



**Reguleringsplan for rv. 3 Fjell - Opphus nord (plan ID 20150400) -  
Sluttbehandling**

| Utvalg        | Utvalgssaksnr. | Møtedato   |
|---------------|----------------|------------|
| Planutvalget  | 2025/20        | 03.09.2025 |
| Kommunestyret | 2025/63        | 17.09.2025 |

**Vedlegg**

- 1 Planbestemmelser.PDF
- 2 Plankart vedtak 17.09.2025.PDF
- 3 Planbeskrivelse\_rv. 3 Fjell-Opphus nord.PDF
- 4 Plankart\_med geometri.PDF
- 5 Illustrasjonshefte Tekniske tegninger.PDF
- 6 PLANPROGRAM.PDF
- 7 Fagrapport risiko og sårbarhet (ROS).PDF
- 8 Fagrapport konsekvensutredning.PDF
- 9 Fagrapport Geoteknikk.PDF
- 10 Fagrapport Luft - med dagens og fremtidig luftsonekart.PDF
- 11 Fagrapport Støy - med støykart.PDF
- 12 Fagrapport VA.PDF
- 13 Fagnotat Klimagassbudsjett.PDF
- 14 Fagnotat hydrogeologi.PDF
- 15 Sammendrag av og kommentarer til innspill ved varsel om oppstart.PDF
- 16 Hydrologiske og hydrauliske analyser.PDF
- 17 Notat om vassdrag.PDF
- 18 Endringslogg etter offentlig ettersyn.PDF
- 19 Sammendrag merknader offentlig ettersyn.PDF

**Kommunedirektøren tilrår planutvalget å fremme følgende innstilling overfor kommunestyret:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Rv. 3 Fjell – Opphus nord planide 20150400.

**Hjemmel for behandlingen:**

Delegeringsreglement for Stor-Elvdal kommune.

LOV-2008-06-27-71 Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven).

**Planutvalgets behandling i møte 03.09.2025:**

**Votering:** *Kommunedirektøren sin tilrådning ble enstemmig vedtatt.*

**Planutvalget - 03.09.2025 sin innstilling til kommunestyret:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Rv. 3 Fjell – Opphus nord planide 20150400.

**Hjemmel for behandlingen:**

Delegeringsreglement for Stor-Elvdal kommune.

LOV-2008-06-27-71 Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven).

**Kommunestyrets behandling i møte 17.09.2025:**

Tor Einar Skogesal (Ap) fremmet følgende tilleggsforslag:

I planområdet skal det fortløpende vurderes behov for avbøtende tiltak i forhold til kryssende hjortevilt.

Asgeir Lyng (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

Det henstilles om at viltgjerde inkluderes i prosjektet allerede fra start.

**Votering:** *Det ble først votert over Lyng sitt tilleggsforslag som ble vedtatt med 9 mot 8 stemmer. Skogesal trakk så sitt tilleggsforslag. Det ble deretter votert over Planutvalgets innstilling med tilleggsforslaget fra Asgeir Lyng, som ble enstemmig vedtatt.*

Disse stemte for tilleggsforslaget til Lyng:

Sverre Oskar Øverby (V), Steinar Myrvang (V), Mona Kristiansen (V), Magnar Hesjadalen (H), Asgeir Lyng (H), Gry Falck (Sp), Even Moen (Sp), Bjørn Jentoft (Rødt) og Ane Hamilton (SV)

Disse stemte mot tilleggsforslaget til Lyng:

Linda Otnes Henriksen (Ap), Terje Kværnes (Ap), Morten Gustu (Ap), Arne Kjell Dyrstad (Ap), Tor Einar Skogesal (Ap), Eva Rotbakken (Ap), Kjell Øverby (SV) og Alexander Ramse Olsen (FrP).

**Vedtak i kommunestyremøtet den 17.09.2025:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas reguleringsplan for Rv. 3 Fjell – Opphus nord planide 20150400.

