet, trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet og robusthet.

- Avsette korridor for riksveg 3 for kryssing av elva Søre Bjøråa med tilstøtende veg, som hensyntar en dimensjonerende brukstid for brua på 100 år.
- Planlegge som ny veg, i tråd med dimensjoneringsklasse H1, som skal tilrettelegge for muligheten til å sette fartsgrensen til 90 km/t i brukstiden, som innebærer kurvaturkrav i henhold til dimensjoneringsklasse H2.
- Gjøre transportsystemet mer robust i møtet med klimaendringene og bidra til forutsigbarhet i drift- og vedlikeholdsfasen av konstruksjoner, der et sentralt virkemiddel er å ha en bru med godt utprøvde løsninger og gi brua romslige proporsjoner.
- Planen skal avklare elvefarets løp og Vannressursloven § 12 for å muliggjøre effektiv gjenoppretting av elvefarets løp i tilknytning til vegområdet.
- Detaljering skal gi samsvar med PBL § 1–6 andre ledd og SAK10 § 4–3a, og planen skal avklare visuelle kvaliteter krevet i PBL § 29–2, slik at brua kan gjennomføres uten ytterligere byggesøknad.

En tilleggsmålsetning har oppstått i planarbeidet.

- Fastsetting av avslutning av massetak.

4.2 Rammer og føringer

Følgende er vurdert å være relevant for planarbeidet.

4.2.1 Vegprosjekt todelt i planlegging og utbygging

De to delfaseprosjektene har følgende omfang.

- Planlegging:
 - Reguleringsplanfaseprosjekt: Arealplan og avklaring av byggesak.
- Utbygging:
 - Byggefaseprosjekt: Grunnerverv, detaljprosjektering og bygging.

4.2.2 Nasjonale planer og føringer

Prosjekteiers beslutning om tiltak

Prosjektet eies av divisjonen Drift og vedlikehold og er fastsatt som en del av «Aktuelle tiltak i perioden» i Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2025–2030. Tiltaket er betegnet som kritisk.

St.meld. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036

Tiltaket har ikke en egen bevilgning i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036. Tiltaket er en del av NTPs Utbedringsstrekninger, Rv. 3 Østerdalen.

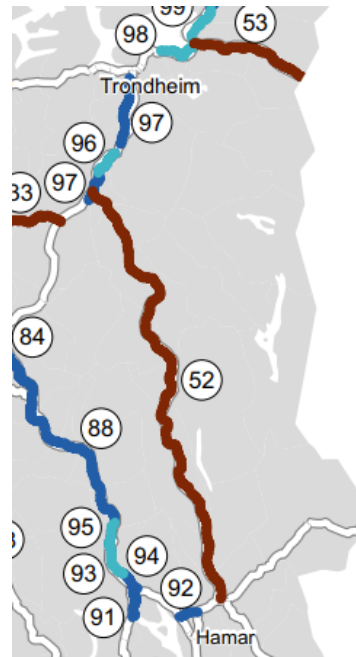
13.6.1 Utbedringsstrekninger

Rv. 3 Østerdalen

[...] Det er utfordringer med fremkommeligheten, særlig for tungtransporten, da veien er stedvis bratt og svingete, og det er mange bruer som trenger rehabilitering. [...]

I perioden videreføres arbeidet med å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på strekningen.

[...]



Utklipp fra figur 13.6 Kart over veitiltak i Sør-Norge for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier AS, i Meld. St. 14, Nasjonal transportplan 2025–2036. Brune streker viser Utbedringsstrekninger og boble nr. 52 viser vegtiltaket Rv. 3 Østerdalen.

Utdrag fra Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

Gjennomføringsplanen 2022 – 2027, Statens vegvesen

Porteføljestyling av riksveginvesteringer

[...]

Gjennom behandlingen av NTP 2022–2033 har Stortinget sluttet seg til at Statens vegvesen gis handlingsrom til å gjennomføre jevnlige vurderinger og prioriteringer av prosjektenes omfang og rekkefølge, innenfor de rammer som er gitt i transportplanen.

[...]

Samfunnssikkerhet

[...]

Statens vegvesen vil i perioden 2023–2027 ha en tett oppfølging av samfunnssikkerhet i de samfunnsøkonomiske analysene og øvrig beslutningsgrunnlag som grunnlag for å sikre fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet også ved store påkjenninger. En stor andel av de uønskede

hendelsene i transportsektoren, med samfunnsmessige konsekvenser, er naturhendelser. Effekten av klimaendringene må vurderes i tidlig planleggingsfase, og hensyntas ved valg av konsept, trase og konkrete sikringstiltak. Videre er styrket vedlikehold, skredsikring, flom- og skredvarsling og målrettet beredskapsarbeid andre sentrale virkemidler for å gjøre transportsystemet mer robust i møtet med klimaendringene.

[...]

Gjennomføringsplanen 2025 – 2030, Statens vegvesen

Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2025–2030 viser planlagte aktiviteter de neste seks årene og følger opp Nasjonal transportplan 2025–2036.

I seksårsperioden vil Statens vegvesen ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må.

[...]

God fremkommelighet i hele landet

[...]

Arbeidet med å fornye bruer fortsetter og vil kreve en langsiktig innsats. Det planlegges brutiltak over hele landet, som er viktig for å motvirke «eldrebølgen» av bruer og sikre framkommelighet for næringsliv og militær aktivitet. På enkelte strekninger, som rv. 3 i Østerdalen, er det behov for bygging av nye bruer,

[...]

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Hensyn til samfunnssikkerhet og tiltak for klimatilpasning av infrastrukturen vil framover få økt betydning for å sikre framkommeligheten i veinettet. Den sikkerhetspolitiske situasjonen er endret dramatisk, og det er nye og mer krevende forventninger og krav til blant annet militær mobilitet i transportnettet.

Klimaendringene har også eskalert, og vi opplever hyppigere ekstremvær med overvann, skred og ras.

En systematisk og risikobasert forvaltning av veinettet står sentralt i Statens vegvesens arbeid med å holde veinettet åpent og unngå nedetid over lengre tid. Samtidig kan det skje stengninger som følge av natur- eller værhendelser, tekniske eller menneskelige feil, eller villedte handlinger. Det er derfor nødvendig å ha en robust infrastruktur med gode omkjøringsalternativer, og evne til rask reetablering med god informasjon til trafikantene. Tiltakene i gjennomføringsplanen vil bidra til å bedre standarden på kritisk infrastruktur. Dette gjelder spesielt eldre bruer og veier som har dårlig bæreevne der hvor tyngre kjøretøy må kunne møtes.

Østlandet

[...]

På rv. 3 i Østerdalen er det spesielt aktuelt med tiltak på bruer og sikring av flomutsatte områder etter ekstremværet Hans.

[...]

Langsiktig utviklingsstrategi (LUS), Statens vegvesen

Riksvegtrute 6b omfatter vegstrekningene rv. 3 Kolomoen x E6 – Ulsberg x E6, og rv. 25 Hamar (Strandgata) – Løten (Tønset) x rv. 3.

LUS har fastsatt strategien for rv. 3 i tiltaksområdet som «Utbedre det vi kan».

Riksvegutredningen 2019, av Statens vegvesen, om utbedring fram til år 2050 legger til grunn et utbedringsalternativ på strekningen fra Rena til Ulsberg som innebærer en vegbredde på hele strekningen på 9 m, men ellers ha glidende sprang i vegstandard med delstrekninger som utbedres til en standard som er mindre enn dimensjoneringsklasse H1, jf. N100(2023) og «17/224490–23 Rute 6b – Riksvegutredningen 2019».

Rutevise utredninger ble i 2025 erstattet av Langsiktig utviklingsstrategi (LUS) hos divisjonene Drift og vedlikehold og Transport og samfunn i Statens vegvesen, som foregår som et dynamisk utredningsarbeid og foretar rutevise og strekningsvise prioriteringer basert på tilstandsgrader.

Fremkommeligheten langs rv. 3 i planområdet påvirkes av dårlig vertikal- og horisontalkurvatur og at brua Søndre Bjøråa bru må byttes ut. Et fremskrevet klimaperspektiv vil gi økte påkjenninger for både rv. 3 og omkjøringsrutene. Bruer prosjekteres for 100 års dimensjonerende brukstid, jf. N400(2024), som krever fremskrivninger for å sikre fremkommelighet, trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet og robusthet mht. flom og skred.

Samfunnssikkerhet handler om å se vegnettet i sammenheng som et større transportsystem og vurdere om og hvordan samfunnssikkerheten blir påvirket. Dette gjøres ved 3R-metoden, som gir et grunnlag for å vurdere de sikkerhetsmessige konsekvensene av transportinvesteringer for samfunnet.

- Robusthet handler om infrastrukturens tåleevne.
- Redundans handler om hvilke omkjøringsmuligheter som eksisterer.
- Restitusjon handler om hvor raskt det er mulig å gjenopprette infrastrukturen til opprinnelig eller redusert ytelse/kapasitet ved et lengre/varig brudd.

4.2.3 Lovverk, statlige retningslinjer og veiledere

Grunnlaget for utarbeidelse og vedtak av reguleringsplanen er lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 27. juni 2008 (PBL). Planarbeidet har rettigheter og plikter som er fastsatt i følgende lover med hjemlede forskrifter, samt føringer gikk fra Regjeringen og Statsforvalterembetet.

Lowverk

- Plan- og bygningsloven
 - Forskrift om konsekvensutredninger
 - Kart- og planforskriften
 - Vannforskriften
 - Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 24.01.2025 nr. 69, Kommunal- og distriktsdepartementet

- Statlige planretningslinjer for klima og energi, 20.12.2024 nr. 3359 Kommunal- og distriktsdepartementet
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, 20.09.1995 nr. 4146 Kommunal- og distriktsdepartementet
- Byggesaksforskriften (SAK 10), 26.03.2010 nr. 488 Kommunal- og distriktsdepartementet
- Statlige veiledninger:
 - Systemveiledere som dekker hele planområdet
 - Reguleringsplan (2022)
 - Annen systemveiledning
 - Kommunal planoppgave tatt over av Statens vegvesen:
 - Medvirkning til planlegging (2014)
 - Konsekvensutredning
 - Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (2021)
 - Når skal tiltak etter vedlegg II konsekvensutredes? – Vurdering etter §10 i forskriften (2017)
 - Plankart og planregister
 - Veileder til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister
 - Andre viktige dokumenter
 - Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027
- Forurensningsloven
 - Forurensningsforskriften
 - Avfallsforskriften
- Klimaloven
- Kulturminneloven
- Lakse- og innlandsfiskloven
 - Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag
- Naturmangfoldloven
 - Forskrift om fremmede organismer
- Vannressursloven
 - Vannforskriften
- Vassdragsloven
- Veglova
 - Trafikklastforskrift for bruer m.m.
 - Forskrift om anlegg av offentlig veg
 - Vegsikkerhetsforskriften
 - Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg
 - Vegnormaler:
 - N100 Veg- og gateutforming
 - N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr
 - N-V120 Premisser for geometrisk utforming av veger
 - V130 Vegen i landskapet
 - V134 Veger og dyreliv
 - N-V160 Vegrekkverk og andre trafiksikkerhetstiltak

- N-V161 Rekkverk på bruer og støttemurer
- N200 Vegbygging
- N-V220 Geoteknikk i vegbygging
- V221 Grunnforsterkning, fyllinger og skråninger
- N-V240 Vannhåndtering
- N300 Trafikkskilt
- N302 Vegoppmerking
- N400 Bruprosjektering
- R411 Bruforvaltning riksveg
- V420 Utforming av bruer
- V440 Bruregistrering
- R610 Drift og vedlikehold
- R700 Tegningsgrunnlag
- V712 Konsekvensanalyser
- V740 Eiendomsinngrep
- V770 Modellgrunnlag

Statlige retningslinjer

- Klima og miljødep.
 - T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Kommunal- og distriktsdep.
 - T-1057 Riks- og fylkesveger (1994)
 - Nasjonale produktspesifikasjoner for arealplan og digitalt planregister (NPAD)
 - Digital fremstilling av arealplan og planregister

Statlige rundskriv

- H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaker

Faglige veiledninger fra direktorat

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 - DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging
- Miljødirektoratet
 - Veileder M-1243 Disponering av jord og stein som ikke er forurenset
 - Veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø
- Norges vassdrags- og energidirektorat
 - NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging
 - Kartbasert veileder for reguleringsplan:
 - 2 Sikkerhet mot flom erosjon, skred og overvann
 - NVEs veileder 4/22 Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar
 - NVEs veileder 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
 - NVEs faktaark 7/2018 Hvordan ta hensyn til klimaendringer i arealplanlegging
 - 4 Overvann (kartlegging)
 - NVEs veileder 1/2022 Veileder for flomberegninger
 - 6 Flom (aktsomhetskart)

- NVEs retningslinjer 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- 9 Skred i bratt terreng (aktsomhetskart)
 - Grenser til et område
- 10 Skred i bratt terreng (andre aktsomhetsområder)
 - Grenser til områder
- 11 Skred i bratt terreng (lokal vurdering av)
 - Grenser til et område
- 16 Vassdrag og grunnvann
 - NVEs veileder 1/2021 Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak.
- Statens vegvesen:
 - Klimahandlingsplan 2024 – Drift og vedlikehold – Handlingsplan for utslippskutt
 - Håndbok 178 Planlegging av massetak

Statsforvalterembetet – Statsforvalteren i Innlandet

- Miljøvern
 - Disponering av rene overskuddsmasser (2024)
 - Disponering av forurensede masser (2024)

4.3 Planprosess, medvirkning og behandling av reguleringsplanforslag

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen utarbeidet detaljreguleringsplanen, lagt forslaget frem for høring og offentlig ettersyn, og vurdert innkomne uttalelser.

Følgende framdrift for planarbeidet er planlagt.

Aktivitet	Tidsplan
Oppstartsmøte med Stor-Elvdal kommune	17.06.2024
Varsel om oppstart	24.06.2024
Frist for å sende inn innspill	13.08.2024
Statens vegvesen legger planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn	September 2025
Frist for å sende inn innspill	November 2025
Sluttbehandling i Stor-Elvdal kommune	Desember 2025 eller senere

Kommuneskogen er eneste berørte grunneier og har selv bidratt til aktiv medvirkning.

Det vesentligste av den tilgrensende bebyggelsen ble underrettet direkte i brev form om oppstart av planarbeidet og om offentlig ettersyn.

Innspill til planoppstart er sammenstilt og vurdert, se vedlegg i pkt. 12.

Etter høring og offentlig ettersyn er uttalelsene og merknadene behandlet av Statens vegvesen. Her fremgår det hvordan uttalelsene har vært vurdert, se vedlegg i pkt. 13.

Når forslaget til detaljreguleringsplanen er ferdigbehandlet av Statens vegvesen sendes det til Stor-Elvdal kommunes planavdeling og planutvalg som gir sin innstilling, skriver saksfremlegg og legger planforslaget fram for kommunestyret for vedtak.

Det vil ikke bli ny nabovarsling, jf. Plan- og bygningsloven § 12-10 tredje ledd. Reguleringsplanen er tilstrekkelig detaljert slik at naboer og gjenboere kan kunne vurdere konsekvensene opp mot sine interesser og skal slik sikre et fullstendig unntak fra plan- og bygningslovgivningen om byggesak, jf. Forskrift om byggesak §4-3 bokstav a. Se avklaringen av visuelle kvaliteter, universell utforming og forsvarlighet i pkt. 7.3.

4.4 Regionale planer, kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner

4.4.1 Regionale planer og strategier

Følgende er vurdert som å være relevant for planarbeidet.

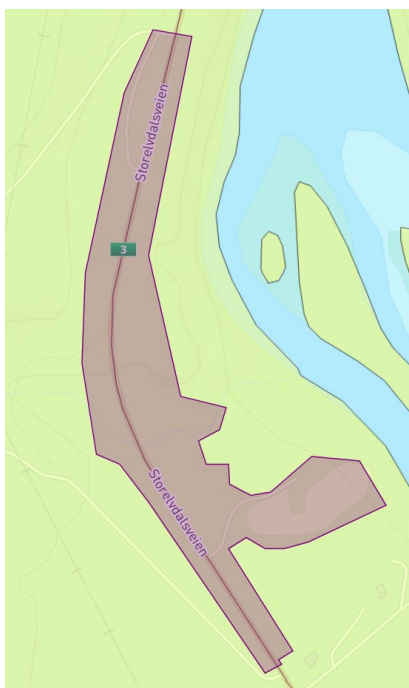
Innlandet fylkeskommune

- Regional plan for klima, energi og miljø (2023)
- Regional vannforvaltningsplan 2022–2027 – Innlandet og Viken vannregion
- Regionalt tiltaksprogram 2022–2027 – Innlandet og Viken vannregion
- Regional samferdselsplan for Hedmark 2012 – 2021

4.4.2 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplan 3423_KPLAN01 – Kommuneplanens arealdel 2003 – 2015

- Hele reguleringsplanen ligger i kommuneplanens LNF-område med vanlig rettsvirkning.
- Dagens rv. 3 er regulert med linje for samferdselsformål type Hovedvei.
- Plankartet og arealdelens tekstdel gir ellers ingen føringer for reguleringsplanarbeidet.



Kart med kommuneplanens arealdel og reguleringsplanens avgrensning

4.4.3 Reguleringsplaner

Forslaget innebærer omregulering direkte fra kommuneplanen til en detaljreguleringsplan.

Forslaget grenser i nord til reguleringsplanen 20090100 Rv3 Søndre Bjøråa Bru–Atna syd, 15.04.2009. Planene får sammenfallende arealbruk.



Kartet viser avgrensning til tilstøtende reguleringsplan i nord

4.5 Særlovsbehandlinger

Vannressursloven § 11 om å opprettholde kantvegetasjon.

Etter søknad har Statsforvalteren i Innlandet gitt dispensasjon for å fjerne kantvegetasjon, datert 04.03.2025, Statsforvalters referansenummer er 2025/2853, se vedlegg.

Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag § 1

Søknad om tillatelse ble sendt til Innlandet fylkeskommune den 26.02.2025.

5 Hovedutfordringer i planområdet

Er å ivareta følgende forhold med grunnlag i at tiltakets hoveddel er en bru som har 100 års dimensjonerende brukstid.

- Behov for trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet i transportsektoren, heri transportsikkerhet, fremkommelighet og transportevne.
- Skade på veganlegget fra flom og erosjon i Søre Bjøråa.
- Hensyn til naturmiljø ved bygging, midlertidig disponering og istandsetting, og ved drift og vedlikehold, i kontakt med elva Søre Bjøråa og inntilliggende skogområde.
- Løsningen må ha en byggbarhet og et drift og vedlikehold som er basert på sannsynlige risikoer og utfordringer som kan oppstå i byggefasen og brukstiden.

6 Mulighetsvurderinger

Arealbruk og vegfunksjon vurderes i et 20 års perspektiv etter åpning, jf. Forskrift om anlegg av offentlig veg. Brua er hovedmålet med tiltaket. Derfor utformes tiltaket for å hensynta bruk og funksjon i en 100 års dimensjonerende brukstid for brua, jf. N400.

En byggefase vil typisk vare i 1,5 – 2,5 år der byggbarheten og drift vil kreve midlertidige løsninger for arealbruk og avbøting av påvirkninger.

Forstudie i 2023

På høsten, etter ekstremværet «Hans», ble en forstudie foretatt for å undersøke alternativer for plassering av ei ny bru, for å danne grunnlaget for planleggingen av ei interimsbru. Forstudien konkluderer med at ei ny bru utenfor dagens veg er mest sannsynlig. Se den vedlagte forstudien.

Fastsetting av prinsipiell løsning

Ny veg øst for dagens veg er valgt med grunnlag i vurderingene i forstudien. Da oppnås målet om tilrettelegging for 90 km/t og gir ønskede utforminger av brua og tilstøtende veg, uten fravik fra vegnormaler.

Ved identifisering og fastsetting av strategiske føringer i prosjektet og ROS-analysen ble det valgt å foreta en investering i brulengde og å forlenge tiltaket nordover til grensen til utbedringen av strekningen Søre Bjøråa bru – Atna som ble avsluttet i 2011.

7 Planforslaget; plankart og bestemmelser

7.1 Plankart og bestemmelser

Bestemmelsene er knyttet opp mot angitte formål og bestemmelsesområder i plankartet. Et bestemmelsesområde vil begrense råderetten i en avgrenset tidsperiode. Dokumentene må ses i sammenheng.

Eierform

- Arealer med benevnelsen «o_» foran formålet skal være offentlig eiendom.

Arealformål Pbl § 12-5

Kartsymbol	Formål	Areal (daa)	Funksjon
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)			
o_KV	Kjøreveg	8,7	Vegbane
o_AVT	Annen veggrunn - tekniske anlegg	34,6	Grøfter, kantklippareal, vegens frie rom, vegens sikkerhetssone, elvefar for Søre Bjøråa og andre tiltak for drift og vedlikehold. Sideterrenget utenfor hovedvegens sikkerhetssone. Gjenoppretting av vassdragets løp til den form som er fastsatt i planen.
Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (§ 12-5 nr. 5)			
LNFR	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	62,9	Midlertidig bygge- og anleggsområde der kommuneplanens arealdel skal gjeninntre når bestemmelsesområdet opphører.

Hensynssoner Pbl § 12-6

Kartsymbol	Formål	Funksjon
	Flomfare (320)	Aktsomhetsområde for flom. Bruer sikres mot flom og erosjon med grunnlag i vegnormalene og planens behandling av naturfare.

Bestemmelsesområder Pbl §12-7 nr. 1

Kartsymbol	Formål	Funksjon
	PblMidlByggAnleggOmråde #91	For Statens vegvesens bruk. Skravur fjernes så snart Statens vegvesen har fastslått en avslutning. Flaten avgrenses med PblMidlByggAnleggGrense.

Juridiske linjer, punktsymboler og eierform

Kartsymbol	Formål	Funksjon
Juridiske linjer og punktsymboler (§§ 12-5 og 12-7)		
	Senterlinje	Riksveg
	Bru	Angir avgrensning av konstruksjon.
	Avkjørsel – både inn- og utkjøring	Gir rett til avkjørsel.

7.2 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er et grunnlag for å tolke plankart og bestemmelser.

Planens virkning for miljø og samfunn er innebygget i planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen beskriver den kunnskapsinnhenting og de vurderinger som er foretatt i planleggingen og må foretas i utbyggingen å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning.

7.3 Illustrerende tegninger

Planen består av følgende tegninger, se vedlagt.

- C-tegning – Primærveg – plan- og profil
- F-tegning – Normalprofiler
- K-tegning – Søre Bjøråa bru – Oversiktstegning
- U-tegninger – Tverrprofiler

Se også detaljer i pkt. 8.3.2.

7.4 Arealbruk, endringer og arealregnskap

Planen forutsetter at Staten skal eie arealene regulert til kjøreveg og annen veggrunn som er nødvendig for å opprettholde vegens funksjonalitet. Dette vil medføre erverv av grunn.

Generelle forutsetninger som er lagt til grunn i planen:

- Ny vegeiendom skal vare ut til 10 m fra skulderkant eller 5 m fra skjæringstopp – Den avstanden som er størst.
- Ny vegeiendom skal omfatte sentrale dreneringssystemer.
- Midlertidig anleggsområde avsettes som et ytterligere belte med bredde på 5 m, 10 m eller større etter egne vurderinger.

Etter gjeldende rett har ikke Statens vegvesen plikt til å gjøre opp for seg i form av noe annet enn en pengesum. I dette tiltaket kan det imidlertid være hensiktsmessig med arealoverføring mellom Staten og Stor-Elvdal kommune, som vurderes i grunnervet.

Arealregnskap AR5

	Permanent beslag [daa]	Midlertidig beslag [daa]
30 – Skog	23,3	43,7
50 – Åpen fast mark	0	16,3

7.3 Grunnerverv

Vedtatt plan gir det rettslige grunnlaget for å kunne realisere formålet med planen. Grunnervervet kan enten være knyttet til midlertidig avståelse av grunn til byggefasen eller permanent avståelse av grunn til vegformål.

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrense. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrense for å oppnå en tjenlig grense ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grensejustering.

Det er kommunen som lokal matrikkelmyndighet som avgjør om avviket er i henhold til matrikkellovens bestemmelser, eller om det må søkes om delingstillatelse for å få matrikkelført ny eiendomsgrense. Det er også kommunen som avgjør om slike mindre avvik kan foretas uten noen endring av planen eller om det er nødvendig med en mindre endring av reguleringsplanen etter pbl. § 12–14 andre ledd.

8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

8.1 Situasjon

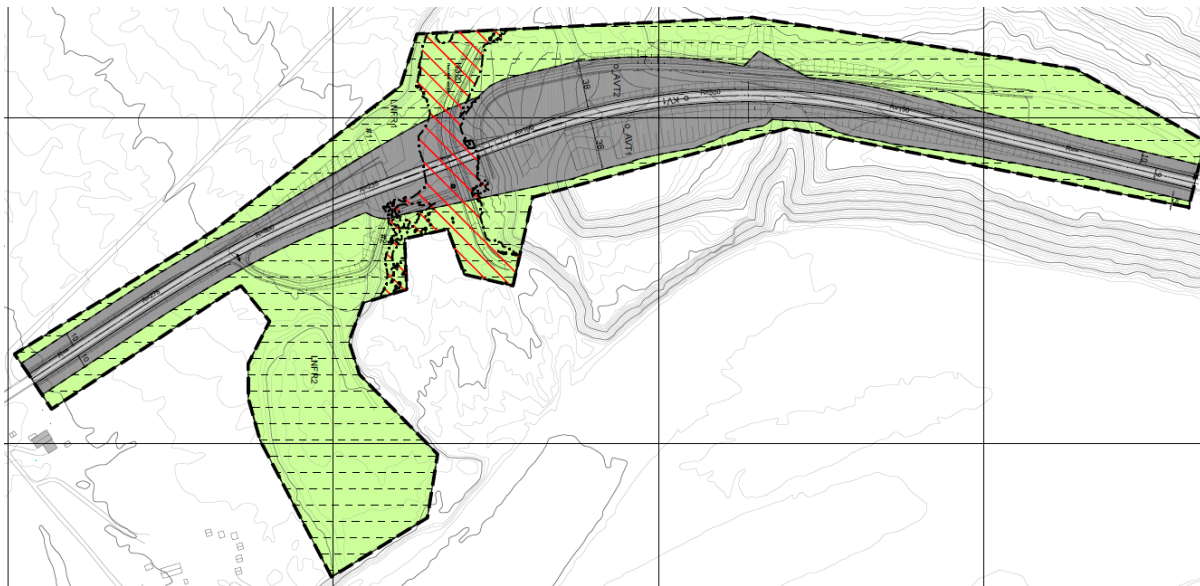
Kun eiendommen 17/1 tilhørende Stor-Elvdal kommune, forvaltet av KF Stor-Elvdal kommuneskoger, og statlig vegeiendom er berørt.

Regulert område er på 106 daa. Det avgrenses til et nødvendig område for en vegkorridor og for et midlertidig anleggsområde.

Krever kryssing og arbeid i vassdraget Søre Bjøråa.

Ingen bygninger, høyspent eller vann- eller avløp er berørt.

Terrenget er nøyaktig kartlagt i hele planområdet.



Planområdet – Utklipp fra plankartet

8.2 Trafikkforhold

8.2.1 Eksisterende trafikkforhold

NVDB og egne registreringer – Data 2023

- ÅDT, total: 2929
- ÅDT, andel lange: 33 %
- Vegdekke, bredde: 7 m
- Fartsgrense:
 - Generelle
 - 70 km/t på 45 m i starten av tiltaket.
 - Fartsgrense 90 km/t ble opphevet i 2007 på bakgrunn av ulykkesstatistikken.
- Ulykker: Registrert i 2011, 2009, 2003, 1994, 1994, 1992 og 1984.
- Avkjørsler: Tre er berørt, ingen går til boliger/gårdsbruk, alle tilhører Stor-Elvdal kommuneskogen og har lite trafikk.
 - PV99646, østover, enkel veg til et ferdig utvunnet masseuttak.
 - PV99530, vestover, enkel veg i tilknytning til SV210.
 - SV210, vegen går vestover til Stenbekken/Øvre/Nedre Tjørnrået.
- Langsgående skogsbilveg nordøst for dagens veg.
- Kun kommuneskogens eiendom 17/1 er berørt og har gode tilkomstmuligheter.
- Gode grunnforhold og normert dekkelevetid.
- Ingen busslommer og minimalt med gang- og sykkeltrafikk.



Kartutsnitt av vegnett og påskrift med vegsystemreferanse, fra vegkart.no

Fra NTP 2025–2036

Så mye som 80–90 prosent av semitrailere og vogntog mellom Oslo og Trondheim foretrekker rute 6b når de ikke har oppdrag mellom Kolomoen og Ulsberg. Sammen med E6 er rv. 3 selve hovedforbindelsen fra Trøndelag, Møre og deler av Nord–Norge til Sør–Sverige og kontinentet. Rv. 3 er hovedaksen nord–sør i Hedmark og er derfor viktig for næringslivet i Nord– og Sør–Østerdal.

Områdets standard per 2025 og kritisk utvikling i 2023

Brua Søndre Bjørå bru, som ble bygget i 1968, fikk avgjørende skader under ekstremværet «Hans» i 2023. Brua har opplevd mange naturskader og i 2025 nådde brua sin levetid som følge av byggekvalitetene som brua ble utført med, kombinert med ytre påvirkninger fra vegsalting og flom.

Brua og tilstøtende veg tilfredsstiller ikke normalkravene i 2025 i den utbedringsstandarden som det er ambisjoner om å nå og må erstattes. Tilstøtende veg har en uheldig geometri nord for brua og er 7 m bred, som gir uventede trafikkforhold sammenliknet med utbedret veg ellers i Østerdalen og medfører trafikkuhell i perioder med lav friksjon.

Historikk

Kongevegen gjennom Østerdalen nevnes i vegbudsjettproposisjonen av 1854 som en av landets viktigste hovedlinjer. [...] Den følger Glomma frem til Koppang hvor den går over i Renas dalføre og videre over Tyllaldalskjølen til Tynset.

[...]

En av vegvesenets fremste oppgaver i årene etter ca. 1850 ble derfor å bygge om [...] for å fremskaffe veger med rimeligere stigningsforhold. Dette skjedde da som regel ved at vegene ble ført frem i andre strøk.

(«Gamle veger og bruer i Hedmark fylke», pkt. 2–V og pkt. 3–Strekningen Koppang–Tynset, Statens vegvesen, oktober 1982)

På historiske kart fra 1800–tallet og fram til andre verdenskrig vises utviklingen til den gjennomgående vegen fra Nordstumboen til Atna, se pkt. 8.3.1 Eksisterende forhold landskap.

Riksveg 30 mellom Nordstumboen, Atna og Alvdal gjennomgikk en stor byggeperiode på 60–tallet da strekningen gikk over fra å være en veg for enklere transportbehov til å bli en fullverdig utbygd riksveg. Overgangsbrua Søndre Bjørå bru ble bygget i planområdet i 1968.

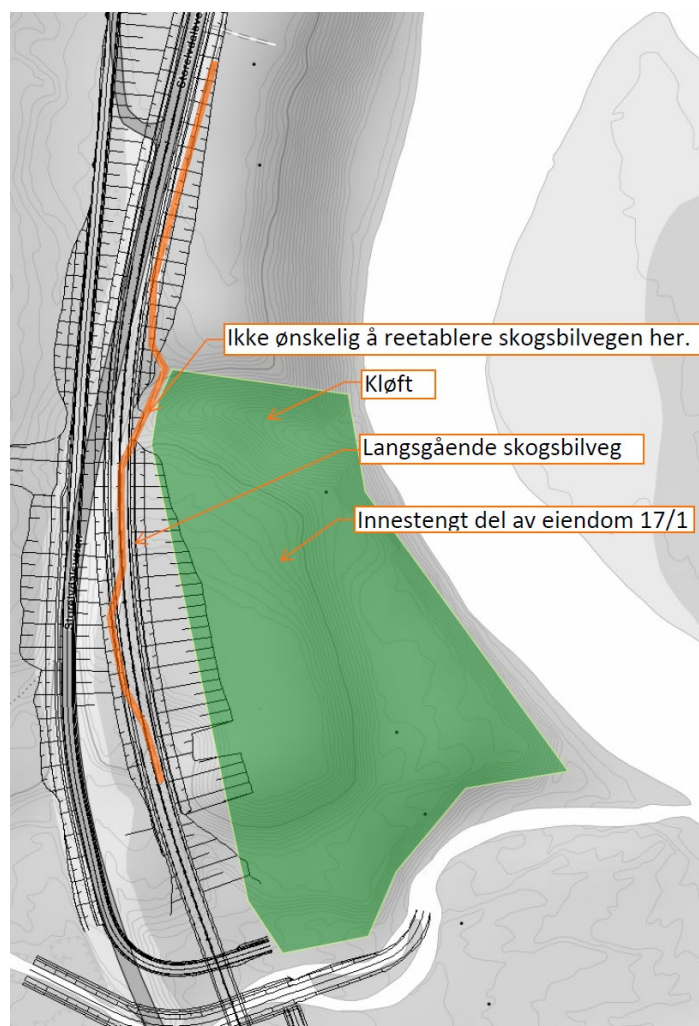
Fylkesplanen for Hedmark fylke i 1973 oppgir at «[...] strekningen Nordstumboen–Steimoen [...] forutsettes [...] å bli den fremtidig viktigste tung- og gjennomgangstrafikkåre gjennom Østerdalen» («Hedmark Fylke. Vegsjefen. Fylkesplan for Hedmark fylkes vegvesen», Statens vegvesen, Vegsjefen i Hedmark fylke, 1973, pkt. 13 «Hovedpunkter i vegbyggingen», side 56, nasjonalbiblioteket.no).

På 1990–tallet og 2000–tallet ble riksveg 3 betegnet som «dødsvegen». Statens vegvesen startet opp en bevisst strategi med tiltak for å forbedre trafiksikkerheten. Alle områder med fartsgrense 90 km/t ble opphevet i 2007.

Etter mye politisk frustrasjon i Hedmark fylkesting ble det oppnådd gjennomslag slik breddeutvidelse av riksveg 3 ble tatt inn i Nasjonal Transportplan 2010–2019. Fra 2010 og til nå har det vært årlige tildelinger i de nasjonale transportplanene og prioriteringer av drift- og vedlikeholdsmidler i Statens vegvesen slik at vegen har blitt stedvis utbedret, utbygget eller fått investerende vedlikehold for å få bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet og driftssikkerhet.

Landbruksveger – Langsgående skogsbilveg nordøst for dagens hovedveg

Skogsvegen sørger for tilkomst til kommuneskogens del av eiendom 17/1, som markert på skissen nedenfor. Denne vegen vil medgå til ny hovedveg. Det er ikke ønskelig å reetablere skogsvegen da dette vil kreve en utfylling i kløften.



Kartskisse av overlapping av planlagt tiltak og eksisterende skogsveg som gir adkomst til en del av kommuneskogens eiendom 17/1. Skogsvegen er illustrert med oransje strek.

8.2.2 Beskrivelse av planforslaget trafikkforhold

Løsningen for vegutformingen er prinsipielt fastslått med grunnlag i mulighetsvurderingen, se pkt. 6.

Standardkrav som legges til grunn

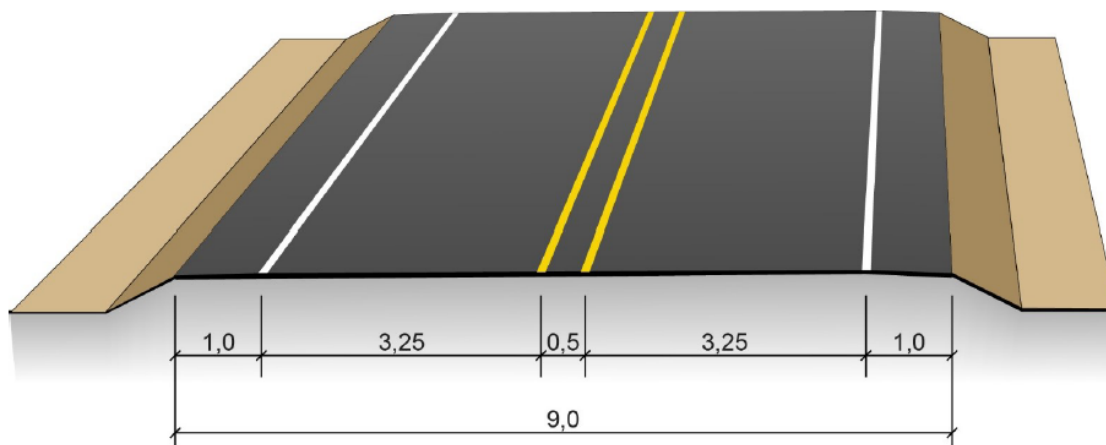
- I henhold til N200:2023.
- Dimensjoneringsklasse H1.
- Tilrettelegging for fartsgrense 90 km/t, jf. krav 3.3.1–5, som blant annet innebærer horisontal- og vertikalkurvatur som for H2, jf. krav 3.3.2–4.

Endring av fartsgrensene må foretas på en strekning > 5 km og må derfor foretas som et initiativ og skiltvedtak som er separat fra reguleringsplanen.

Krav 3.3.1—1 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Vegen skal bygges med tverrprofil som vist i [Figur 3.3.1—1](#). Ved horisontalkurveradius ≤ 500 m skal breddeutvidelse legges inn iht. kapittel [5.3](#).



Figur 3.3.1—1 — Tverrprofil for H1 (mål i m).

Fra N100:2023

Tilpasse vegens geometri til brua

Tiltakets hoveddel er brua over elva. Med hensyn til planarbeidets mål velges en brutype som Statens vegvesen har gode erfaringer med og som har minimal kompleksitet. Se om brua i punkt 8.3.2. Kurvesammensetningen på tilstøtende veg tilpasses den rette brua.

Veg på bru koster mer enn veg på utfylling i investeringskostnad i de forholdene som opptrer i området. Erfaringer på stedet med skader og redusert fremkommelighet som følge av flom og trafikk har ledet til et valg om å investere i å åpne opp bruas proporsjoner slik at flom i Søre Bjøråa skal berøre konstruksjonen i liten grad. Det vil også gi positive virkninger for naturmiljøet. Elva går i et lite erosjonsdalføre. Ved å trekke bruendene mot landsiden av erosjonsdalføret treffer brua i større grad naturlige høydedrag og ser mer «naturlig» eller «riktig» ut. Dette fastsetter brulengden og lengden på rettlinjet parti av veglinjen.

Vertikalt er veglinjen ført med en enkel, slak stigning for å samsvare med utbedringene av rv. 3 ellers i Østerdalen. Den slake stigningen er også en avveining mellom konsekvensene ved ulike bruhøyder og utslaget til vegskjæring nord for brua.

Vertikal og horisontalt er veglinjen endelig fastsatt for å tilfredsstille kurvaturkravene utenfor brua og å unngå vegfylling ut i kløften som ligger 270 m nord for brua.

Trafikksikkert sideterreng, behov for vegsikringsutstyr, vannhåndtering og avbøtende formingsgrep i sideterrengen

Utenfor vegskulderen utformes annet vegareal og tilgrensende områder i tråd med vegnormalene N101 og N200, og det tilstrebes formålene i øvrige vegnormaler som er nevnt i pkt. 4.2.2 Nasjonale planer og føringer. Heri å minimere behov for vegrekkverk, søke gode løsninger for vannhåndtering, unngå eller avbøte negativ innvirkning på naturen, tilstrebe prinsipper om naturlig terrengforming og ha jevne overganger mellom veganlegg og tilgrensende områder.

Vegen har i hovedsak et sideterreng som er stigende på utsiden av veggroften. Vegens grøfteskråning utføres med helning minimum 1:4 og skjæringsflaten utføres med helning 1:2,5 eller slakere i sikkerhetssonen.

Der vegen har fallende sideterreng utføres skråningshelning 1:4 i sikkerhetssonen og ytterligere sikringstiltak der det er faremomenter like utenfor sikkerhetssonen.

Der brua starter og slutter utføres sideterrengen langs vegen med utfylling for innfestingsbredde til overgangsrekkverk og rekkverksforlengelse til rekkverk utenfor bru. Videre utplaneres sideterrengen for å oppnå endeavslutning av rekkverk med utsving, avslutning og forankring utenfor sikkerhetssonen.

Enkel veg PV99646, østover, til et ferdig utvunnet masseuttak

Avkjørselen bevares og flyttes utover. Vegen utbygges og tillegges bestemmelser for å tjene som adkomstveg til følgende virksomheter.

- Bruk av massetaket til midlertidig anleggsområde i byggefasen.
- Utplanering av massetaket med overskuddsmasser i byggefasen.
- Inspeksjon, drift og vedlikehold av offentlig veganlegg.
- Gjenoppretting av elvefarets løp i tilknytning til vegområdet.

Landbruksveg SV210, vestover til Stenbekken/Øvre/Nedre Tjørnået

Avkjørselen bevares og landbruksvegen endres ikke. Vegen og avkjørselen tillegges en utvidet funksjon på grunn av endring av PV99530.