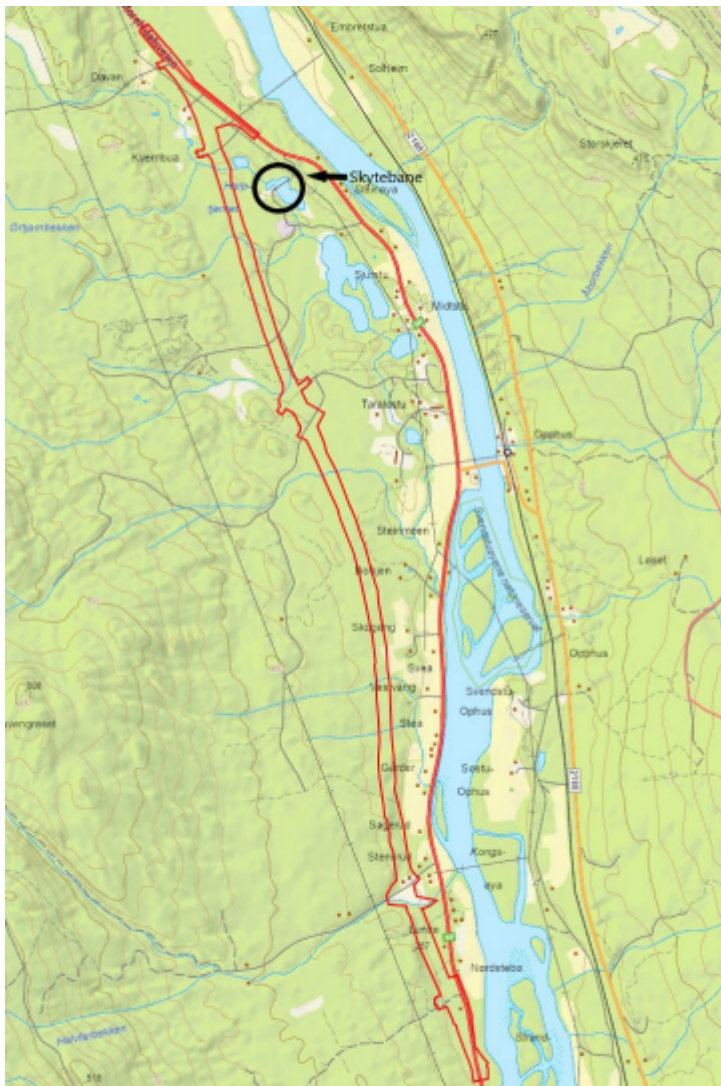
Det henstilles om at viltgjerde inkluderes i prosjektet allerede fra start.

## Bakgrunn

Utredninger for utbedring av strekningen Fjell-Opphus nord har pågått siden 1987. Det har vært vurdert flere linjeløsninger hvor utbedring av dagens linje (østre) og planlagt vestre linje har vært de mest aktuelle. Vestre linje har ligget inne som framtidig vegtrasé siden generalplanen fra 1983.

Basert på forprosjekt fra 2014, planprogram 2016, behandling av innbyggerforslag 2018, nye kostnadsberegninger, inkl. kost-nytteberegninger for begge linjene 2019, besluttet Statens vegvesen å gå videre med regulering av vestre linje i stedet før østre linje som ble fastsatt i 2016. Kommunestyret i Stor-Elvdal kommune ga sin tilslutning til revisjon av planprogram og utarbeiding av reguleringsplan for vestre linje i sak 19/76 den 17.12.2019. Revidert planprogram for Rv. 3 Fjell-Opphus nord, vestre linje ble fastsatt av formannskapet 24.06.2020.

## Beskrivelse av planområdet



Figur 1: Viser planområdet samt eksisterende riksveg

Planområdet går fra Fjell til Opphus nord. Planlagt veg innebærer en omlegging av rv. 3 vest for dagens bebyggelse, og er ca. 5,4 km lang. Vegen tar av fra eksisterende veg ved Fjell og går i hovedsak i ubebygget skogsmark. Etter ca. en kilometer krysses elva Lauvenga og Gamle Opphussætervegen med to konstruksjoner. Videre går linja ca. 200 m vest for revefarmen ved Taraldstu, ca. 500 m vest for standplasshuset for skytebanen ved Harptjernet. Deretter går den inn på eksisterende veg ved Davan. Linjen er trukket vekk fra registrert rikmyrområde nord for Harptjernet.