Enkel veg PV99530

Skogsvegen PV99530 legges om og forlenges. Avkjørselen fjernes fra hovedvegen og beholdes mot SV210. Vegen etableres med standard som for landbruksveg fram til Søre Bjøråa bru og som enkel veg under brua. Vegen tillegges bestemmelser for å tjene som adkomstveg, samt tas inn i arealformålet Annen veggrunn sør for hovedvegens pel 620, for følgende virksomheter og funksjoner.

- Avskjære og lede overvann til Søre Bjøråa, som kommer fra området i vest mellom Steinbekkbua og hovedvegen.
- Skogsdrift av eiendom 17/1.

- Inspeksjon, drift og vedlikehold av veganlegget.
- Gjenoppretting av elvefarets løp i tilknytning til vegområdet.



Utklipp fra C-tegningen som viser med utforming av hovedveg og enkle veger

8.2.3 Virkning av planforslaget trafikkforhold

God virkning for tiltakets hensikt og planarbeidets målsetning.

8.3 Landskap, bru og landbruksveger

8.3.1 Eksisterende forhold landskap og bru

Området er landlig med furu- og granskog, og er i hovedsak preget av skogbruk. Området grenser til en mindre bebyggelse med eneboliger/småbruk, en liten campingplass og et forsamlingshus. Området danner en overgang fra dyrket mark til skog.

Glomma-dalføret har en spesiell form i området. Dalbunnen er smal og er preget av terrasser av breelv- og elveavsetninger, kombinert med forsenkninger, høye erosjonskanter og smale terrasser forårsaket av elveprosesser i Glomma.

Søre Bjøråa faller fra bergesiden vest for riksvegen i en bekkekløft i berg, før den nærmere rv. 3 danner et erosjonsdalføre i løse masser. Der riksvegen 3 krysser åa har erosjonsdalføret utvidet seg til en lokal og karakteristisk terrengforsenkning. Nord for Søre Bjøråa stiger terrenget og riksvegen gjennom startstedet til en merkverdig kløft.

En kontekst er dannet ved å undersøke historiske kart, foreta litteraturundersøkelser og befaringer av området. Vårt perspektiv er at området har vært gjenstand for skiftende vegtraseer ettersom funksjonen for den gjennomgående vegen har økt i betydning.



Kartutsnitt fra 32C-5-sø, 1806, Ove Samuel Gedde, Ramm, Carl Wendel Bremer.



Kartutsnitt fra 32 C 5; 32C 9, Herman Løvenskiold, 1899.



Kartutsnitt fra Tyskerkart, 5628 Rendal, 1940, ukjent oppmåler, her er vegen betegnet som «God privat kjøreveg».



Kartutsnitt fra Tyskerkart, G300 Stor-Elvdal, 1942, ukjent oppmåler, her kan det se ut som at endringer har skjedd og ny veg er betegnet som «Hovedveg».



Kartutsnitt fra 32C Ytre Rendal, Norges geografiske oppmåling 1903, ajourført 1927, revidert 1947, O. Tolstad, O. Engh. Her er vegen omlagt til oppstrøms kryssing av Søre Bjøråa og er betegnet som hovedveg.

Alle: Fra Kartverkets historiske kart.



Kartutsnitt fra «Stor-Elvdal», Serie M711 Edition 2-AMS, blad 1918 III, flyfotografert 1959, synfart 1961, utgitt 1965, N. G. O. Her ligger vegen oppstrøms. Flybildene ligger på norgebilder.no.

Brua over elva i den gamle, vestlige traséen ble sanert av Statens vegvesen i 2024. Brua Søndre Bjøra, bygget i 1968, har i 2025 nådd sin levetid og må erstattes. Begge bruene bærer preg av å ligge på terrenget. De utgjør inngrep i elvas dalføre og elvefar med markerte fyllinger, brukar og korte bruspenner.



Bilde av brua i tidligere vestlig trase, 2024, Statens vegvesen



Bilde av Søndre Bjøra bru i 2023, Statens vegvesen



Flyfoto fra norgebilder.no, Stor-Elvdal-Rendalen-Sel-Fron-1978. Skisserte streker viser ulike steder som hovedvegen gjennom området har ligget og i hvilken periode. Vegen fra 1800-tallet er skissert i antatt trase ut fra historiske kart og observasjoner på befaringer i planarbeidet.

Riksvegen går i planområdet gjennom et dallandskap som er landlig, kupert, rolig og skogkledd med gode visuelle kvaliteter.

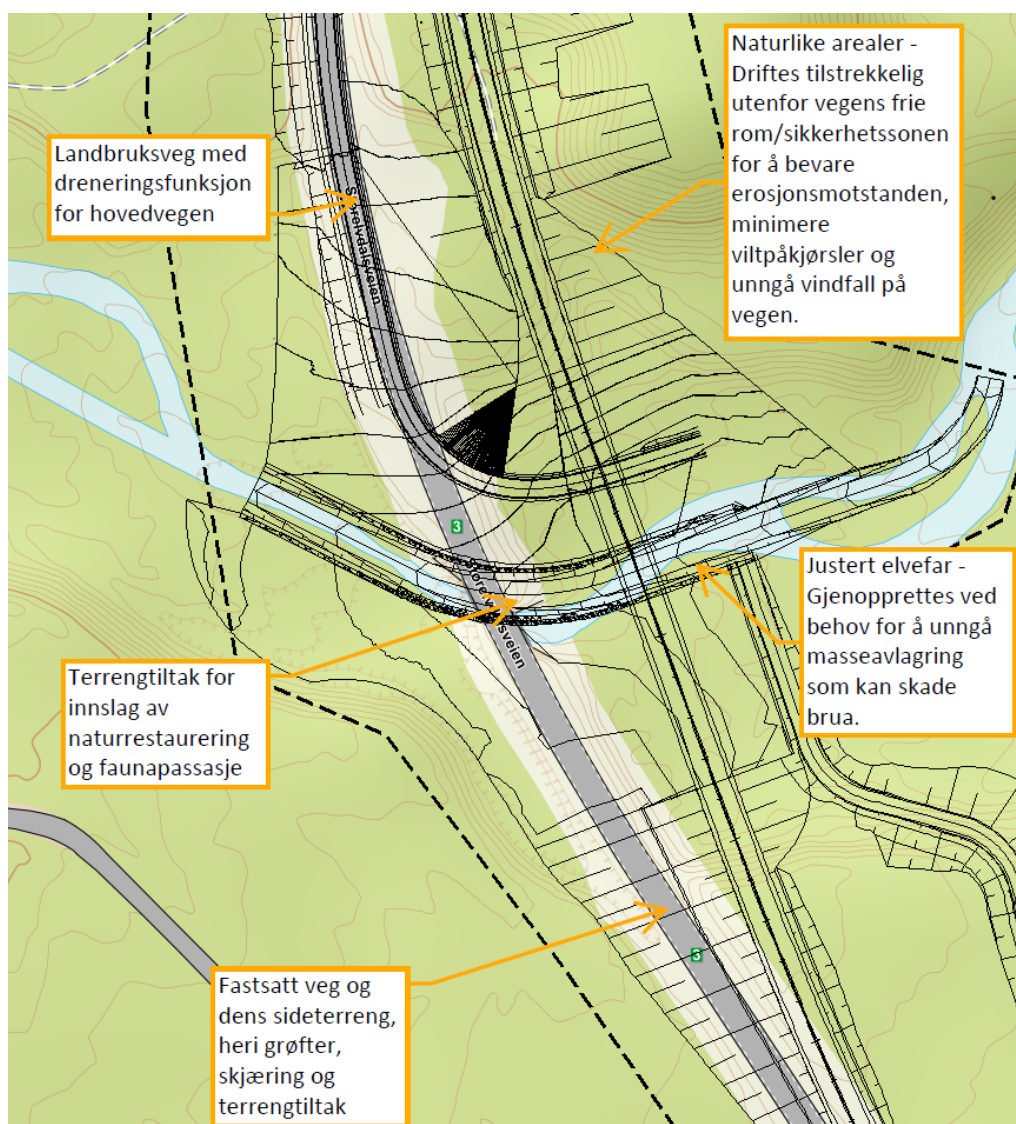
[...] der særlig mange bilister årlig haster gjennom dalen på sin travle ferd fra sør og nord. Fordi dagens hovedveier er lagd for høy fart, og derfor helst legges utenom gårder og bygdelag, blir dalbunnens mer eller mindre ensformige furumoer det man best husker fra en ferd gjennom «Østerdalene». Regionalt sett er dette «landskapsinntrykket» uriktig, da dalene har atskillig mer mangfold enn som så. [...] elv, innmark, gårdstun, furumoer, skogkleddes dalsider, snaue fjelltopper og høye horisonter danner mer sammensatte landskapsbilder enn det man ser fra dalbunn. («Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges landskapsregioner», Oscar Pushmann, NIJOS rapport 10/2005, kapittel Landskapsregion 09 Østerdalene, punkt Landskapskarakter).

8.3.2 Beskrivelse av planforslaget landskap og bru

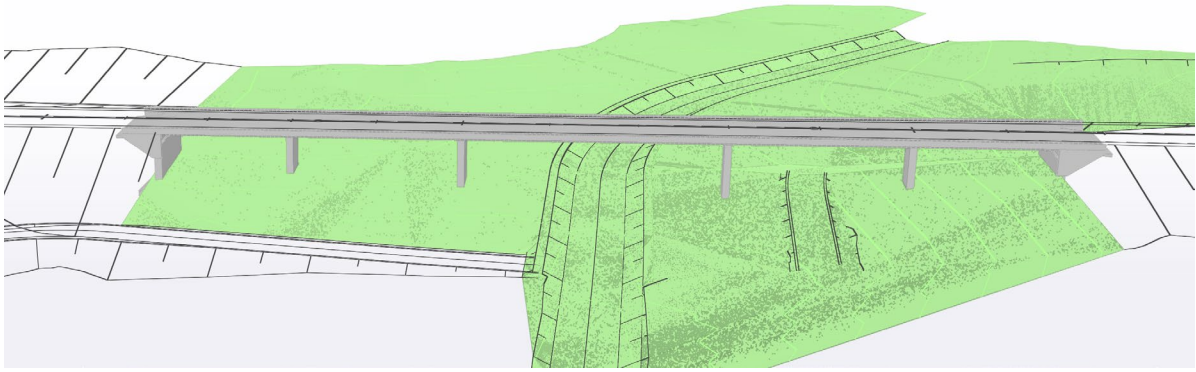
Helhetlig

En fastsetting av en vegkorridor og sanering av rester av tidligere veger vil bli et avsluttende kapittel og fastsetter en varig fremtid for området. Ved å legge vegen rolig i terrenget og ha ei anonym bru der det er investert i romslige proporsjoner vil samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer kunne bevare det landskapet som kan anses å ha en god livskvalitet for lokalmiljøet og vil bidra til en god reiseopplevelse og trafiksikkerhet for sjåførere og passasjerer.

Arealene som utgjør vegområdet i 2025 blir i sin helhet omdannet formål som vist på skissen nedenfor.



Overordnet skisse og beskrivelser av samspillet mellom landskap, bru og sideterrenget til tilstøtende veg – Prosjekterte modeller for veg, vassdrag og terreng.



Søre Bjøråa bru, enkle veger og terrengtiltak med mål om å oppnå naturrestaurering og faunapassasje – Utklipp fra en sammensetning av modeller

Søre Bjøråa bru

Etableres som bjelkeplatebru i betong i fem spenn med total lengde på ca 100 meter.

Brua virker ved at platen er hovedbæresystemet og overfører alle laster til underbygningen. Underbygningen etableres som pilarer, type sirkulær uten hulrom, med to pilarer i hver akse.

Brutypen har Statens vegvesen gode erfaringer med. Ved å velge denne brutypen, ha den i en rett linje og gi den romslige proporsjoner så oppnås en minimal kompleksitet, et laveste potensiale for ytre påvirkninger og den største samfunnssikkerheten.

Brua underordner seg landskapet og det oppnås en beliggenhet og utforming av brua som fremstår logisk og riktig.

- En anonym bru med underliggende bæresystem.
- Den krysser normalt på elvelinjen til Søre Bjøråa.
- Bruendene treffer naturlige høydedrag fordi bruendene er trukket mot landsiden av erosjonsdalføret.
- Krysningspunktet ligger på et sted som tilsynelatende var naturlig i tidligere tider.
- Veglinjen og brua følger draget til dalføret og Glomma.

Erosjonsdalføret til Søre Bjøråa består på brustedet av granskog på en mosekledd skogsbunn som delvis oppfuktes ved flom. Egenskapene ved brutypen, bruhøyden og terrengtiltakene legger til rette for at naturmiljøet og kantvegetasjonen til vassdraget kan reetablere seg tett inntil brua. Brua er romsligere under enn vanlige faunapassasjer og gjør det mulig for hjortevilt til å krysse planfritt, jf. registrert viltulykke.

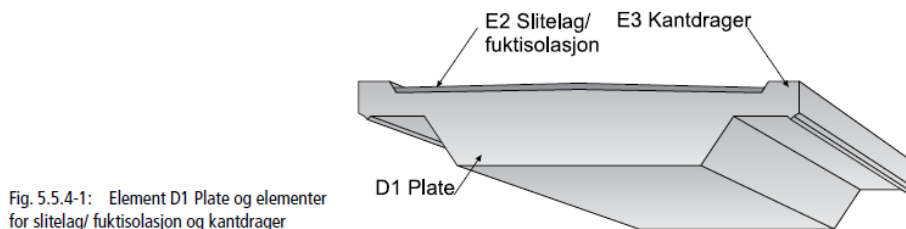


Fig. 5.5.4-1: Element D1 Plate og elementer for slitelag/ fuktisolasjon og kantdrager

Eksempel, fra håndbok V440:2014 Bruregistrering, kap. 5.5.4 D Overbygning



Eksempel, Labbdalsbrua, E6 i Stange, 2023, Statens vegvesen

8.3.3 Virkning av planforslaget landskap

God virkning for tiltakets hensikt og planarbeidets målsetning.

8.4 Naturfare – Flom, erosjon og skred

8.4.1 Eksisterende forhold naturfare

Klimaprofil Hedmark

«Fremtidige endringer

I Hedmark forventes gjennomsnittlig årlig vannføring å øke noe, fordi nedbøren øker. Økt temperatur vil også påvirke vannføringen gjennom året fordi den påvirker både snøakkumulasjon, snøsmelting og fordampning. Endringene i en bestemt årstid kan derfor bli store: Om vinteren forventes stor økning i vannføring fordi nedbøren øker og mer vil komme som regn i stedet for snø. Om våren forventes økt vannføring i fjellet[...], april 2022, <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/hedmark>

Kartlegging av feltgrenser, elvenett og avrenningsforhold/flomveier

Tre nedbørfelt i NVE Nedbørfelt (REGINE) gjelder i planområdet. De to nedbørfeltene som ligger sør og nord for Søre Bjøråa har ikke et vassdrag i planområdet og tolkes å ha en diffus avrenning. Hovedvegen krysser nedbørsfeltene på tvers lavt nede og endrer de teoretiske avrenningsforholdene ved at vegområdet samler og avleder vann på tvers av fallretningen, men det er vurdert til å være ubetydelig og håndteres av åpne veggrofter i permeabel grunn.

Vassdraget 002.L4Z Søre Bjøråa og hovedvegen

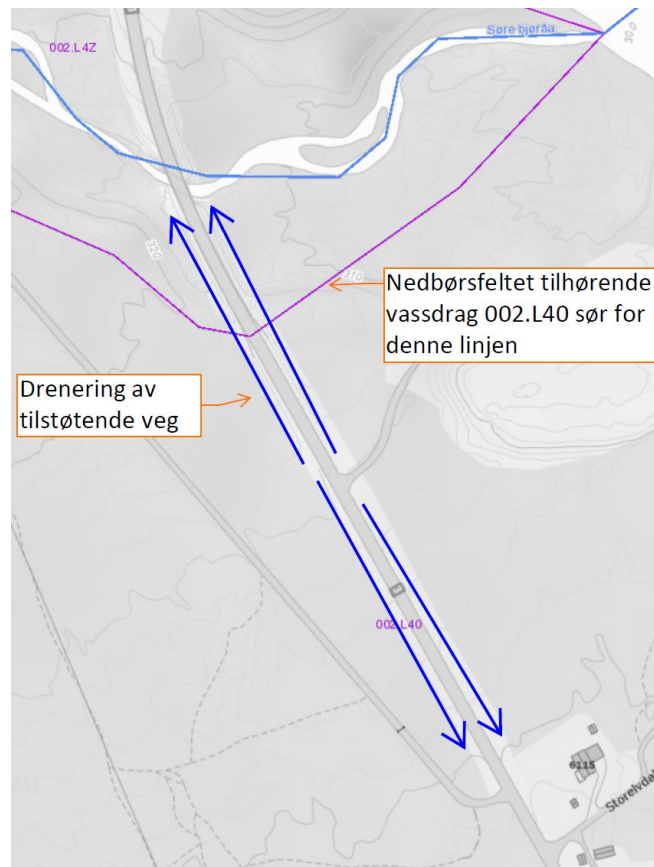
Hovedvegen krysser Søre Bjøråa ved utløpet i Glomma slik at hele nedbørfeltet påvirker hovedvegen. Feltet er på 47 km², der 70 % er skog, 15 % er snaufjell og 4 % myr, beregnet i NVEs NEVINA. Veggen krysser elva med Søre Bjørå bru bygget i 1968 som stuver opp flom.

Flommer i nær fortid har medført en masseavsetning liggende ca 50 m nedstrøms for Søndre Bjørå bru. Elva har her funnet seg nye veger som i perioder fører vann. Massene kan komme fra kildene som følger.

- Ekstremværet Hans i 2023:
 - o En del av vegfyllingen til rv. 3 inntil Søndre Bjørå bru raste ut i elva.
 - o En del av dalskråningen og Kjelskarvegen raste ut i Søre Bjøråa ved Bjøråfallet.
 - o Spesiell massetransport i elvefaret.
- Generell massetransport i elvefaret.

Planområdets søndre del

Enkle forhold eksisterer. Området er skog med en jevn overflate, et tynt vegetasjonslag og en svak helning sørover. Området er uten avrenning for annet enn vegfunksjonen. Hovedvegen har delvis helning mot Søre Bjøråa og delvis helning mot bebyggelsen i sør. Sørover blir overvannet infiltrert i vegetasjonen i grunne vegggrøfter og sideterrenget. En mindre grøfterensk i det siste har ført til at en mindre mengde sand har blitt skylt sørover.

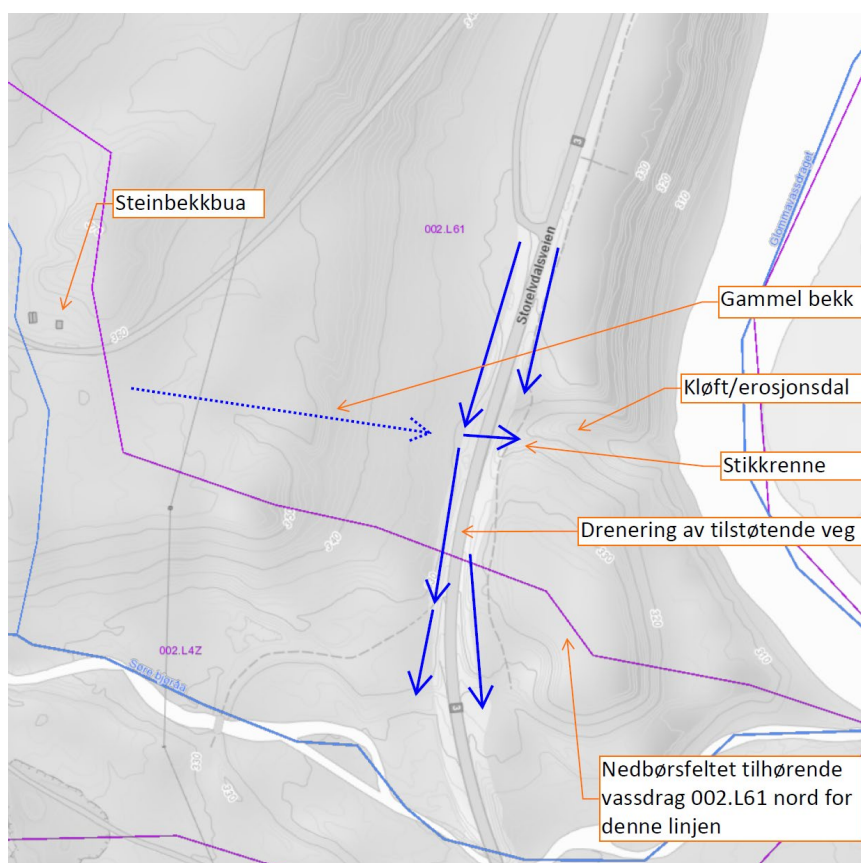


Skisse over eksisterende overvannshåndtering i planområdets søndre del

Planområdets nordre del

Enkle forhold eksisterer. Området er skog med varierende terrengform, men i hovedsak stigende mot vest fra Glomma. Området er uten avrenning for annet enn vegfunksjonen. En gammel bekk kommer fra vest, går til en stikkrenne gjennom rv. 3 ved planens pel 610 og fortsetter ut i en kløft/erosjonsdal mot Glomma. Bekken er i fortiden gjort inaktiv, den er ført sørover ved Steinbekkbua.

Fra stikkrennen og sørover blir overvann i hovedsak infiltrert i grunnen i veggrøftene. Større nedbører som er avledet i grøftene de siste årene ser ut til å ha nærmet seg Søre Bjøråa og gitt litt erosjon og transport av sand, uten at vannet ser ut til å ha nådd elva.



Skisse over eksisterende overvannshåndtering i planområdets nordre del

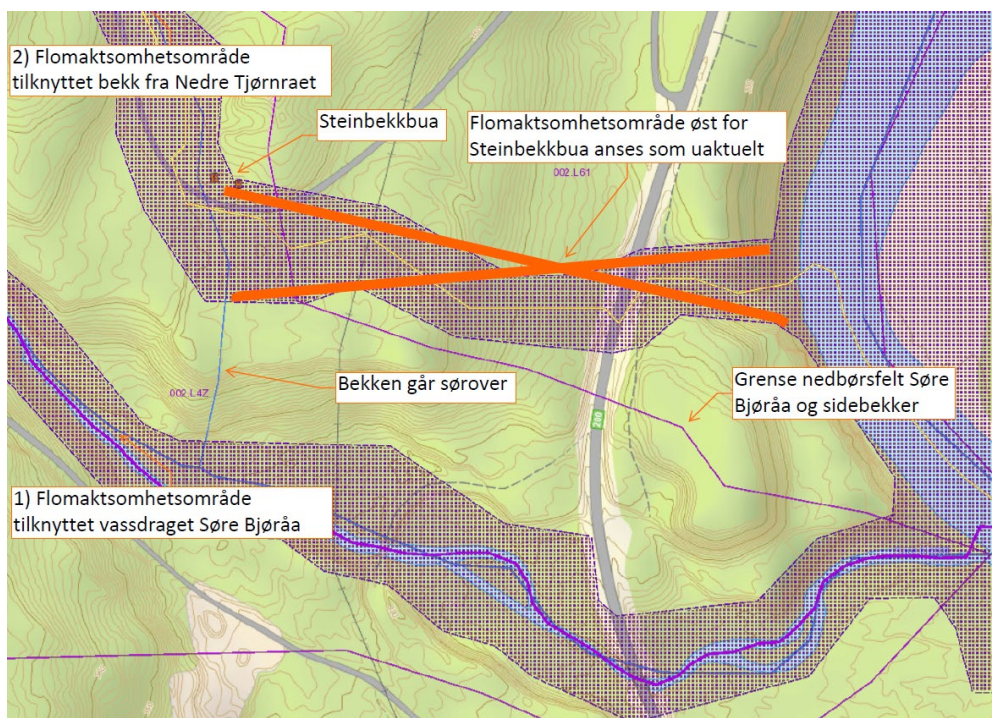
Rammer og retningslinjer for området.

Ingen fastsatte fareområder opptrer i planområdet.

Flomaktsomhetsområde

To aktsomhetsområder er identifisert.

- 1) Området tilknyttet elva Søre Bjøråa.
 - a. En flomfareutredning må foretas.
- 2) Området tilknyttet bekken fra Nedre Tjørnraet.
 - a. Anses som uaktuelt på grunn av andre avrenningsforhold. Elvenettet er endret i fortiden slik at bekken renner sørover fra Steinbekkbua, jf. NVEs Elvenett ELVIS, nedbørsfelt i REGINE og beregnet nedbørsfelt i NEVINA.
 - b. Den tørrlagte bekken kan ha en konsentrerende virkning i området mellom Steinbekkbua og hovedvegen og kan ved kraftig nedbør medføre fare for erosjon og utglidning av hovedvegen, særlig i tilknytning til kløften ved planens pel 620.



Utklipp fra NVE Kartkatalog som kombinerer Aktsomhetskart for flom, Elvenett og Nedbørsfelt (REGINE), for å illustrere uaktuell del øst for Steinbekkbua, 2025

8.4.2 Beskrivelse av planforslaget naturfare

Klimatilpasning

Interessene i planområdet som påvirkes av klimaendringer er følgende.

- Samfunnssikkerhet
- Kritisk infrastruktur

Håndbok N200:2024 er i tråd med klimaprofilen for Hedmark og det er lagt til grunn det høyeste utslippsscenarioet.

Overvannshåndtering – Vassdraget Søre Bjøråa

Hovedvegen vil krysse vassdraget med bru og tilstøtende veg. Hensyn til flom i elva med tilknyttet erosjonsfare er tatt og tas videre på følgende måter.

- Planleggingens målsetning om å gi brua romslige proporsjoner.
- Brua fundamenteres på peler.
- Bruas fundamentsåler erosjonssikres lokalt for vannstrømmer ved større/ekstreme flommer.
- Planlegging og prosjektering i tråd med tekniske normaler på reguleringsplannivået, jf. Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging og N400 Bruprosjektering med henvisninger.
 - o Fri høyde vil med god margin overstige kravet relatert til 200-års flom.
- Justering av elvefaret er konseptuelt valgt for å oppnå en ønsket tilstand som tilsvarer den som eksisterer oppstrøms for Søndre Bjørå bru, med grunnlag i følgende.
 - o Referanseområdet har hatt en historisk stabil situasjon uten masseavsetning og med vegetasjon i kantsonen som er godt etablert.
 - o Fallforhold, elvetverrsnitt og bunns substrat oppstrøms etterliknes og utføres tilstrekkelig langt nedstrøms for å minimere faren for at masse og vann endrer forholdene, for å unngå oppdemming og økt erosjonsfare i bruområdet.
 - o Et fastslått lengde- og tverrprofil danner et avklart grunnlag for gjenoppretting av vassdraget som vegvedlikehold.
- Istandsetting av terrenget, særlig i flomutsatt område, foretas ved å opparbeide en jevn og harmonisk form som likner terrenget ellers ved elva, og det tilrettelegges for naturlig revegetering eller det benyttes dekklag av stein der bruas tildekking umuliggjør at vegetasjon kan etablere seg.
- Flomfareutredning er foretatt som hydrologisk analyse med grunnlag i prosjektert anlegg for å avklare dimensjonerende vannføring, flomnivå og erosjonssikring av elva og brua, samt isforhold, se den vedlagte rapporten «Hydrologi Søre Bjøråa bru», P. Bjerke, Rambøll, 2025. Beregningen er foretatt med påslag for dimensjonerende vannføring, med klimafaktor og sikkerhetsfaktor, jf. N200:2024–2.4.1.1.



2023-10-17



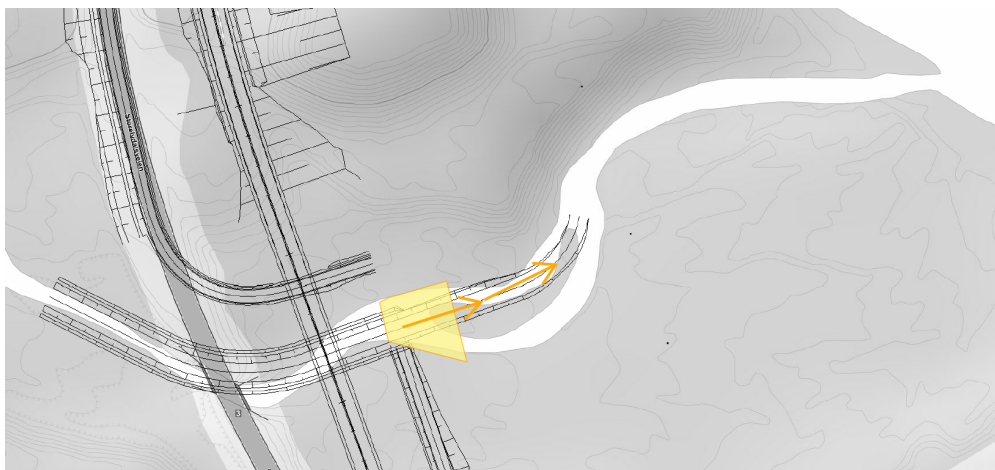
2024-08-30, havarert vinge ligger i elvefaret, er innstøpt og en tørrmur erstatter den.

Bildene viser referansetilstanden for justert elvefar, slik tilstanden er i Søre Bjøråa vestover/oppstrøms for Søndre Bjørå bru.



Fra ekstremværet Hans, her har vingen til Søndre Bjørå bru falt ut i elva og en provisorisk steinfylling er under utførelse, 2023-08-09.

Masseavsetning i fremtiden som kan komme til å skje nedstrøms for brua er vurdert til å kunne skje uten å være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser for Søre Bjøråa, Glomma og omliggende terreng. Fiskens frie gang, allmenn ferdsel, biologisk mangfold, friluftsliv, flom og landskapsverdier vil kunne bli tilsvarende eller bedre.



Skisse over tilsiktet flytting av masseavsetning lenger nedstrøms for å minimere faren for at flom skal skade brua. På gult område har det etablert seg en masseavsetning i årene før 2025.

Hydrologisk analyse konkluderer med at dimensjonerende vannføring for returperiode 200 år er 107 m³. Simulert kotehøyde er 312 moh. for denne flommen i prosjektert anlegg på stedet der hovedveglinjen krysser elvefaret. Elva vil da flomme ut over elvefaret kun ved større flommer.

Sikring mot erosjon anbefales utført opp til kotehøyde 312 som en kombinasjon av rauset stein og samfengte masser uten filter med steinstørrelse opp til 1 m og ned til $D_{50} = 600$ mm. Stedlige utsorterte masser benyttes til dette i tråd med konseptet om å oppnå en ønsket tilstand som tilsvarer den som eksisterer oppstrøms for Søndre Bjørå bru i 2025.

Isgang vurderes ikke som en risiko.

Analysen har ikke tatt hensyn til effekter av massetransport, erosjon, is og tilstopping som følge av drivgods m.m. Risikoen ved dette er planlagt avløst ved følgende.

- Brua, tilstøtende veg og tilknyttet del av vassdraget etterses av Statens vegvesen i tråd med standard for drift og vedlikehold av riksveger, og bruforvaltning riksveg.
- Elvefaret gjenopprettes av Statens vegvesen ved behov og som en del av vegvedlikeholdet dersom Statens vegvesen vurderer i de enkelte tilfeller at gjenoppretting kan skje uten å være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser.

Overvannshåndtering – Tilstøtende veg

Diffus overflateavrenning fra vegbanen og vegskråningene er den eneste kilden til overvann for tilstøtende veg. Avrenningen håndteres av den langsgående, åpne dreneringen med dyp sidegrøft. Regn, utenom kraftig regn, vil kunne bli infiltrert til grunnen i de langsgående grøftene. Grøftene vil sikre at vegen er funksjonsdyktig under varierende vær- og klimaforhold gjennom vegens levetid gjennom at planen ivaretar overordnede funksjonskrav, jf. Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging kap. 2 med henvisninger, heri N-V240 Vannhåndtering.

Søre Bjøråa blir resipienten for den overflateavrenningen som ikke infiltreres i grunnen i sidegrøftene.

Sør i planområdet vil ca 200 m av hovedvegen dreneres sørover mot bebyggelsen, men økningen av overflateavrenningen anses å være forholdsmessig liten.

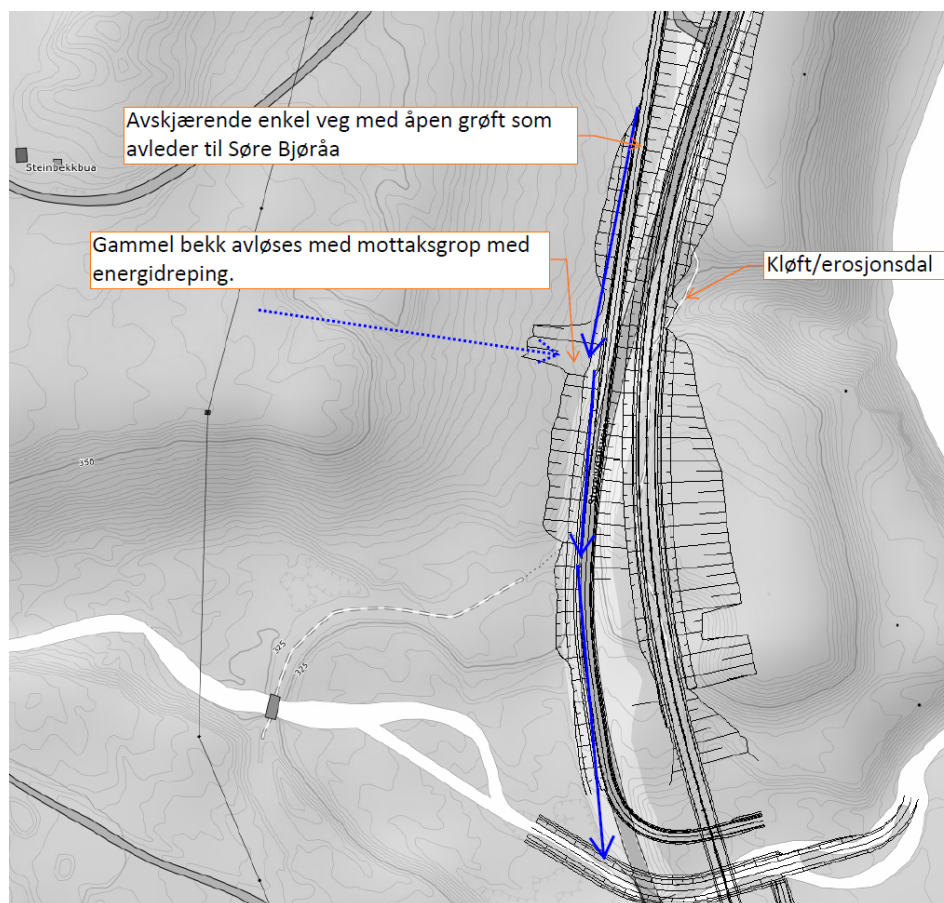
Grunnforholdene er sand og grus i det vesentligste, som kan gi erosjon og massetransport. Erosjonssikring av vegggrøfter må vurderes.

Ingen gjennomløp/stikkrenner er planlagt.

Overvannshåndtering – Sideterrenget i planområdets nordre del

Flom i bekk er vurdert som uaktuelt i området. Utenom kraftig nedbør håndteres diffus avrenning fra sideterrenget med en kombinasjon av infiltrasjon i grunnen i vegggrøftene og avledning til Søre Bjøråa. Tørrlagt bekk fra Steinbekkbua kan gi en konsentrerende virkning ved kraftig nedbør. Klimatilpasning i dette området er foretatt på følgende måter.

- En enkel veg med åpen grøft avskjærer, avløser og leder avrenning sørover til Søre Bjøråa.
- Enkel veg får bredere vegggrøft nedstrøms fra avskjæringspunktet, som erosjonssikres etter nærmere vurderinger.
- Avskjæringspunktet utformes med mottaksgrop med erosjonssikring og energidreping.
- Ingen stikkrenner skal etableres i området.



Skisse over håndtering av overvann som trenger seg fram fra sideterrenget

8.4.3 Virkning av planforslaget naturfare

God virkning for tiltakets hensikt og planarbeidets målsetning.

Ingen nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser.

8.5 Naturmangfold og vannmiljø – Sammenstilling

Med de tiltak som blir gjort under byggefasen, antas det at elvas økologiske og kjemiske tilstand vil opprettholdes slik den er i dag selv om den midlertidig kan oppleve økte tilførsler av partikler i forbindelse med gravearbeider.

Tiltak

- Vegetasjon – Skogjamne:
 - Å redusere arealinngrepet så langt det er mulig.
- Fugl:
 - Tidsrestriksjon for avskoging i hekkesesongen. Nødvendig avskoging skal skje i perioden fra ca 1. august til ca 1. april.
- Naturmangfoldloven – Forvaltningsmål for naturtyper og økosystem:
 - Arbeidstidsrestriksjoner for arbeider i selve elva, og krav til utforming av elveløpet der det er nødvendig med fysiske inngrep.
- Naturmangfoldloven – Føre-var-prinsippet:
 - Vi anser ikke at det foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfold som vi ikke har kunnskap om, men har lagt inn føre-var-

prinsippet ved å innføre tidsrestriksjoner ved hogst og vegetasjonsfjerning for å ta hensyn til fuglelivet i området (forbud mot hogst i hekketiden), samt minimalisering av arealbeslag i områder der det kan finnes rødlistede plantearter (skogjamne – NT).

- Naturmangfoldloven – (økosystemtilnærming og samlet belastning):
 - Påvirkningen fra rv. 3 vil stort sett flyttes fra ett område til et annet like i nærheten. Gammel riksveg med gammel bru vil bli fjernet og den samlede, permanente belastningen vurderes å bli omtrent på samme nivå som i dag selv om elveløpet vil bli utbedret på en strekning over ca 100 m for å tåle større framtidige flomhendelser.
- Naturmangfoldloven – (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder):
 - Statens vegvesen utarbeider en Ytre Miljø-plan og en rigg- og marksikringsplan i forbindelse med detaljprosjektering av tiltaket, som videreføres til den praktiske byggingen og en entreprise om anleggsarbeid. Planverket vil inneholde restriksjoner for blant annet fremdrift og arealbruk. Statens vegvesen er ansvarlig for at disse restriksjonene blir overholdt.

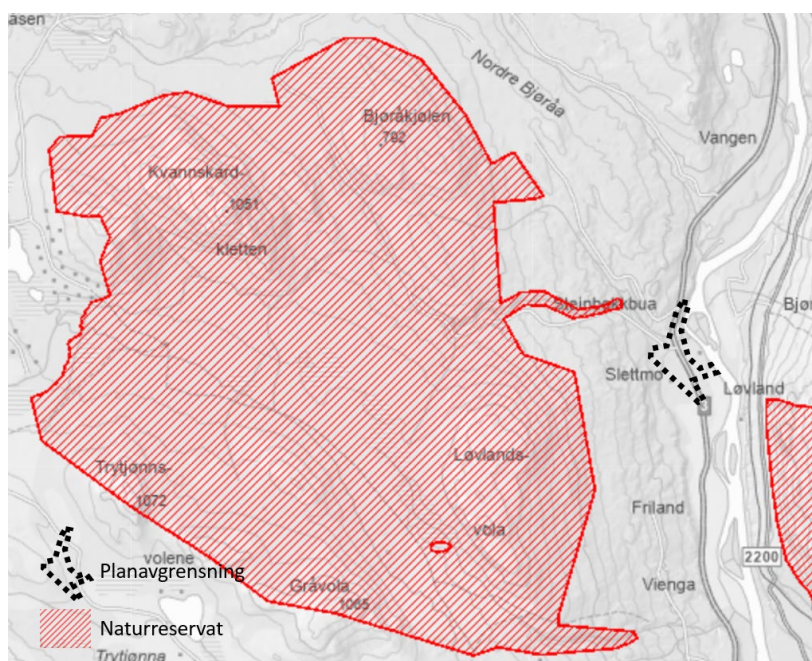
8.6 Naturmangfold – Verneområder

Ingen formelt vernede områder

Det ligger ingen formelt vernede områder innenfor eller i direkte kontakt med planområdet for Søre Bjøråa bru.

Kvannskardkletten naturreservat ligger i nærheten. Gjelet som Søre Bjøråa ligger i er en arm av reservatet og ligger om lag 700 m vestover for plangrensen. Planen Søre Bjøråa bru medfører ingen påvirkning på reservatets verneformål og arealer.

Formålet med naturreservatet er å bevare en bestemt type natur med gammel og lite skogbrukspåvirket skog av furu med innslag av gran- og bjørkeskog, ulike typer sumpskog og myr, samt to velutviklede bekkekløfter med fossefall og delvis fosserøysone. Reservatet er også et viktig kalvingsområde for villrein i Rondane sørområde. Området har stor betydning for biologisk mangfold ved at det er leveområde for en rekke arter knyttet til eldre bar- og lauvskog samt bekkekløfter. Det er en målsetting å beholde verneverdiene i best mulig tilstand, og eventuelt videreutvikle dem.