Dagens rv. 3 på strekning er preget av variabel og til dels dårlig horisontalkurvatur. Vegbredden er generelt for smal i henhold til gjeldende krav. Deler av eksisterende veg ligger under nivå i forhold til 200 års flom ift. Glomma.

## Hensikten med planen

Hensikten med planen er å øke nytten for samfunnet, gi bedre framkommelighet og øke trafiksikkerheten. I tillegg er det et mål å få til en mer rasjonell anleggsgjennomføring.

## Planstatus

Vestre linje ligger inne som framtidig vegtrasé i kommuneplanens arealdel. Reguleringsplanen for Rv. 3 Fjell – Opphus nord kobler seg på reguleringsplanen for Hovda bru – Strand Kirke i sør, og Opphus N – Søkkunda bru i nord.

### **Prosess og medvirkning**

Gjennom arbeidet med forslag til reguleringsplan har det vært fokusert på medvirkning, jf. Plan- og bygningslovens § 5-1. Statens vegvesen har hatt ansvaret for å utarbeide forslag til reguleringsplan, jf. pbl. § 3-7, som innebærer at Statens vegvesen har myndighet til å utarbeide og fremme forslag til reguleringsplan, og beslutte at forslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn. Kommunen er involvert i planarbeidet og har dialog med Statens vegvesen i hele prosessen.

Mer om prosess:

Det ble formelt varslet ny oppstart av planarbeidet, og nytt forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 30.04.2020. Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 30.04.2020 – 29.05.2020. Revidert planprogram for Rv. 3 Fjell-Opphus nord ble fastsatt av formannskapet 24.06.2020.

Åpne møter:

Statens vegvesen inviterte til åpen kontordag den 03.02.2025 på campus Evenstad (Universitetet i Innlandet, Evenstad). Der var Statens vegvesen til stede for å gi informasjon og for å ta imot innspill. (Det har også vært åpent møte på kirkestua på Strand i tidligere forløp da østre linje ble foretrukket)

Høring:

Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn den 20 januar 2025, med frist for innspill og merknader den 3. mars samme år. Høring og offentlig ettersyn ble varslet på nettsidene til Stor-Elvdal kommune, ved artikkel på Statens vegvesens nettside for prosjektet, annonse i Østlendingen og ved brev til berørte naboer og rettighetshavere, offentlige myndigheter og høringsparter.

Det kom inn 13 merknader i forbindelse med offentlig ettersyn. Disse er svart ut av vegvesenet i vedlegg 19 i saken, benevnt «Sammendrag merknader offentlig ettersyn».

2 instanser fremmet innsigelse til planforslaget. Statsforvalteren i innlandet fremmet innsigelse grunnet manglende oppfølging i planen av risiko- og sårbarhetsanalysen når det gjelder flomfare i Glomma og sidevassdrag. Statens vegvesen har behandlet temaet og gjort revisjoner i fagrapporten.

NVE fremmet innsigelse på grunn av mangelfull utredning av virkninger for grunnvann og vassdrag, samt innsigelse for manglende farekartlegging og dermed usikkerhet om planforslaget ga tilstrekkelig sikkerhet mot flom og erosjon.

Etter dialog og avklaringer med NVE og Statsforvalteren i Innlandet har Statens vegvesen valgt å imøtekomme innsigelsene og gjøre ytterligere vurderinger og endringer i planmaterialet.

Både Statsforvalteren i Innlandet og NVE anser innsigelsene for å være imøtekommet og har trukket innsigelsene. Svarbrev er lagt ved i vedlegg 19.

## **Vurdering**

Alle innkomne merknader til varsel om oppstart samt offentlig ettersyn er svart ut i egne merknadsdokumenter, vedlegg 19. Kommunedirektøren har ingen ytterligere kommentarer til dette.

## **Planprogram, konsekvensutredning og ROS-analyse**

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-9 skal det utarbeides planprogram etter reglene i § 4-1 for planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogram kan unnlates for nærmere bestemte reguleringsplaner når disse er i samsvar med kommuneplanen, kommunedelplaner eller områdereguleringer, og hvor virkningene er tilfredsstillende beskrevet i overordnet plan. Det er utarbeidet planprogram for reguleringsplanen og pbl § 4-1 og 12-9 anses oppfylt.