Kvannskardkletten naturreservat inkl. planavgrensning (Naturbase 2024)

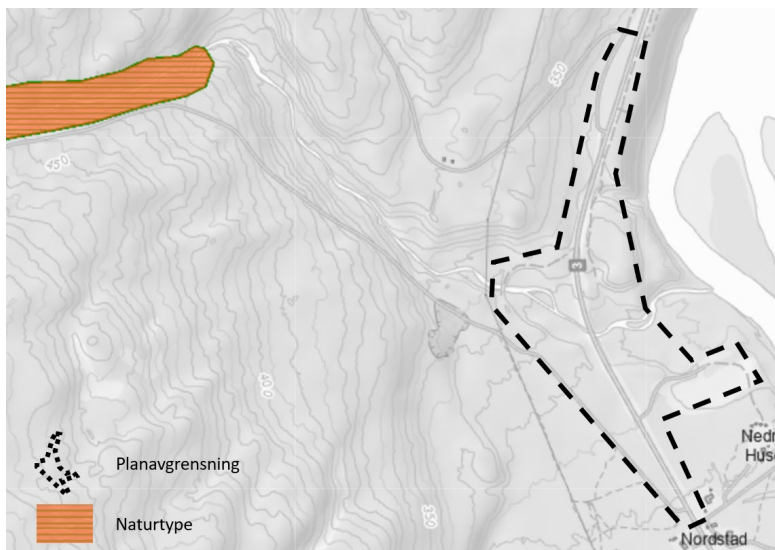
8.7 Naturmangfold – Naturtyper

8.7.1 Eksisterende forhold naturmangfold

Igjen naturtyper

Det er ingen naturtyper registrert etter NiN-metodikken eller etter metodikken i DN Håndbok nr. 13 innenfor eller i nær tilknytning til planområdet.

Innenfor grensene til Kvannskardkletten naturreservat er det avgrenset en egen naturtype etter metodikk i DN-håndbok nr. 13. Naturtypen har ID BN00026477 Søre Bjøråa, og er en bekkekløft og bergvegg av typen lavlands-granbekkekløft på Østlandet med verdi svært viktig. Planen Søre Bjøråa bru medfører ingen påvirkning på naturtypens funksjon eller influensområde.



Naturtypen Søre Bjøråa, bekkekløft og bergvegg (Naturbase 2024)

Vegetasjon – Generelt

Vegetasjonen i planområdet består stort sett av tørr lyngvegetasjon med furu og mose/lav på sand/grusforekomstene, og med rikere vegetasjon som rogn, bjørk og or i vådragene (langs Søre Bjøråa og rasgrop). Ned mot – og delvis i – Søre Bjøråa vokser det også til dels stor og grov gran. Mye av skogen på østsiden av rv. 3 mot Glomma har vært avskoget relativt nylig.

På 80-tallet ble det gjort enkelte registreringer av lavarter i nærområdet til planen (men med liten geografisk presisjon). Alle registreringene var arter med livskraftige bestander i Norge i dag.

Vegetasjon – Skogjamne

I 1997 ble det gjort en registrering av skogjamne (vurdert som nær truet – NT) i nærheten av planområdet. Arten er spesielt knyttet til tørr skog, ofte sammen med lyng i furuskog, men kan også i noen grad være knyttet til den rødlista naturtypen sandfuruskog.

Rødlistevurderinga som NT (nær truet) baseres på tilbakegang på grunn av hogst og annen mekanisk påvirkning av leveområder (Store Norske Leksikon, 2023). Det må antas at det kan finnes skogjamne i skogområdene knyttet til planområdet for denne reguleringsplanen selv om sannsynligheten er liten siden skogsområdene i nærheten av planområdet nylig har vært avskoget.

8.7.2 Beskrivelse av planforslaget naturmangfold

Vegetasjon

Planen krever i byggefasen en vegetasjonsrydding, avtaking av vegetasjonsdekke, opparbeidelse av grøntarealer og skråninger for å få utført etablering av veg med andre vegarealer, istandsetting av arealer som tilbakeføres til natur, og istandsetting av midlertidige anleggsområder.

Planen krever i levetiden en standard for drift og vedlikehold av riksveger, i hovedsak er det relevante en drift av vegens sideområde, og en bruforvaltning.

8.7.3 Avbøtende tiltak naturmangfold

Vegetasjon – Skogjamne

Tiltak for å begrense en eventuell negativ påvirkning på den rødlistede arten skogjamne vil være å redusere arealinngrepet så langt det er mulig, slik at vi ikke foretar unødvendige inngrep i sideterreng som kan inneholde forekomster av arten. Ut over dette antas ikke tiltaket å ha betydning for artens utbredelse og overlevelse i Norge.

8.8 Naturmangfold – Arter/dyreliv (eksklusive limnisk naturmangfold)

Nært Rondane villreinområde

Villrein er en av Norges ansvarsarter og har nasjonal forvaltningsinteresse. Villrein er ansett som nær truet (NT) på norsk rødliste for truede og sårbare arter. Rondane villreinområde (ID BV00004111), som er et helårs leveområde, grenser ned mot planområdet for denne planen.

Planområdet ligger utenfor ytre avgrensning av forvaltningsområdet for villrein, og utbygging av Søre Bjøråa bru ansees ikke å påvirke villreinområdet eller eventuelle kalvingsområder innenfor villreinområdet på en negativ måte.

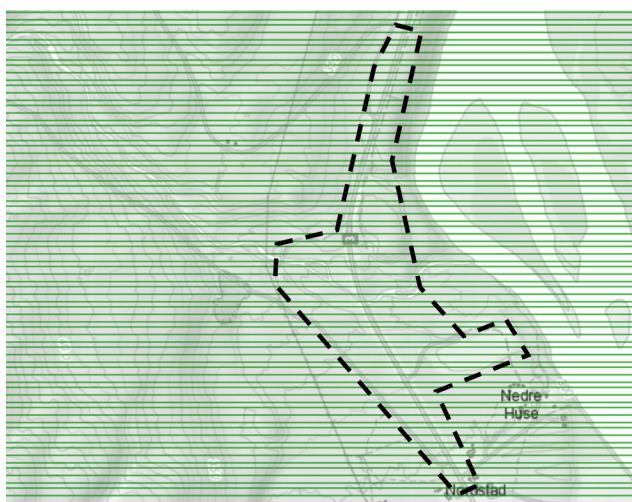


Rondane villreinområde (Naturbase 2024)

Rowilt – Ikke spesielt negativ betydning

Planområdet ligger innenfor forvaltningsområde for rowilt (ulv, bjørn, jerv og gaupe). Sannsynligheten er svært liten for at planområdet inneholder yngleområder for noen av våre store roviltarter, men streifdyr kan trekke gjennom området. I Artskart (2024) er det én registrering av gaupe som ligger innenfor plangrensene.

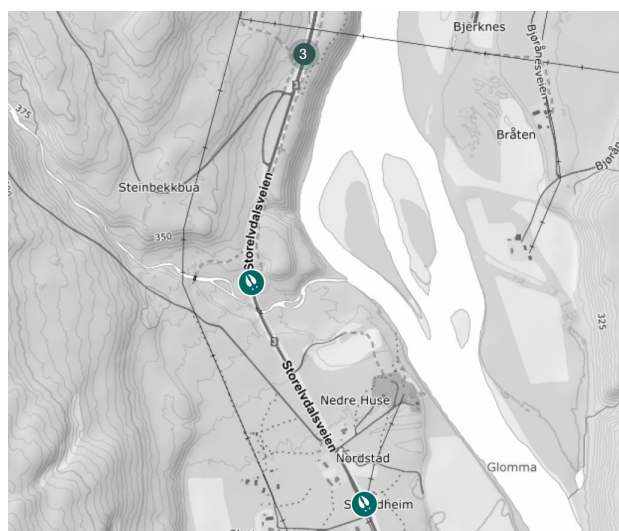
Tiltaket ansees ikke å ha spesiell negativ betydning for bestanden av ulv, bjørn, jerv eller gaupe.



Forvaltningsområde for ulv, bjørn, jerv og gaupe (Naturbase 2024)

Hjortevilt – Ikke negativ påvirkning

Stor-Elvdal kommune er kjent for gode populasjoner av hjortevilt, spesielt elg og rådyr, men også hjort har blitt en relativt vanlig art i kommunen. Dette medfører også problemer med viltpåkjørslar på rv. 3. I perioden fra 1/1–2010 – 25/9–2024 har det i eller like utenfor planområdet vært til sammen 5 påkjørsler av hjortevilt (3 rådyr og 2 elg).



Viltulykker perioden 01.01.2010 – 25.09.2024 (Hjorteviltregisteret 2024)

Noe nord for planområdet er det et registrert elgtrekk som går på tvers av rv. 3. Dette trekket ble registrert i forbindelse med kommunenes viltregistreringer i 1987, men det er grunn til å tro at disse trekkene fortsatt er opprettholdt med mindre det har skjedd store arealbruksendringer i området.

Planen Søre Bjøråa bru vil ikke ha negativ påvirkning på hjorteviltstammen verken på lokalt, regionalt eller nasjonalt nivå. En utbedring av kan bidra til å skape et mer oversiktlig terreng som dermed kan ha en svak ulykkesreduserende effekt ved at dyr i vegområdet lettere kan oppdages før de krysser vegen. Brua gjør det mulig for hjortevilt å krysse planfritt.

Fugl – Restriksjon for avskoging

Det er ikke gjennomført egne registreringer av fugl i planområdet. Artskart (2024) viser ingen registreringer av fugl innenfor planområdet, men noen svært få fugleregistreringer i nærområdet til planen. Kun en av disse er på Norsk rødliste over sårbare og truede arter (gulspurv – NT – nær truet). Det må antas at det er langt flere fugler i planområdet enn det som finnes av registreringer i Artskart.

Siden kunnskapsgrunnlaget om fugl er tynt, legges føre-var-prinsippet til grunn. Det legges derfor inn en tidsrestriksjon for avskoging i hekkesesongen for fugl, som er mai, juni og juli. Nødvendig avskoging skal IKKE skje imellom 15. april til 15. august for å ha minst mulig negativ innvirkning på fuglelivet i området.

Flaggermus – Ikke spesielle hensyn eller innvirkning

Det ble i 2000 gjort en observasjon av nordflaggermus (Rødlistestatus VU – sårbar) like ved rv. 3 innenfor planområdets avgrensninger. Denne var på næringssøk. Ingen øvrige registreringer av flaggermus er gjort i området. Det må like vel antas at det kan være forekomst av nordflaggermus i eller i nærheten av planområdet. I den kalde årstiden går nordflaggermus i dvale, og det vil være i denne perioden anleggsarbeider kan ha størst negativ påvirkning på individer som lever i nærheten. Vanlig brukte overvintringsplasser for nordflaggermus er bygninger, bergsprekker og steinur. Slike overvintringsplasser finnes ikke innenfor planområdet, men kan finnes noe lenger vest for planområdet opp mot naturreservatet og bergkløftene i Søre Bjøråa som ligger et godt stykke unna rv. 3.

Med bakgrunn i dette, ansees det ikke nødvendig å ta spesielle hensyn til flaggermus gjennom anleggsperioden, da eventuelle overvintringsplasser vurderes å ligge så langt unna at anleggsarbeidet ikke vil forstyrre flaggermus i vinterdvale. Tiltaket antas heller ikke å ha spesiell negativ innvirkning på flaggermus når ny bru med tilhørende veg står ferdig.

Hare – Svært liten negativ påvirkning

Hare, som er ansett som nær truet (NT) på Norsk rødliste, er vanlig forekommende i området. Tiltaket antas å ha svært liten negativ påvirkning på arten i lokal, regional eller nasjonal målestokk.

8.9 Naturmangfoldloven – Vurderinger

§ 4. Forvaltningsmål for naturtyper og økosystem

Målet er at mangfoldet av naturtyper blir ivaretatt innenfor det naturlige utbredelsesområdet og med det artsmangfold og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtypen. Målet er også at økosystemfunksjonene, struktur og produktivitet blir opprettholdt så langt det er rimelig.

Ingen registrerte naturtyper blir direkte påvirket av etablering av brua og tilstøtende veg. Deler av Søre Bjøråa blir påvirket av omdanningen av elvefare som må gjøres for å minimere faren for at flom skal skade brua. Omdanningen vil innebære gravearbeid i elveløpet i byggefasen og kan kreve permanente, erosjonsreducerende tiltak.

For å redusere de negative konsekvensene i elva, vil det bli iverksatt flere tiltak som skal gjennomføres både midlertidig under anleggsperioden og permanent i driftsfasen. Disse tiltakene vil være arbeidstidsrestriksjoner for arbeider i selve elva, og krav til utforming av elveløpet der det er nødvendig med fysiske inngrep.

§ 5. Forvaltningsmål for arter

Målet er at arter og deres genetiske mangfold blir ivaretatt på lang sikt, og at artene har levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder. Så langt det er nødvendig for å nå dette målet, skal også de økologiske funksjonsområdene og andre økologiske vilkår som de er avhengige av, bli tatt vare på.

Informasjonen vi har om arter innenfor influensområdet tilsier at ingen arter bli utsatt for påvirkninger som bidrar til at artene ikke vil ha levedyktige bestander i planområdet/influensområdet etter utbygging av ny bru.

§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)

"Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet."

For å få best mulig kunnskap om planområdet er det hentet inn data fra både Naturbase, Artskart, Vann-nett, fagrapporter fra tidligere undersøkelser for søknader om utbygging av småkraftverk, uttalelser fra Innlandet fylkeskommune, samt gjennomført egne befaringer. Dette har gitt oss et godt kunnskapsgrunnlag om de viktigste forholdene omkring Søre Bjøråa. Det finnes imidlertid relativt lite kunnskap om fugleforekomster, flaggermus og plantearter i området. På grunn av den kunnskapsmangelen, har vi lagt § 9 – føre-var-prinsippet til grunn ved håndtering av forhold vi har mindre kunnskap om.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

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

Vi anser ikke at det foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfold som vi ikke har kunnskap om, men har lagt inn føre-var-prinsippet ved å innføre tidsrestriksjoner ved hogst og vegetasjonsfjerning for å ta hensyn til fuglelivet i området

(forbud mot hogst i hekketiden), samt minimalisering av arealbeslag i områder der det kan finnes rødlistede plantearter (skogjamne – NT).

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

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

Innenfor planområdet er økosystemene allerede preget av nærhet til eksisterende Rv. 3 med tilhørende bru. I tillegg har det nylig vært inngrep i elva oppstrøms rv. 3 da den eldre brua ble fjernet der det også ble gjort terrengtiltak for å fjerne spor etter brua med tilhørende veg i området. Tiltaket innebar også noe fjerning av vegetasjon nær elva ved brua.

Ved bygging av ny bru med tilhørende vegomlegging, vil påvirkningen fra eksisterende rv. 3 og bru stort sett flyttes fra ett område til et annet like i nærheten. Gammel riksveg med gammel bru vil bli fjernet og den samlede, permanente belastningen vurderes å bli omtrent på samme nivå som i dag selv om elveløpet vil bli utbedret på en strekning over ca 100 m for å tåle større framtidige flomhendelser.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

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

Statens vegvesen som byggherre vil stå for alle kostnader knyttet til utbygging av ny bru med tilhørende veg og avbøtende tiltak.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

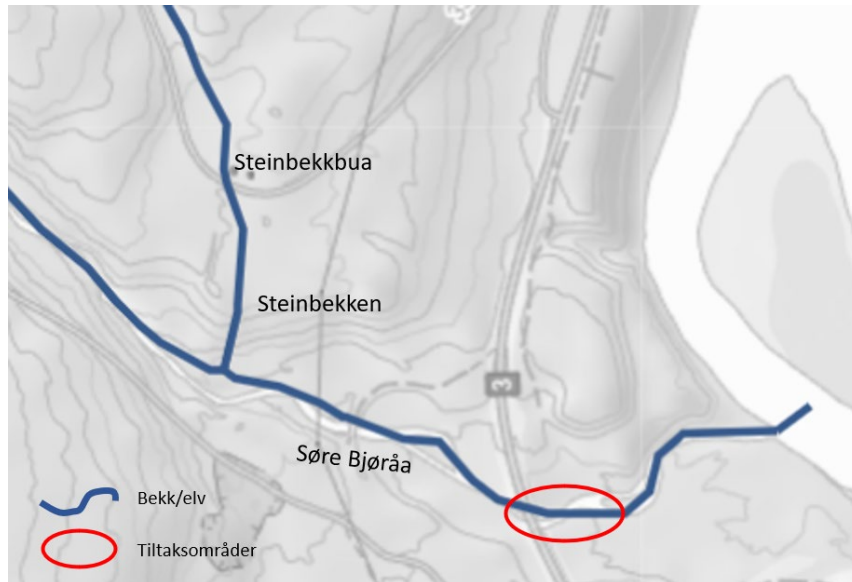
"For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater."

Statens vegvesen stiller krav til sine entreprenører om bruk av moderne metoder som gir minst mulig klimaavtrykk og minst mulig negative konsekvenser for naturmangfold. Dette blir detaljert i både Ytre Miljø-planen og rigg- og marksikringsplanen som utarbeides i forbindelse med prosjektering av tiltaket. Der blir det blant annet lagt inn areal med restriksjoner for arbeid. Blant annet vil det bli lagt inn arbeidstidsrestriksjoner for avskoging/fjerning av vegetasjonsdekke og arbeidstidsrestriksjoner for arbeider direkte i Søre Bjøråa. Statens vegvesen er ansvarlig for at disse restriksjonene blir overholdt.

8.10 Vannmiljø – Arter og naturtyper i vann (limnisk naturmangfold)

8.10.1 Vassdraget Søre Bjøråa med kantsoner

Innenfor planområdet for ny Søre Bjøråa bru er det ett hovedvassdrag, Søre Bjøråa vannforekomstid 002-4376-R, som vil bli direkte berørt av tiltaket.



Vassdrag i planområdet (SVV 2024)

Elva er middels kalkfattig og klar (TOC2-5). Elva har god økologisk tilstand, men ukjent kjemisk tilstand. Det kan være noe påvirkning på elva fra hyttefelt på Lauvåsen og enkelte hytter langs Vinjevegen, ellers er det svært liten påvirkning fra eksterne kilder.

I forbindelse med søknader om utbygging av kraftverk lenger oppe i elva, ble det gjennomført vurderinger av både biologisk mangfold i kantsonen av elva (Haugan, R. 2012), samt fiskeribiologiske undersøkelser (Nashoug O, 2011). De største verdiene i Søre Bjøråa er knyttet til kantsonen i bekkekløftene langt oppstrøms tiltaksområdet på rv. 3.

Kantvegetasjon

Kantvegetasjonen langs elva innenfor tiltaksområdet, vurderes som triviell og vanlig, men har like vel verdi for livet i elva. Derfor skal behovet for vegetasjonsfjerning langs elva minimeres til det man strengt tatt må fjerne for å få bygd ny bru over elva.

Fjerning av kantevegetasjonen er særlovsbehandlet der Statsforvalteren har gitt dispensasjon, jf. punkt. 4.5.



Parti i Søre Bjøråa nedstrøms Søndre Bjørå bru (Foto: SVV 2024)

Fisk

I forbindelse med planer for utbygging av småkraftverk i Søre Bjøråa, ble det i 2011 gjennomført el-fiske i Søre Bjøråa på to stasjoner. Det antas at disse resultatene fortsatt er representative for forholdene i elva i dag. Resultatet av el-fisket er presentert i tabellen nedenfor.

Tabell – Resultat av el-fiske i Søre Bjøråa, 2011

Stasjon	0–5	5–10	10–15	15–20	Større	Fangst total
Nr. 1 Nedre del av elva	–	2	–	–	–	2
Nr. 2. Ovenfor tiltenkt kraftstasjon	1	–	6	4	1 (26 cm)	12

Rapporten etter el-fiskeundersøkelsene sier følgende: «Resultatene viser en glissen ørretbestand på begge stasjoner. En 30 til 60 fisk ville vært normalt i en alminnelig god fiskeelv. At det kun ble registrert 2 fisk på st. 1 skyldes trolig et ustabilt elveløp. Strekningen er en del av et deltaområde som er i stadig bevegelse og forflytning. Dette skaper uheldige forhold for etablering av næringsdyr og skjul for fisken. At tettheten var noe bedre på st. 2 skyldes et mer stabilt elveløp rikt på stryk og kulper. Det ble ikke registrert gytefisk av ørret fra Glomma i elva (Nashoug O, 2011)».

Høgskolen i Hedmark sin oppdragsrapport nr. 4 – 2016, Sidevassdrag til Glomma mellom Kongsvinger og Høyegga, viser til elfiskeregistreringer (Linløkken, 1986), hvor resultatet var

5–10 ørret > 14 cm pr. 30 min fiske i vassdragets nedre deler. Videre beskriver (Hamarsland, 2001) Søre Bjøråa som en lokalitet med middels produksjon av ørret.

Ut fra disse resultatene må det antas at Søre Bjøråa i området der ny bru skal etableres, har en viss verdi som gyte- og oppholdsområde for ørret, men at det i hovedsak er en stasjonær bestand av ørret med relativt liten reproduksjon, og at reproduksjonen i hovedsak skjer på strekninger oppstrøms eksisterende bru på rv. 3.

Øvrige registreringer

Det er ikke registrert forekomster av edelkreps (rødlistestatus EN) i Glomma eller sideelver til Glomma nord for Elverum. Det er derfor liten grunn til å tro at det finnes edelkreps Søre Bjøråa. Det er heller ikke registrert elvemusling (rødlistestatus VU) i disse områdene.

Tiltak

Ved bygging av ny bru over Søre Bjøråa legges det inn arbeidstidsrestriksjoner for direkte arbeider i elva slik at man unngår mest mulig negative konsekvenser for den ørretbestanden som finnes i elva. Fysiske tiltak i elva skal derfor gjennomføres i tidsperioden 15. juni til 15. september. Det er også viktig at det ikke etableres vandringshindre for fisk når ny bru skal bygges. Bekkeløpet skal være åpent gjennom hele anleggsperioden slik at fisk kan vandre opp og ned i elva.

I anleggsfasen skal vegetasjonsbeltet ivaretas så langt som mulig. For å bygge ny bru må det fjernes noe vegetasjon, men anleggsgrensene skal legges så tett på selve brukryssingen som mulig slik at eksisterende vegetasjon i størst mulig grad kan bevares slik den er i dag.

Det må etableres en djupål for å sikre nok vann for fiskevandring i perioder med lite vann i elva.

Kritiske verdier for forholdet mellom vanddyb og fallhøyde, samt helling og kritisk svømmehastighet på strykstrekninger hos ørret sammenlignet med fiskens størrelse, så har forskningen funnet følgende sammenhenger (kilde: Veileder 02:2018. Klassifisering av miljøtilstand i vann. Økologisk og kjemisk klassifiseringssystem for kystvann, grunnvann, innsjøer og elver, Miljødirektoratet).

Utdrag fra Tabell 6.17 Kritiske verdier for forholdet mellom vanddyb og fallhøyde, samt helling og kritisk svømmehastighet på strykstrekninger hos ørret sammenlignet med fiskens størrelse			
Art	Størrelse	Stryk	
		Helling %	Kritisk svømmehastighet m/s
Ørret	< 15 cm	20	0,8
Ørret	15 – 25 cm	25	-
Ørret	> 25 cm	25	1,8

Basert på dette vil elveløpet tilpasses fallhøyden for ørret under 15 cm.

Tiltak for erosjonssikring for å beskytte brofundamenter med sprengte steinmasser skal trekkes inn på land. For opparbeidelse av justert elvefar utføres gjenskapning av forholdene oppstrøms, se pkt. 8.4.2.

8.10.2 Vannforskriften – Med vurdering av § 12

Målet i Vannforskriften er at alle vannforekomster i Norge skal ha god eller veldig god økologisk og kjemisk tilstand. Utgangspunktet er at all aktivitet (inkludert byggetiltak) som kan hindre en vannforekomst i å opprettholde eller oppnå god økologisk tilstand, er forbudt etter §4. Dersom et tiltak kan føre til negativ påvirkning av vannforekomsten, må en vurdere tiltaket opp mot §12 (unntaksparagrafen) i forskriften. Det kan tillates ny aktivitet eller inngrep i vannforekomster dersom det blir vurdert at samfunnsnytten er større enn tap av miljøkvalitet, og at alle tiltak er satt inn for å begrense den negative utviklingen av tilstanden i vannforekomsten.

Elva Søre Bjøråa vil bli utsatt for permanente fysiske inngrep pga. behov for utgraving og endring i elveløpet i forbindelse med ny bru, samt erosjonssikring med tanke på flom. Landkar for bru blir bygd på land og vil ikke påvirke elva permanent. Med de tiltak som blir gjort under byggefasen, antas det at elvas økologiske og kjemiske tilstand vil opprettholdes slik den er i dag selv om den midlertidig kan oppleve økt tilførsler av partikler i forbindelse med gravearbeider.

For å redusere negative konsekvenser for elva, vil det bli stilt følgende krav:

- Alle fysiske tiltak i elva skal gjennomføres i tidsperioden 15. juni til 15. september.
- Graving og øvrige inngrep i elva skal ikke medføre at fisk som vandrer opp eller ned i elva blir hindret i sin vandring.
- Det skal etableres en djupål i elva slik at man sikrer vannføring selv i ekstreme tørkeperioder.
- Erosjonssikring skal trekkes så langt unna elveløpet som mulig for å gi plass til flomvann.
- Nødvendig fjerning av vegetasjon langs elva for å få bygd ny bru skal holdes på et minimum.

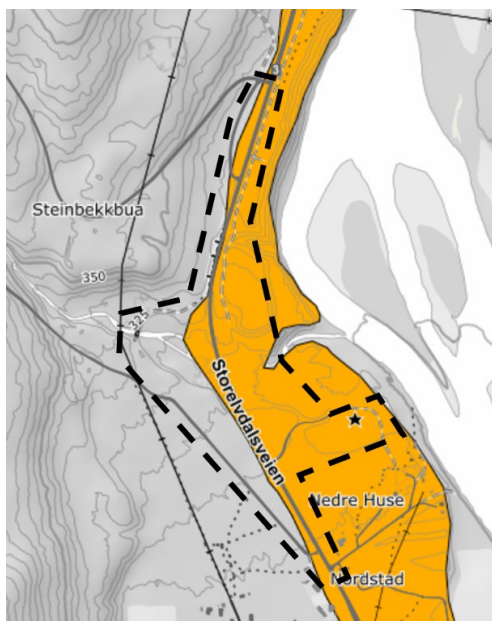
8.11 Kunnskapsgrunnlag/kilder for naturmangfold og vannmiljø

- Artskart, 2024
- Haugan, R. 2012. Vurdering av biomangfold, naturtyper og rødlistedata i forbindelse med utbygging av Søre Bjøråa, Stor-Elvdal kommune. Upublisert rapport til Stor-Elvdal kommuneskog. 26 s.).
- Nashoug, Ole, 2011. Fiskesakkyndig uttalelse vedr. planer om småkraftverk i Søndre Bjøråa, Stor-Elvdal kommune.
- Naturbase, 2024
- Sandklev, K. 2016. Oppdragsrapport nr. 4 – 2016. Sidevassdrag til Glomma mellom Kongsvinger og Høyegga. Høgskolen i Hedmark.
- Store Norske Leksikon (SNL), sist oppdatert: 19. september 2023
- Vann-nett, 2024

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Planområdet ligger ifølge NGUs grus- og pukkdatabase innenfor en grus- og pukkressurs som er beskrevet på denne måten: «Forekomsten er en breelvvifte/terrasse der Søndre Bjøråa munner ut i hoveddalen. I rot punktet er materialet relativt grovt med noe steinig sand/grus. De største reservene er trolig knyttet til forekomstens nordlige del, der stikkborundersøkelser tyder på at mektigheten av sand/grus er over 4 m. I den sydlige del av forekomsten tyder alt på at sand dominerer».

Ressursen er pr 19/1–23 ansett å ha liten betydning til råstoffutnyttelse. Ressursen vil også i liten grad bli berørt av utbyggingen.



Utklipp fra NGUs Kart over grus og pukk, 2024

Drikkevannskilder

Innenfor planområdet eller influensområdet til planen, finnes det ingen registreringer i Granada (2024) som tilsier at det finnes drikkevannskilder som kan påvirkes av tiltaket.

Beboere i området Nedre Huse og Nordstad har opplyst om et privat anlegg for vannforsyning som har vanninntak ved den gamle brua oppstrøms, se videre i punkt 8.20.

Det må gjøres ytterligere undersøkelser for å fastslå om det kan finnes drikkevannskilder som kan påvirkes negativt av tiltaket før man starter opp anleggsvirksomheten og som ikke er registrert i Granada.

8.13 Grunnforhold

Ingen potensielle fareområder er kartlagt, jf. ROS-analysen og pkt. 8.4.

Grunnundersøkelser i veglinjen

Statens vegvesen har utført forundersøkelser og utarbeidet rapporten «Geoteknikk, Datarapport nr. 16832-GEOT-01», se vedlegg. Se rapporten på vegvesenets Rapportweb. Undersøkelsene er lagt inn i NGUs NADAG. Grunnforholdene oppsummeres som følger.

- Store deler av området har en løsmassemektighet som er større enn 30 – 40 m.
- Nord i området er løsmassemektighet på 11 og 16 m.
- Løsmassene består av breelvavsetninger og elve- og bekkeavsetninger, i form av grus, sandig grus, sand, sandig silt, steinforekomster og hard morene i dybden, som har spesielt stor boremotstand i området for brufundamentene.
- De fleste analyserte prøvene viser teleklasse T2, litt telefarlig.

Forholdene i Søre Bjøråa

Massene i elvefare er grus, stein og blokk. Steinene er en blanding av rundet og kantete, med og uten påvekstorganismer. Elveløpets stabilitet vurderes som god. Langsiktig bunnsenkning eller bunnsenkning under flom ser ikke ut til å være tilfelle, sett bort fra eventualitetene tilknyttet ekstremværet Hans i 2023. Generell massetransport ser ut til å være liten, men massetransport kan skje i vassdraget og fra erosjon i kantsonene og elvas sideterreng og bunnsenkning i ekstreme tilfeller, se vurderingene i pkt. 8.4.1.



Forholdene oppstrøms (t.v.) og nedstrøms (t.h) for Søndre Bjøråa bru, 2023

Vurderinger, geotekniske anbefalinger og behov

Eksisterende veg står bra på denne parsellen uten skader eller deformasjoner.

Massene er friksjonsmasser som er godt egnet som kjernemasser i en fylling, men er ikke egnet som overbygningsmaterialer i riksveg. Sand og siltig sand er veldig eroderbare masser. Massenes egenskaper er som forventet med grunnlag i Statens vegvesens erfaringer på stedet og ellers i Stor-Elvdal og Østerdalen.

Det forventes ikke stabilitets- eller setningsproblemer og hele parsellen forutsettes prosjektert med jordskjæring og jordfylling.

Skjæringer kan være utsatt for overflateerosjon og vannsig kan opptre i avdekte lag, som kan kreve erosjonssikring.

Avsetning av arealer til anleggstekniske formål foretas med forutsetning om oversiktlige og ukompliserte grunnforhold.

Massene er egnet til gjenvinning i senere tiltak langs riksveg som underbygning og bakkeplanering i sikkerhetssonen, og som under- og overbygning i landbruksveg. Vurderinger av lagringsområder for overskuddsmasser til gjenvinning eller deponier foretas med forutsetning om oversiktlige og ukompliserte grunnforhold.

Vurderinger tilknyttet vannhåndtering i Søre Bjøråa kan foretas med forutsetning om oversiktlige og ukompliserte grunnforhold.

8.14 Naboskap

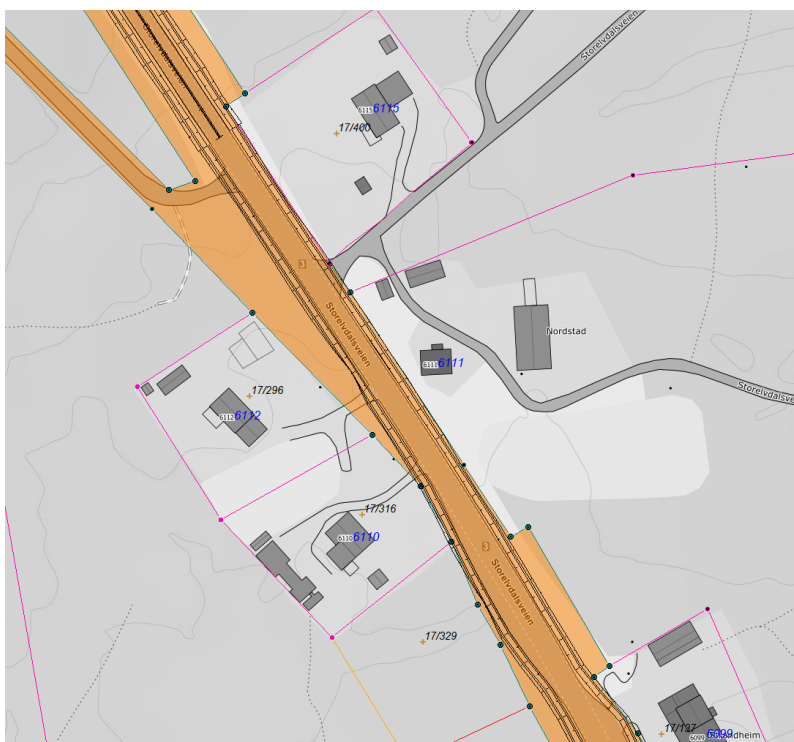
Vegeiendom 79/38 og skogeiendommen 17/1

Statens eiendom benyttes til riksveg og Stor-Elvdal kommunes eiendom benyttes til skogsdrift. Tiltaket anses å medføre en gunstigere situasjon for begge parter og naboskapet forutsettes i stor grad å bli avklart gjennom gjensidighet. Det kan være hensiktsmessig med arealoverføring mellom Staten og Stor-Elvdal kommune. Det må da vurderes nærmere om fremtidige rettigheter til vannforsyning og vannledning langs Kjelskarvegen.

Boligeiendommen 17/400, Storelvdalsveien 6115

Planen avgrenses mot denne eiendommen og den vurderes som ikke berørt. Eiendomsinngrep antas å bli aktuelt i fremtiden ved tiltak på riksvegen gjennom bebyggelsen.

Det midlertidige anleggsarbeidet vil være av forbigående art. Byggefaseprosjektet må foreta preventiv varsling, sørge for vurdering av tålegrense og urimelighet etter nabolovens § 2 for å motvirke tap eller skade.



Kartutsnitt med markering av Statens eiendom per juni 2025.

8.15 Støy

Boligeiendommen 17/400, Storelvdalsveien 6115

Planen avgrenses mot denne eiendommen og den vurderes som ikke berørt med grunnlag i at boligen i dag ligger i gul sone og vil fortsette å gjøre det, jf. Statens vegvesen støysonekart på Støyvarselkart og handlingsplaner.

(<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/klima-miljo-og-omgivelser/stoy-fra-trafikk/stoykart-og-handlingsplaner/>)

8.16 Barn og unge

Planforslaget og planområdet kan gi litt positiv virkning på oppvekstmiljøet for barn og unge ved å gi en bedre ferdsel for friluftslivet. Ellers vil tiltaket medføre uendrede oppvekstvilkår.

8.17 Friluftsliv

Planområdet ligger i et landlig skogterreng. Friluftslivet vil kunne få bedre vilkår. Langs elvefaret til Søre Bjøråa vil det være anledning til uavbrutt ferdsel i natur.

8.18 Kulturarv

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet. Handling dersom det oppdages automatisk fredede kulturminner er fastsatt med en planbestemmelse.

8.19 Massehåndtering

Overskudd

Modellert tiltak innebærer et beregnet overskudd avrundet til 20.000 m³. Massene vil bestå av breelavsetninger og elve- og bekkeavsetninger, i form av grus, sandig grus, sand, sandig silt og steinforekomster, jf. pkt. 8.13.

Disponering

Overskuddet vurderes som ikke forurensset, med mulige, begrensede unntak ved forurensning bundet til overflaten nær riksveg.

Massene håndteres som næringsavfall og skal gjennomgå gjenvinning som fyllmasser og byggeråstoff. Disponeringen vurderes som uten å føre til fare for forurensning.

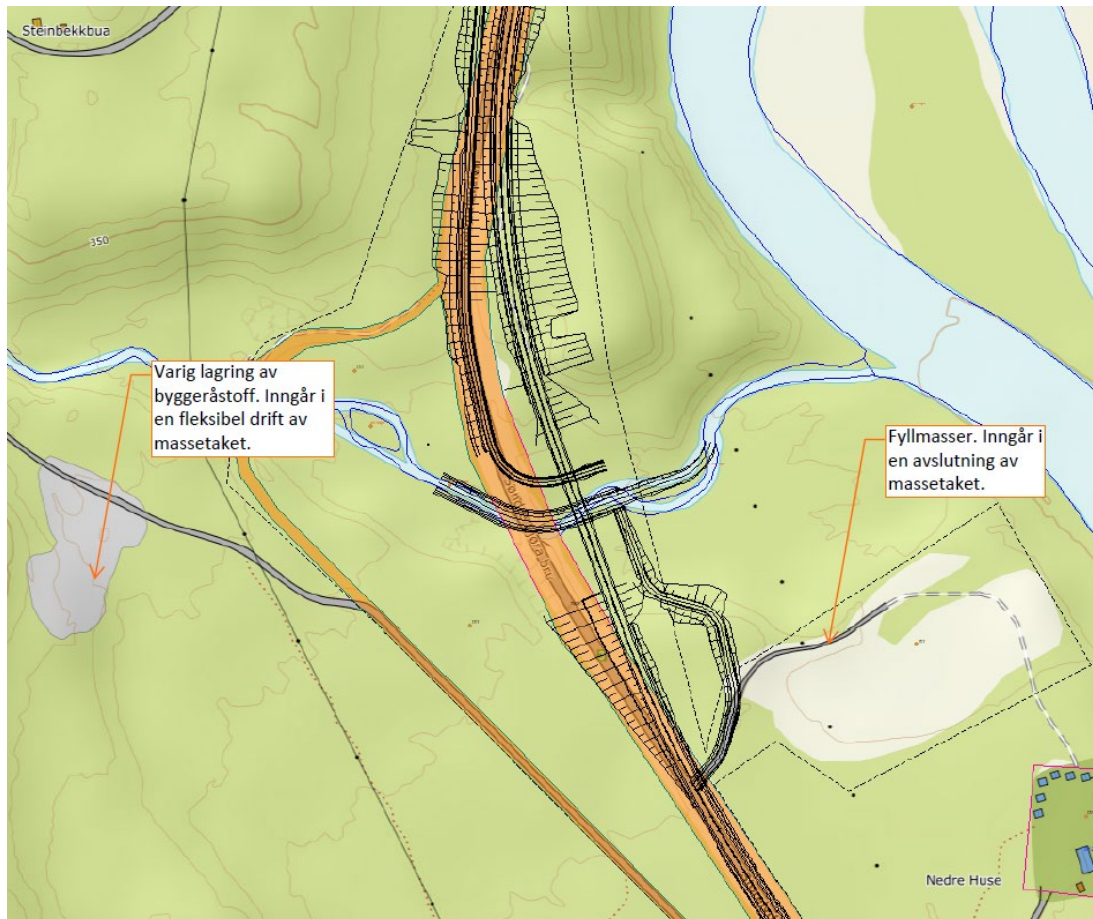
Gjenvinning som fyllmasser og fastsetting av avslutning av massetak

Antatt mengde 10.000 – 15.000 m³. Benyttes til istandsetting av massetaket på skogeiendommen 17/1, øst i planområdet. Masseuttaket er gjort i fortiden uten en avgjort avslutningsfase. Restaurering og landskapsmessig god behandling er bestemt i kommuneplanens arealdel, tekstdelen, pkt. 4 Grus-/masseuttak og steinbrudd. Avslutningen fastsettes som en istandsetting som foretas etter nærmere vurdering med KF Stor-Elvdal kommuneskoger.

Vurderinger foretas om grad av utslaking og avrunding av skråninger, etablering av vegetasjon, og om istandsetting til andre etterbruksformål, for eksempel veltplass og tilrettelegging for friluftslivet. Massene erstatter andre masser som ellers ville vært brukt. Massemengden er tilpasset behovet og er egnet til formålet.

Gjenvinning som varig lagring av byggeråstoff

Antatt mengde 5.000 – 10.000 m³. Inngår i en fleksibel drift av massetak for uttak til bygging og vedlikehold av veger på skogeiendommen 17/1, like vest for planområdet. Masseuttaket er gjort i fortiden for bruk i vegbygging, men uten en avgjort avslutningsfase. Restaurering og landskapsmessig god behandling er bestemt i kommuneplanens arealdel, tekstdelen, pkt. 4 Grus-/masseuttak og steinbrudd. Massene overlates til KF Stor-Elvdal kommuneskoger og erstatter andre masser som ellers ville vært brukt, mengden er en mindre del av et større behov i fremtida og er egnet til formålet.