I henhold til § 4-2 skal reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, ha særskilte vurderinger og beskrivelser (konsekvensutredning) om planens virkning for miljø og samfunn i planbeskrivelsen. Vedlegg 8 inneholder egen konsekvensutredning for prosjektet samt at planbeskrivelsen inneholder beskrivelse av planens virkning for miljø og samfunn. Pbl. § 4-2 anses oppfylt.

Gjennom ROS-analysen er det identifisert 9 uønskede hendelser i forbindelse med planområdet. Av disse er 5 hendelser nærmere analysert:

1. Flomhendelser
2. Erosjon av veg og konstruksjoner
3. Trafikkulykke mellom kjøretøy på hovedveg
4. Trafikkulykke mellom kjøretøy i adkomstveg
5. Økt antall viltpåkjørsler

ROS-analysen ligger ved som vedlegg nr 7 og omtaler etter kommunedirektørens skjønn de nødvendige tema og pbl § 4-3 anses oppfylt.

## **Vurdering av reguleringsplanen**

Reguleringsplanen legger til rette for at det blir bygd en ny veglinje. Veglinja går gjennom et småkupert og dels flatt landskap, som omfatter skogteiger med noen våtmarker. I planfasen er det satt søkelys på å ta vare på våtmarksområdene og sørge for at grunneiere fortsatt får tilgang til sine skogressurser. Enkelte steder velges det å heve veglinja i stedet for å gå ned i terrenget, av hensyn til inngrep/utgraving av spesielt myr og senkning av grunnvannstand. Heving av veg skal på den annen side gjøres så minimalt som mulig for å begrense uheldige konsekvenser i form av arealbeslag for vegfylling. Det legges opp til at veglinje kan optimaliseres ytterligere i byggeplan.

Dimensjonerende fartsgrense for vegklasse H1 er i utgangspunktet fartsgrense 80 km/t, men 90 km/t kan være aktuelt hvis strekningen oppfyller noen definerte kriterier. Dette kan for eksempel være at strekningen er over 5 km, at det er få avkjøringer i plan og at det er minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen. Fartsgrenser over 80 km/t fastsettes særskilt av Vegdirektoratet, etter en trafikksikkerhetsgjennomgang av den enkelte strekning.

Håndbok N100 (2022) fastsetter at vegbredden skal være 9 m for dimensjoneringsklasse H1. I tillegg kommer ønsket bredde for utforming av grøfte- og sideareal. Det legges til grunn samme normalprofil som for teknisk plan Rv. 3 Evenstad bru – Imsroa syd. Minimum bredde for midtoppmerking er 0,5 m. Et trafikksikkert sideterreng og sikring mot utforkjøring er et viktig mål for utbedring og utbygging av rv. 3 i Østerdalen. Fartsgrense 90 km/t krever en sikkerhetssone med bredde 7 m regnet fra kjørebanelikanten. Sikkerhetssonen skal være fri for sikthinder, og fyllinger skal utformes med skråning slakere enn 1:4. Der dette ikke er mulig skal vegrekkverk benyttes. Sikkerhetssonen på 7 m er den samme sikkerhetssonen som ble satt for reguleringsplanen for parsellen Evenstad bru – Imsroa syd.

Veglinjen dimensjoneres for modulvogntog (MVT) i kryss, med et kryss i hver ende, der hvor eksisterende veg koples til ny veg. Det nordre krysset utformes som et T-kryss med dråpeøy, høyresvingefelt. Det søndre krysset utformes som et T-kryss med dråpeøy og passeringslomme. Langsgående gang- og sykkelveg bør ifølge håndbok N100 etableres der potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er definert som skoleveg. Det synes derfor ikke aktuelt med slike anlegg på parsellen, samt at eksisterende rv.3 gjennom Opphus vil fungere som internveg.

Det er totalt 4 brukonstruksjoner i prosjektet. Bru og kulvert er vist med juridisk linje for bru, og justeringssone for bru er regulert med bestemmelsesområde i #2\_BK.

- K100 Lauvenga bru (1-spenns platebru)
- K200 Gamle Opphussætervegen bru (3-spenns platebru)
- K300 Kalmyrbekken bru (3-spenns platebru)
- K400 Ørtjørnbekken bru (3-spenns platebru)

Av de fire bekkene er det kun bekkeløpet til Ørtjørnbekken under Ørtjørnbekken bru som skal legges om. Dette for å gi mulighet til å etablere en brukryssing i form av 3-spennsbru på ca. 40 meter



Figur 2: Boligene som vil bli sanert langs Gamle Opphussæterveien

(alternativet hadde vært enda lenger bru med 5 spenn). Reguleringsplanen samordnes etter vassdragslova §20 d, slik at det gis konsesjon for tiltaket i forbindelse med offentlig ettersyn.

Totalt 3 boligeiendommer vil bli sanert, hvorav 2 (se figur 2) er bebodd per i dag. De to som er bebodd ligger langs Gamle



Figur 3: Boligen som vil bli sanert på Fjell

Opphussæterveien. Den ubebodde (se figur 3) ligger på fjell lengst sør i planområdet. Statens vegvesen har dialog og forhandling med de berørte slik at det kommer fram til minnelig løsning for de berørte.

Kommunedirektøren anser at ny veg vil gi økt trafiksikkerhet og fremkommelighet ettersom vegen bygges med en bredde på 9 meter med god sikkerhetssone og bruk av rekkverk der nødvendig, noe som reduserer risikoen for møteulykker og utforkjøringer. Potensial for 90 km/t der kriteriene oppfylles gir kortere reisetid og bedre flyt i trafikken, særlig for langtransport. Tilrettelegging for MVT (modulvogntog) er viktig for næringsliv og godstransport, særlig i en korridor som rv. 3 hvor tungtransporten er betydelig. Planen legger vekt på å heve vegen lokalt for å unngå senkning av grunnvannstand og store inngrep i myr, samtidig som heving skal begrenses mest mulig for å unngå unødig arealbeslag. Det skal bygges 4 nye bruer som vil gi effektive kryssinger over bekker og minimal påvirkning på vannløp (kun én bekk legges om). 3 boligeiendommer saneres, hvorav 2 bebodde. Dette har en negativ sosial effekt, men Statens vegvesen har dialog for minnelige løsninger. Hensynet til myke trafikanter anses tilstrekkelig ivare tatt gjennom mulighet for bruk av eksisterende rv. 3 når ny veg er bygd.

### **Arealregnskap**

Planområdet omfatter nødvendig areal for utbygging, drift og vedlikehold av Rv. 3, med både midlertidig og permanent arealbehov. Varslingsgrensen fra varsel om oppstart omfatter et stort område. Planområdet er redusert og tilpasset planens endelige arealbehov. Planområdet er på ca. 517 daa, hvorav permanent arealbeslag vil være 275,6 daa til kjøreveg og annen vegg grunn. Det legges ikke permanent eller midlertidig beslag på fulldyrkede arealer. Kommunedirektøren anser at arealbeslaget i dette prosjektet kan vurderes som relativt skånsomt og akseptabelt, dette med bakgrunn i at arealbeslaget skjer hovedsakelig i skog og småkupert terreng, som generelt har lavere samfunnsmessig konflikt enn inngrep i jordbruksarealer, tettbygde strøk eller sårbare naturområder som verneområder eller nasjonalparker.