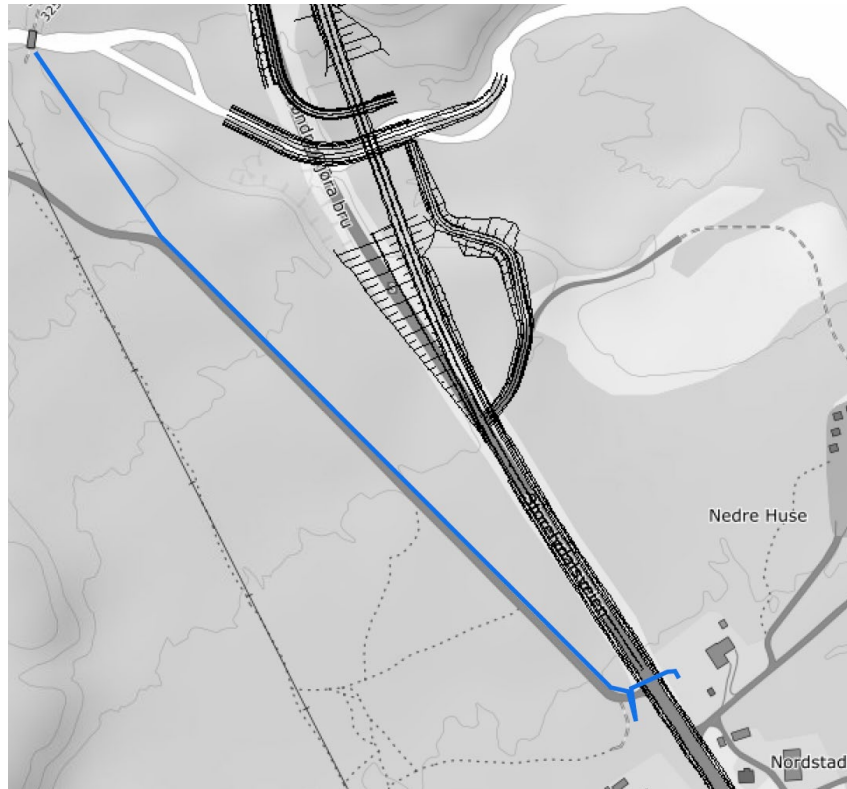


Kartskisse med anvisning av disponering av overskuddsmasser.

8.20 Teknisk infrastruktur

Vannforsyning til beboere på Nedre Huse og Nordstad

Beboerne har opplyst om et privat anlegg for vannforsyning som har vanninntak ved den gamle brua oppstrøms og ledningen ligger i området Kjelskarvegen og rv. 3.



Skisse over privat vannledning i relevant område ved Nedre Huse, 2024

Telenor telefonkabel

En mindre abonnentkabel krysser i kanten av planområdet. Den skal saneres.

8.21 Byggegrenser

Generell byggegrense, jf. Veglova § 29.

8.22 Klimagassutslipp

Tiltaket er av begrenset omfang og har lav kompleksitet. Løsninger, materialer og metoder som er kjente deler av den felles innsatsen i bygg- og anleggsbransjen for å kutte utslipp er tilstrebet og lagt til grunn i planen.

Planlegging og utbygging følger for øvrig Klimahandlingsplan Statens vegvesen Drift og vedlikehold.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

ROS-analysene er forankret i plan- og bygningsloven § 4–3. Den skal gi en sammenfatning av definerte elementer, mulige hendelser og virkninger av tiltaket som kan påvirke risiko og sårbarhet for samfunnet. Analysen er basert på fagrapporter som er utarbeidet for prosjektet, innspill fra ROS-samlinger med ulike fagmiljøer (interne og eksterne) og samtaler med andre fagpersoner.

Dette prosjektet har konkret bakgrunn i skader som uværet Hans påførte brua over Søre Bjøråa i 2023. Da ble sjølve brua, bruvanger og fyllinga inn mot brua skadet av store vannmengder. Brua har også fått skader fra naturhendelser tidligere. Den begynner i tillegg å nå en alder som tilsier utskifting. Veggen på nordsida av brua har en uheldig geometri. Det har dermed vært noen utforkjøringer på stedet. Hele tiltaket er knyttet til formålet med ROS-analysen, nemlig å sikre at risiko og sårbarhet for samfunnet blir redusert. Her vil tiltaket sikre fremkommelighet og sikkerhet på en viktig transportåre både nasjonalt og lokalt. Ved å fjerne eksisterende vegfylling og tilbakeføre elva til sitt opprinnelige løp, så vil området være langt bedre rustet til å tåle fremtidige flomhendelser.

Dette er et avgrenset prosjekt, både i omfang og kompleksitet. Det skal gjennomføres i et utmarksområde uten bebyggelse i planområdet og lite om ingen ferdsel til fots og på sykkel. Derfor er metodikken noe forenklet i analysen. Rapporten omtaler flere konkrete forhold og temaer. Her er noen hovedpunkter gjengitt.

Tiltaket planlegges gjennomført uten stenging av vegen. Om det oppstår behov for kortere, stengte perioder, så finnes det omkjøringsmuligheter som er vist i rapporten. Det er akseptable løsninger for nødetatene.

Klimaprofilen for Hedmark tilsier mer nedbør, særlig mer regn, til andre tider på året enn det som har vært vanlig til nå. Prosjektet tar høyde for disse endringene med nødvendige påslag på vannføring og flomhendelser. Brua er dimensjonert etter de foreslåtte normene. Ved at elva legges noe om, så forutsettes det at masser som føres med elva, ikke blir avsatt før de er godt nedstrøms brua. Det blir lagt til rette for at elveløpet her kan tømmes for masser om nødvendig.

Ny vegskjæring mot nord-øst kan utgjøre en fare for utglidning av masser. Ved at skjæringa får en tilstrekkelig slak helling (1:2,5), så bør den ligge stabilt. Den kan evt. sikres med steinsetting.

Det er kjente vilt påkjørsler i området. Veggen planlegges med en bred og høy skjæring uten skog mot nord-øst og gammel veggrunn som skal opprettholdes som landbruksveg/driftsveg mot vest. Dette vil gi en bred og god siktsoner i området som gjør at vilt påkjørsler kan reduseres. Dette må driftes og opprettholdes over tid i driftsfasen.

For anleggsfasen er det særlig viktig å sikre god varsling for å senke farten inn mot anleggsområdet. I tillegg må arbeid med omlegging av elveløp og fylling, følge SHA krav og miljøhensyn som utarbeides i egen prosedyre.

Det er satt konkrete mål for prosjektet som går på fremkommelighet, trafikkssikkerhet, samfunnssikkerhet og robusthet ut over hovedmålet om å etablere ny bru, se kap. 1.1 og planbeskrivelsen. De fleste av dem er knyttet til hensikten med ROS-analysen. Ut fra status i planen slik den nå foreligger, så virker målene å bli nådd på en god måte.

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med anbefalte tiltak		I hvilken fase tiltak er anbefalt gjennomført.				ROS-analyse 2025
ID – nr. Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Reg.plan	Byggeplan	Anleggsfas	Driftsfase	Status / oppfølging
1 Jordskred	Opprettholde forslag til ny utforming av elveløp og lang løsning for bru med tilstrekkelig høyde og lysåpning som lagt inn i planen og tilråd i hydrologirapport. Dette for å sikre trygg massetransport og avsetting av masser godt nedstrøms ny bru.	×	×			Fulgt opp i planforslaget.
10 og 11 Flom i elv og bekk	Opprettholde forslag til ny utforming av bru med lang løsning og krav til høyde jf. hydrologirapport, som sikrer god plass for fremtidige flommer. Det gir større sikkerhet mot ekstreme flommer.	×	×			Fulgt opp i planforslaget.
	Følge opp bekk ved Steinbekkbua for å sikre at bekkeløpet er inntakt ut mot Søre Bjøråa og ikke fyller seg opp med masse. Samtidig sjekke at voll mot gammelt bekkeløp står godt.			×	×	
	Erosjonssikre nedløp til veg og vegskråning der eksisterende stikkrenne i nord skal fjernes og bekken føres langs ny driftsveg (eksisterende veggrøft) ned til Søre Bjøråa (profil 610)		×	×		
20 Ustabil vegskjæring, høye skjæringer	Følge anbefaling fra geoteknikk om helling på 1:2,5 på skjæring nord for brua, profil 455-615.	×	×	×		Fulgt opp i planforslaget.
	Geotekniker skal konsulteres under anlegg for å vurdere behov for ytterligere erosjonssikring/steinsetting av skjæringer.			×		
25 Tilkost for nødnetter	Opprette varslingsrutiner mot nødnettene og avklare direkte varslings til lokale enheter eller bruk av VTS.			×		
31 Vannforsyning	Unngå skade på vannledning som følger Kjelskarvegen og krysser rv. 3 rett sør for plangrensen. Følge opp i anleggsfasen og i drift.			×	×	
	Sikre fremtidige rettigheter til vannforsyning og vannledning uavhengig av grunneierforhold langs Kjelskarvegen.	×				Foretatt tilrettelegging i planforslaget. Foretas videre i anleggsfasen, ref. pkt. 8.14 om vegeiendom 79/38 og skogeiendom men 17/1.
32 Avløpsinstallasjoner	Kartlegge avløps- og infiltrasjonsløsninger på boligeiendommer sør for planområdet og sikre at det ikke skjer skade på dem under anleggsarbeidet.		×	×		
35 Økt ulykkesrisiko	Anbefaler å opprettholde dagens eiendomsgrense mot vest, særlig sør for elva, for å kunne beholde en bred sone uten skog for å gi bedre sikt og sikring mot vilt og vilt påkjørsler.	×	×			Fulgt opp i planforslaget.
	Sikre gode avkjøringsmuligheter fra rv. 3 for driftsoperatør, viltneid mm for å kunne håndtere fallvilt. Særlig nord i planområdet. Gjelder for hele året.	×	×			Fulgt opp i planforslaget.

10 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Med de tilgjengelige opplysninger ved oppstart av planarbeidet vurderte Statens vegvesen og Stor-Elvdal kommune at planen ikke kunne få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn og ikke utløse krav om konsekvensutredning etter forskrift om KU, vedlegg I og II. Partene la vekt på generelle utredningskrav i plan- og bygningsloven § 4-2 og fastslo at kunnskapsinnhenting, vurdering og beskrivelse av planens virkning for miljø og samfunn som innebygges i planbeskrivelsen og ville kunne være tilstrekkelig for å sikre at hensynet til miljø og samfunn skulle bli tatt i betraktning.

Følgende ble det sett hen til i vurderingen.

Forskrift om konsekvensutredninger § 10

- Egenskaper ved tiltaket
 - o Planområdet er lite, investeringskostnaden er liten, og det er få naboer som blir påvirket.
 - o Ingen omdisponering av dyrket mark.
- Lokaliser og påvirkning på omgivelsene
 - o Planen gjelder ikke større omdisponering av LNFR-områder som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.
 - o Omgivelsene vil få små virkninger i drift- og vedlikeholdsfasen av ferdig utført tiltak. En stor del av planbeskrivelsen vil gjelde virkningene i den midlertidige byggefasen.
- Fjerde ledd
 - o Planen kan ikke få vesentlige virkninger, heller ikke virkninger som har intensitet og kompleksitet, virkningene er mulige å reversere eller begrense, og den samlede virkningen er liten.
- Generelt
 - o Tiltaket vil få samlet liten virkning, det er få og små virkninger, det er få berørte og det er overkommelig å redegjøre i planbeskrivelsen om det hensynet som er tatt til miljø og samfunn i henhold til generelle utredningskrav.

11 Gjennomføring av forslag til plan

11.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er fastsatt som en del av «Aktuelle tiltak i perioden» i Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2025–2030. Tiltaket er betegnet som kritisk. Byggefaseprosjektet\ ønskes startet opp så snart som mulig.

11.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Planlegges avviklet på eksisterende veg og i midlertidige omlegginger i trase for fremtidig landbruksveg. Anses som ukomplisert.

11.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Statens vegvesen har utarbeidet en SHA- og en YM-plan. Planene er en del av vegprosjektets styrende dokumenter og skal leve gjennom alle delfaseprosjektene, jf. krav i tidligere håndbok R760 «Styring av vegprosjekter», nå erstattet av prosesser i kvalitetssystemet.

Planene skal i detalj beskrive prosjektets utfordringer knyttet til SHA og YM. Planene er et grunnlag for planlegging, prosjektering og bygging og skal beskrive hvordan utfordringene skal håndteres ut over det som er beskrevet i planbeskrivelsen og reguleringsbestemmelsene, som å ivareta lover, forskrifter og forpliktelser. Planene skal beskrive ansvarsforhold, krav/samsvarsforpliktelser, risiko, forebyggende og avbøtende tiltak i bygge- og anleggsfasen.

11.6 Ytre miljø-plan

Statens vegvesen skal utarbeide en ytre miljø-plan, jf. pkt. 11.5.

Metoder og tiltaksplaner som er nødvendige beskrives i YM-planen. Avbøtende tiltak for å hindre at driften medfører alvorlige konsekvenser på omgivelsene skal planlegges og gjennomføres som en del av vegtiltaket. Beskrivelse av dette inngår også i YM-planen.

I tabellen nedenfor er det skissert hvilke temaer som er viktige for dette prosjektet.

Naturmangfold

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Naturmangfold i influensområdet til planområdet skal ikke få varige skader som følge av anleggsarbeidet. Spredning av fremmede skadelige organismer er ikke tillatt.	<u>Problemstilling:</u> Spredning av fremmede skadelige organismer. Tilslamming av elvebunn som ødelegger forholdene for fisk og andre vannlevende organismer. Hogst av trær og buskvegetasjon i hekke- og ynglesesongen for fugl og insekter. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> – Registrere forekomster av fremmede organismer innenfor planområdet (i hovedsak langs eksisterende veg).	Naturmangfoldloven § 6–12 Forskrift om fremmede organismer. Vannforskriften § 12 Vannressursloven § 11

	- Det skal gjøres en risikovurdering av artene som blir funnet, og tiltak for å håndtere dem korrekt utarbeides. I henhold til Naturmangfoldloven er det ikke tillatt å spre slike arter ut over området der de allerede vokser. - Tidsbegrensning for fjerning av trær og buskvegetasjon av hensyn til yngleperiode for dyr og insekter (må gjøres på høst/vinter/tidlig vår, tillates IKKE i perioden 15. april – 15. august). - Tidsbegrensninger for arbeider direkte i Bjøråa av hensyn til gytefisk, jf. tillatelse til tiltak i vassdrag. - Eksisterende kantsone skal bevares så langt det er mulig. Det skal legges inn hensynssoner langs leva der vegetasjonen ikke skal berøres (rigg- og marksikringsplan). - Begrense arealbeslag mot skog for å redusere sjansen for å gjøre inngrep i områder som KAN inneholde skogjamne (NT). - Etter avslutta anleggsperiode skal elvebunnen nedstrøms ny bru undersøkes mht tilslamming. Eventuelle tiltak for å fjerne sedimenter, eventuelt tilføre gytegrus, skal utføres etter første vårflom etter at anleggsarbeidene er ferdige.	
--	--	--

Naturressurser

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Masser skal i hovedsak gjenbrukes på anlegget.	<u>Problemstilling:</u> Rene overskuddsmasser blir ulovlig disponert. Ulike massetyper blandes. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> - Disponere i henhold til reguleringsplanen. - Vegetasjonsdekket skaves av og ivaretas for tilbakeføring ifm. naturlig revegetering.	Forurensningsloven §§ 11 og 32, veileder M-1243 (MD), Statsforvalter

Støy

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Støy fra anleggsarbeidene skal ikke påvirke beboere i nærliggende bolig.	<u>Problemstilling:</u> Anleggsarbeid medfører noe økt støy i planområdet og omgivelsene. Transport inn og ut av anlegget i anleggsperioden gir økt støy til boliger. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> - Følge opp at retningslinjer gitt i T-1442 overholdes (tema på byggemøter). - Informere naboer direkte.	Prosjektet skal følge støyretningslinjer T1442/21. Kriterier gitt i planbestemmelser.

Luftforurensning

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Støv fra anleggsarbeidene skal ikke negativt påvirke nærliggende bolig eller trafikken på Rv. 3.	<u>Problemstilling:</u> Graving og transport av masser fører til spredning av støv. Utslipp fra maskinpark er håndtert under tema klimagassutslipp og energiforbruk. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> – Stille krav til entreprenør om å redusere spredning av støv ved å vanne og feie asfaltert veg og benytte støvbindende middel på anleggsveg. – Stille krav til entreprenør om å frastå fra salting av hensyn til Søre Bjøråa.	Forurensningsforskriften kap. 7. Retningslinjer for håndtering av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)

Forurensning av jord og vann

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Anleggsarbeidene skal ikke medføre varige skader i Søre Bjøråa eller i naturområder innenfor influensområdet til anleggsområdet.	<u>Problemstilling:</u> Anleggsarbeidene kan medføre utslipp fra vaske- og oppstillingsområder for maskiner, og uhellsutslepp fra oljelekkasjer o.l. Graving i Søre Bjøråa og i sidearealer til elva kan medføre spredning av partikler og slam som kan føre til varige skader i elva. Støping av ny bru kan føre til at fersk betong havner i elva og medfører forhøyet pH, evt. at restbetong tømmes i eller nært elva. Søndre Bjøråa bru, bygget i 1968, skal rives og kan føre til forurensning av vann ved spredning av partikler eller nedfall av betongblokker. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> – Stille følgende krav til entreprenøren. – Ha beredskapsrutiner for håndtering av utslipp av forurensninger til jord og vann, samt ha lett tilgjengelig utstyr for å hindre at utslippene spres til omgivelsene. – Etablere et eget sted for vask og vedlikehold av maskiner som ligger minst 50 meter fra Søre Bjøråa med oljeutskiller og sandfang. – Drivstofftanker skal ha dobbelt bunn og plasseres på tett dekke. – Sanitæravløpsvann fra rigg skal føres til tett tank eller kommunalt godkjent løsning. – Etablere tiltak for å hindre avrenning av slam fra anleggsområdet og ut i Søre Bjøråa. Dette kan være avskjærende	Forurensningsforskriften kap. 2. Forurensningsloven § 7 og 11. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag Vannforskriften Vilkår i godkjenninger og tillatelser.

	grøfter, sedimentasjonsanlegg i form av containere eller sedimentasjonsdammer som skal holde tilbake slam fra anlegget før rensset vann kan ledes ut i resipient. - Etablere tiltak for å redusere faren for avrenning av vann med høy pH ut i Søre Bjøråa, for eksempel i forbindelse med betongarbeid. Tiltak kan være bruk av duk. - Etablere egen plass for vasking av betongutstyr og for tømning og håndtering av restbetong. Denne skal ligge minimum 50 meter fra Søre Bjøråa. - Tidsbegrensninger for arbeider direkte i elva. Fysiske tiltak i elva skal gjennomføres i tidsperioden 15. juni til 15. september. - Utarbeide en miljøsaneringsbeskrivelse for fjerning av Søndre Bjøråa bru. - Følge vilkår i tillatelse til fysisk tiltak i vassdrag. - Følge vilkår i tillatelse til fjerning av kantvegetasjon langs vassdrag. - Foreta visuell sjekk av vannet i elva mht blakking av vann.	
--	--	--

Materialvalg og avfallshåndtering

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lowerk
<u>Mål:</u> Det skal være minst 90% sorteringsgrad på anlegget. Prosjektet skal vurdere bruk av materialer med lavt klimagassutslepp og lang levetid.	<u>Problemstilling:</u> Feil håndtering av bygge- og riveavfall, uryddig anleggsområde som medfører flygeavfall og spredning av avfall med elva. Ved riving av Søndre Bjøråa bru og etterfølgende sortering av materialer skal materialer gjenbrukes der det er mulig. Gjenbruk av betong kan gjøres dersom betongen er tilstandskarakterisert uten funn av kjemikalier som kan spres til naturen ved utlekking. Øvrige materialer skal leveres til godkjent avfallsmottak. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> - Stille følgende krav til entreprenøren. - Utarbeide en stedstilpasset avfallsplan. - Utarbeide en miljøsaneringsbeskrivelse for fjerning av Søndre Bjøråa bru. Denne skal utarbeides i henhold til bestemmelsene i TEK17, §9-7 (Kartlegging av farlig avfall, bygningsfraksjoner som må fjernes og materialer som er egnet for ombruk. Krav til rapportering).	Avfallsforskrifta Forurensningsloven Produktkontrollloven Forskrift om miljørettet helsevern TEK17, §9-7 (Kartlegging av farlig avfall, bygningsfraksjoner som må fjernes og materialer som er egnet for ombruk. Krav til rapportering).

	- Gjenbruke masser og material innenfor anlegget der dette er mulig. - Bruke materialer med lang levetid og material som krever lite vedlikehold og har lavt klimagassutslepp der det er mulig. - Ved funn av avfall i gravemasser, skal avfallet sorteres ut og leveres til godkjent mottak. - Mengde avfall skal dokumenteres, fordelt på ulike avfallstyper. - Alt avfall fra anlegget skal kildesorteres og leverast til godkjent avfalls plass. Containere for de ulike avfallstypene skal merkes. - Miljøfarlige stoffer på anlegget skal være dokumentert slik at en har informasjon om produsent, år for produksjon, samansetning, HMS-datablad, avhendingsmetode og lignende. - Alt farlig avfall skal lagres iht. forskrift og leverast til godkjent mottak. - Materialer som inneholder helse- og miljøfarlige stoffer, skal unngås så langt det er mulig. Ved eventuell bruk av slike stoff må mangel på alternativ dokumenteres. - Stille krav om å frastå fra å brenne avfall.	
--	--	--

Landskapsbilde

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Vegens sideareal skal tilpasses omkringliggende landskap. Det skal brukes stedegne element i prosjektet.	<u>Problemstilling:</u> Planområdet ligger langs eksisterende veg. Det er kun mindre inngrep i landskapsbildet. <u>Tiltak i reguleringsplanfasen:</u> - Brua sitt visuelle uttrykk avklares i reguleringsplanen. - Minimere inngrep i sideterrenget så langt det er mulig. - Sidearealer og midlertidige anleggsområder skal revegeteres naturlig. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> - Som for reguleringsplanfasen.	Ikke aktuelt.

Kulturarv

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Kulturminner eller kulturmiljø skal ikke påføres varige skader som følge av prosjektet.	<u>Problemstilling:</u> Det påtreffes automatisk fredede kulturminner eller kulturmiljø. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u>	Kulturminneloven

	Dersom det i anleggsfasen påtreffes automatisk fredede gjenstander eller områder, skal anleggsarbeidene stanses og Innlandet fylkeskommune kontaktes.	
--	---	--

Klimagassutslipp og energiforbruk

Mål/krav	Problemstilling/tiltak	Aktuelt lovverk
<u>Mål:</u> Energiforbruk og klimagassutslipp i forbindelse med prosjektet skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp.	<u>Problemstilling:</u> Klimagassutslippet blir ikke redusert. <u>Tiltak i anleggsfasen:</u> – Krav i kontrakt med entreprenør, se klimahandlingsplanen for drift og vedlikehold på Statens vegvesen sin nettside.	Klimaloven Klimahandlingsplan Statens vegvesen Drift og vedlikehold.

12 Sammendrag av innspill og merknader

12.1 Innspill til planoppstart

Offentlige etater

	Innlandet fylkeskommune
Deling	Dokumentnr. 24/89836-11
11.1	Merknad <i>Planprosessen skal gjennomføres i henhold til overordnet lov- og planverk. Dette innebærer blant annet at regionale planer og strategier legges til grunn for arbeidet og blir innarbeidet i planforslaget, samt at bestemmelser i kommuneplanens arealdel videreføres der det er relevant. Viser til <u>gjeldende planer for Innlandet fylke</u>.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 4.2 – 4.5.
11.2.1	Merknad <u>Plan</u> <i>Konsekvensutredning: I samråd med planavdelingen i kommunen er det vurdert at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning. Fylkeskommunen forutsetter likevel at relevante tema gis en god beskrivelse og vurdering i planbeskrivelsen. Vurderingene som er gjort for å fastslå om planforslaget kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal gå fram i oppstartsvarselet, jf. forskrift om konsekvensutredninger (KUF) §11. Vi forutsetter at dette fremgår tydelig i det videre planarbeidet.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er gjennomgående planlagt i samsvar med innspillet. For vurderinger om tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger se planbeskrivelsens pkt. 10.
11.2.2	Merknad <u>Plan [forts]</u> <i>Friluftsliv: I henhold til friluftsloven § 22 skal fylkeskommunen arbeide for å fremme friluftsliv innen sitt område, og har ansvar for å ivareta de allmenne friluftslivsinteressene i forbindelse med planarbeid og i enkeltsaker.</i> <i>Planområdet ligger med nærhet til Glomma i et område som er kartlagt som både viktig – og svært viktig friluftslivsområde. Videre planprosess må kartlegge hvordan området brukes i dag, stier, møteplasser ol. og hvilke konsekvenser en ny veitrase kan få for eventuelle friluftslivsinteresser i området. Planarbeidet må også sikre hensynet til friluftsliv i byggeperioden.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 8.4.2, 8.16, 8.17 og 8.19.
11.2.3	Merknad <u>Plan [forts]</u> <i>Barn og unges interesser: Alle som fremmer planer, private, kommuner, regionale myndigheter og andre offentlige instanser, skal etter loven ta hensyn til barn og unge i sin planlegging. Loven stiller krav til private, så vel som offentlige forslagsstillere, om å sikre medvirkning fra barn og unge. Kommunen skal så påse at dette er oppfylt.</i> <i>I henhold til pkt 5 i Rikspolitisk retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen skal arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Planers virkninger og konsekvenser for barn og unge skal beskrives, og planens innvirkning på barn og unges interesser er et tema som skal vurderes i konsekvensanalyser.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 8.16.

11.2.4	Merknad <u>Plan [forts]</u> <i>Landskapspåvirkning: God terrengtilpasning må sikres i planbestemmelsene. Krav om illustrasjoner som terrengsnitt som viser veisnitt og overgang til eksisterende terreng vil i større grad sikre god stedstilpasning.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbestemmelsenes pkt. 4.2.3 og planbeskrivelsens pkt. 7.3 og 13
11.3	Merknad <u>Kulturarv</u> <i>Kulturarv, bygg og landskap (nyere tids kulturminner) har ingen vesentlige innspill til planarbeidet.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Tatt til orientering.
11.4	Merknad <u>Samferdsel</u> <i>Som forvalter av fylkesvegene uttaler samferdselsavdelingen seg i hovedsak til forhold som berører fylkesveg. Planområdet omfatter ikke fylkesveg, og våre interesser i forhold til dette berøres ikke. Vi har ut fra dette ingen samferdselsfaglige merknader til varsel om oppstart av planarbeid.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Tatt til orientering.
11.5.1	Merknad <u>Klima, miljø og naturmangfold</u> <u>Vassdrag</u> <i>Etablering av ny bru og sanering av gammel bru vil påvirke Søre Bjøråa (vannforekomst 002-4376-R), som er registrert med god økologisk tilstand i vann-nett. Påvirkninger på vannforekomsten er avrenning av avløpsvann fra fritidsboliger. Elva er fiskeførende, og har en lokal bestand av ørret. Fylkeskommunen har tidligere i år sendt ut et vedtaksbrev for sanering av en eldre bru oppstrøms RV 3 (vår ref. 2024/39-233), og gjør oppmerksom på samlet belastning på vassdraget og dets tilhørende naturmangfold (jf. naturmangfoldloven § 8).</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 8.5 og 8.9.
11.5.2	Merknad <u>Klima, miljø og naturmangfold</u> <u>Vassdrag [forts]</u> <i>Tiltak som direkte eller indirekte berører elva og dens tilhørende kantsoner er søknadspliktig til fylkeskommunen jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag § 1. Dette vil være en særlovsbehandling, og våre innspill vedrørende vassdrag og vassdragshensyn ved etablering av ny bru vil derfor komme frem i vedtaksbrevet. Søknadsskjema for fysiske tiltak i vassdrag er å finne på Innlandet fylkeskommunes nettsider, under fanen «Klima, energi og miljø» og videre under «Fiskeforvaltning». Ved spørsmål kan undertegnede/vassdragsansvarlig kontaktes.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet. Søknad om fysiske tiltak i vassdrag, er sendt til Innlandet fylkeskommune, se planbeskrivelsens pkt. 4.5 og 11.6.
11.5.3	Merknad <u>Klima, miljø og naturmangfold</u> <u>Vassdrag [forts]</u> <i>Vi gjør også oppmerksom på at fjerning av kantvegetasjon må avklares med Statsforvalteren i Innlandet jf. vannressursloven § 11.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet. Statsforvalteren i Innlandet har gitt dispensasjon med vilkår etter søknad, se planbeskrivelsens pkt. 4.5.

11.5.4	Merknad <i>Klima, miljø og naturmangfold</i> <i>Vassdrag [forts]</i> <i>Selv om hovedhensynene for det varslede arbeidet vil komme frem i særlovsbehandlingen, mener vi det er viktig at vassdragshensyn også inkluderes i reguleringsplanen og dens tilhørende bestemmelser. Planen bør inkludere forurensningshensyn, håndtering av overvann og bevaring av kantsoner, for å nevne noe. I tillegg bør det fastsettes gjennomføringstidspunkt som hensyntar vannmiljøet, med særlig tanke på fiskens gyte- og vandringsperiode.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsen pkt. 8.5 – 8.11.
--------	---

	Statsforvalteren i Innlandet
Deling	Dokumentnr. 24/89836–8
8.1.1	Merknad <i>Samfunnssikkerhet og beredskap</i> <i>Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Vi forutsetter at Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn.</i> <i>Risiko- og sårbarhetsanalysen skal utarbeides i tråd med veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017, jf. for øvrig kap. 4.1 om risiko og sårbarhet i dokumentet planinitiativ.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 1, 4.2, 9 og 13.
8.1.2	Merknad <i>Samfunnssikkerhet og beredskap [forts.]</i> <i>Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jf. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er gjennomgående planlagt i samsvar med innspillet.
8.1.3	Merknad <i>Samfunnssikkerhet og beredskap [forts.]</i> <i>Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet, jf. pkt. 4.3 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Se egen veileder om klimatilpasning i planarbeidet: <u>Hvordan ta hensyn til klimaendringer i plan?</u> – Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er gjennomgående planlagt i samsvar med innspillet. Kunnskapsgrunnlaget er angitt løpende eller i eget punkt og fagrapport, se planbeskrivelsens pkt. 8.11 og 13.
8.2	Merknad <i>Vassdrag</i> <i>Varsel om oppstart inneholder ikke beskrivelse av hvilket omfang arbeidene som kommer til å berøre vassdrag vil ha, og hvilken konsekvens arbeidene vil ha på vassdragsmiljøet. Planforslaget må både beskrive dette og avbøtende tiltak. Vi minner om at regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion er en regional føring som skal ligge til grunn for arbeidet, og at det derfor også må vurderes om tiltaket vil påvirke miljøtilstanden i vannforekomsten eller oppnåelsen av miljømålet jf. § 4 i vannforskriften.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger

	Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet. Tiltaket anses å være i hovedsak et tiltak i vassdrag. Innspillet er derfor ivaretatt på en gjennomgående måte. Planbeskrivelsens pkt. 8 er særskilt utformet for fremheve behandlingen av naturfare, naturmangfold og vannmiljø.
8.3	Merknad Vurdering av alternativer <i>Forslagsstiller mener det vil være en økonomisk og praktisk god løsning å utvikle trafikken på dagens bru fram til en ny bru er bygget. Det er skissert at dette innebærer at skogareal i nærheten må omdisponeres til veiarealmens deler av dagens veiareal kan tilbakeføres til natur. Noe nabogrunn må benyttes midlertidig til provisorisk trafikkavvikling og riggområde.</i> <i>Vi forutsetter at planforslaget drøfter konsekvenser av å etablere ny veilinje og å bygge ny bru på et nytt sted.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 6.
8.4	Merknad Vurdering om behov for konsekvensutredning <i>I varsel om oppstart står det at det i samråd med planavdelingen i kommunen er det vurdert at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning.</i> <i>I denne saken savner vi en slik vurdering, og gjennom å bare få konklusjonen er det ikke mulig å se om vurderingene er i tråd med gjeldende regelverk. Vurderingene som er gjort for å fastslå om planforslaget kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal gå fram i oppstartsvarselet, jf. forskrift om konsekvensutredninger (KUF) §11.</i> <i>Her heter det:</i> «Ansvarlig myndighets beslutning av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal begrunnes. Begrunnelsen skal fremgå av varsel og kunngjøring om oppstart av planarbeidet og ved utleggelsen av planforslaget til offentlig ettersyn.» Statens vegvesens kommentar og handlinger Tatt til orientering. For vurderinger om tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredninger se planbeskrivelsens pkt. 10.
8.5	Merknad Øvrige tema <i>Vi viser til <u>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027</u>, og forutsetter at relevante føringer her legges til grunn for planarbeidet. I tillegg til våre punkter nevnt over, samt i oppstartsvarselet, minner vi om at planforslaget spesielt må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:</i> – Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5–1 i plan- og bygningsloven – Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning – Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning – Vurdering av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven – Ivaretagelse av strandsona langs vassdrag, jf. § 1–8 i plan- og bygningsloven – Kartlegging av og sikring mot støy, jf. retningslinje T-1442/2021 – Vurdering av luftkvalitet og behov for avbøtende tiltak, jf. retningslinje T-1520 – Forsvarlig massehåndtering, jf. § 7 i forurensningsloven og forurensningsforskriften – Utbygging tilpassa landskap og omgivelser, jf. Europarådets landskapskonvensjon <i>For mer informasjon om krav til planprosess og veiledning til plandelen av plan- og bygningsloven, se <u>Regjeringens temaside om planlegging</u>.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 4.2 og 4.4.

8.6	Merknad Plankart <i>Statsforvalteren forutsetter at plankart utformes i samsvar med KDDs <u>lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven (2022)</u>, gjeldende nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister, samt gjeldende utvekslingsformat for SOSI Plan. For mer informasjon om dette, viser vi til <u>Kartverkets nettside om planregister</u>.</i> <i>Regionale myndigheter bruker kartløsningen InnlandsGIS i planarbeidet, og denne blir synkronisert mot arealplaner i kommunens kartløsning hver dag. Vi forutsetter derfor at plankartet blir lagt inn i kommunens kartløsning senest når planen legges ut på høring.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet.
-----	---

	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
Deling	Dokumentnr. 24/89836-9
9.1	Merknad NVEs generelle veiledning <i>NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</i> <i>Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, https://www.nve.no/arealplanlegging/</i> <i>På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på <u>NVEs kartløsninger</u>.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Planforslaget er planlagt i samsvar med innspillet, se planbeskrivelsens pkt. 4.2 – 4.5.
9.2	Merknad NVE sin oppfølging av planarbeidet <i>Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. <u>NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging</u>.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Deltakelse og faglige råd fra NVE i planleggingen vurderes ikke som nødvendig. NVEs involvering kan begrenses til vurdering om innsigelse innenfor saksområdene "Naturfare – Flom, erosjon og skred" og "Almenne interesser i vassdrag og grunnvann". En planbeskrivelse og en ROS er utarbeidet. Saksområdet "Almenne interesser i vassdrag og grunnvann" anses av oss å gjelde generell aktsomhet siden kantvegetasjon blir særlovsbehandlet av Statsforvalteren i Innlandet og fiskeforvaltning av Innlandet fylkeskommune. Se videre denne i delingspunkt 9.3.

9.3	Merknad NVE sin oppfølging av planarbeidet [forts.] <i>Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Gjelder "Naturfare – Flom, erosjon og skred". NVE er på partslisten. Plandokumentene er særskilt utformet for å forsøke med å tydeliggjøre behandlingen av NVEs interesser, se pkt. 8.4 og 8.11.
9.4	Merknad NVE sin oppfølging av planarbeidet [forts.] <i>Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Gjelder "Almenne interesser i vassdrag og grunnvann", om Vann/vannmiljø og generell aktsomhet. NVE er på partslisten. Plandokumentene er særskilt utformet for å forsøke med å tydeliggjøre behandlingen av NVEs interesser, se pkt. 8.5 – 8.11.

Bedrifter

	Stor-Elvdal kommuneskoger KF
Deling	Dokumentnr. 24/89836-12
12.1	Merknad <i>Det foreslås i planforslaget å regulere inn et gammel grustak, grusressursen er i grove trekk ferdig utnyttet og produserer nå skog. Uten at det er beskrevet hva området skal benyttes til, antar vi at dette arealet tenkes brukt til rigg/oppstillingsplass? Vi har nylig avvirket ett areal nærmere rv. 3 som eventuelt kunne erstatte område som er påtenkt, se vedlagt grov skisse.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Foretaket har en sentral posisjon i saken. Planforslaget er planlagt i samarbeid med foretaket for å oppnå effektive avklaringer og målrettet behandling av plansaken, se planbeskrivelsens pkt. 11.
12.2	Merknad <i>[forts]</i> <i>Videre stusser vi litt over behovet for regulering på vest-siden av rv.3 helt opp til den gamle brua over Søre Bjøråa. Stiller gjerne opp på befaring for å se på eller diskutere eventuelle løsninger.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Som for delingspunkt 12.1. Se planbeskrivelsens pkt. 8.20.
	OneCo Networks AS for Telenor ASA
Deling	Dokumentnr. 24/89836-15
15	Merknad <i>Ser at Telenor kun har kobber her og da denne ikke er i bruk er det i utgangspunktet ikke så mye det trengs å ta hensyn til – så langt jeg kan se.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger

	Tatt til etterretning
--	-----------------------

Private

Deling	Avsender, dokumentnr.	
6	Bettine Elkrog, eier Storelvdalsveien 6072, 24/89836-6	Merknad <i>Har planer om og selge huset mitt. Trenger å vite når dere har planer om at utvide veien. Dette har stor betydning for meg og hva jeg må gjøre.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Statens vegvesen har ervervet eiendommen.
13	Knut Huse, eier eiendom 17/1118, 24/89836-13	Merknad <i>Ifølge skisse av planavgrensning [...] ser jeg at min eiendom faller utenfor, jeg vil da tro at deres henvendelse til meg vil gjelde fremtidig «breddeutvidelse» av dagens rv 3 eller forandring av eksisterende trase? Før mere fakta om planer fra Statens vegvesen kommer frem, er det for meg vanskelig å komme opp med innspill [...]</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Området Strandheim inntil planavgrensningen har et såpass lite antall bebodde eiendommer at brevet om varsel om planoppstart er blitt sendt til alle på Strandheim. Det er ikke planer under arbeid som berører denne eiendommen. Tatt til etterretning. Når planen sendes til offentlig ettersyn underrettes alle på Strandheim med eget brev på lik måte.
14.1	Åse Huse (dødsbo), eiendom 400/492, ved Anne Iversen Huse og Knut Huse., 24/89836-14	Merknad <i>Det er ikke mulig å komme med synspunkter/innspill da det ikke er gitt noen konkrete utsagn (utenom ny bru og omlegging av rv. 3) fra Statens vegvesen om hva som er tenkt innenfor den skisse på kartet som berører gnr/bnr 17/400 og 17/492. Ut i fra skissen er avkjøring/utkjøring til eiendommene berørt, en bjørkealle langs rv. 3 og muligens en kiosk.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Tatt til orientering. Planen er redusert slik at eiendommene ikke blir berørt av arealreguleringen. Når planen sendes til offentlig ettersyn underrettes alle på Strandheim med eget brev på lik måte.
14.2	Åse Huse (dødsbo), eiendom 400/492, ved Anne Iversen Huse og Knut Huse., 24/89836-14	Merknad <i>Jeg vil opplyse om at det foreligger privat vannforsyning/ledning (Søndre Bjøråa vannverk) som berører gnr/bnr 17/400, 17/492, 17/296, 17/316 og 17/159 og som kommer innenfor planavgrensningen. Vanninntak (betongkum) er ved området «gamle Bjøråa bru». Brua ble tatt ned og fjernet sommeren 2024. Videre, vannledning i plast nedgravd øst for Kjelskardvegen og nedtil der den omtalte veien møter rv. 3. Fordelingskum til gnr/bnr 17/296 og 17/316 er satt ned der og krysser så rv. 3 og inn på 17/400 innenfor planavgrensningsområdet. Forgreininger videre til gnr/bnr 17/492 og 17/159 går ut fra enebolig på 17/400.</i> <i>Vi følger saken med interesse og mottar gjerne mere informasjon når det foreligger.</i> Statens vegvesens kommentar og handlinger Som for delingspunkt 14.1.

12.2 Høringsuttalelser og innspill fra offentlig ettersyn

(Settes inn etter Statens vegvesens behandling)

Offentlige etater

Etat, dokumentnr.	
Deling	Merknad Statens vegvesens kommentar og handlinger

Bedrifter

Avsender, dokumentnr	
Deling	Merknad Statens vegvesens kommentar og handlinger

Private

Deling	Avsender, dokumentnr	Merknad Statens vegvesens kommentar og handlinger
--------	----------------------	--

13 Vedlegg

- V1) Dispensasjon – vannressursloven – til å fjerne kantvegetasjon, fra Statsforvalteren
- V2.1) C-tegning–Primærveg
- V2.2) F-tegning–Normalprofiler
- V2.3) K-tegning–Søre Bjøråa bru
- V2.4) U-tegninger–Tverrprofiler
- V3) Hydrologi Søre Bjøråa bru
- V4) Geoteknisk datarapport – 16832–GEOT–01
- V5) Forstudie 2023 – Kryssing med rv. 3 over vassdraget Søre Bjøråa med interims-bru og ny bru