### **Massebalanse**

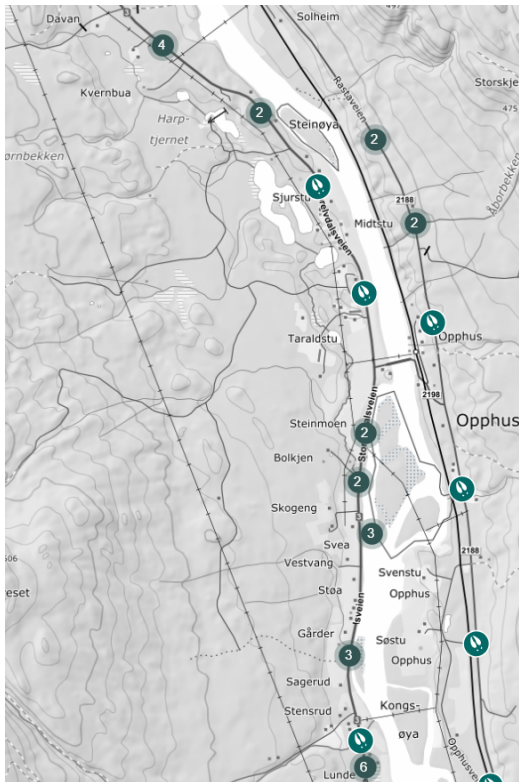
Det ligger an til et lite overskudd av masser som søkes plassert innenfor vegformålet i sideterreng. Et eventuelle behov for deponering utenfor planområdet vil kreve nye planavklaringer eller deponering på godkjent område. Ettersom det ligger an til et lite masseoverskudd er det ikke behov for et lokalt uttak slik som på parsellen på Evenstad som har et stort masseunderskudd. Anskaffelse av knuste masser og eventuelt fyllmasser der det er behov for masseutskifting overlates til entreprenøren som vinner anbudsrunden for prosjektet.

### **Støy og luft forurensning**

For boliger langs nye veganlegg, eller ved utbedring/utvidelse av eksisterende veger, anvendes vanligvis «Retningslinje for behandling av støy i arealplaner, T-1442/2021». For dette prosjektet er det snakk om bygging av ny veg, eventuelt tiltak langs eksisterende veg, og dette utløser støyvurderinger etter den nevnte retningslinje.

Støysonekart for fremtidig vegsituasjon ligger vedlagt. Her fremkommer det at det ikke er noen bygg som vil ligge i rød støysone, og 15 som vil være i gul støysone. Støytiltak kan i dette tilfelle bestå av langsgående skjerming langs riksvegen, skjerming av uteplass, eller fasademessige tiltak. Utløsende krav til skjermingstiltak er forskjellig fra boliger til fritidsboliger. Vegvesnet går i dialog med de berørte grunneier for å finne løsninger tilpasset den enkelte.

Beregninger som er utført på dagens veg og fremtidig veg viser at luftkvaliteten til boliger langs eksisterende veg vil bli forbedret ved å anlegge ny Rv. 3. Det vil ikke være resipienter som er følsomme for luftkvalitet nært knyttet opp mot ny veg.



*Figur 4: Statistikk hentet fra hjorteviltregisteret for perioden 01.01.2015 til august 2025. Statistikken viser påkjørsler av elg, hjort og rådyr på strekningen Fjell-Davan, som er strekningen som legges om. Det er påkjørt totalt 25 dyr i perioden.*

Hensyn til støy og luftforurensning anses ivaretatt.

### Viltkryssinger/ faunapassasjer

Det er besluttet at det ikke skal settes opp viltgjerder på strekningen, til tross for at dette har vært et mye diskutert tema i planprosessen. Viltgjerder kan redusere risikoen for viltpåkjørsler betydelig, noe som gir økt sikkerhet både for trafikanter og dyr. Samtidig kan gjerder på korte delstrekninger, slik det ville blitt her, medføre uønskede effekter: dyr kan presses til å krysse vegen på farligere steder, påkjørsler kan forskyves til nærliggende strekninger uten gjerde, og enkelte dyr kan bli fanget mellom to gjerdepartier uten å finne vei ut.

Et annet hensyn er at viltgjerder kan skape barrierer i landskapet, som hindrer dyr i å følge sine naturlige trekkveier og reduserer tilgangen til viktige beiteområder. Når gjerder ikke bygges, opprettholdes den frie ferdselen for vilt, men dette forutsetter at andre tiltak iverksettes for å redusere ulykkesrisikoen, som viltvarslingssystemer, vegetasjonsrydding for bedre sikt, faunapassasjer eller fartsreduksjoner.

Den nye vegen vil uansett utgjøre en ny barriere for dyrelivet i området, og det må forventes at hjortevilt og småvilt i hovedsak vil krysse i plan, selv om det

tilrettelegges for passering under Kalmyrbekken (frihøyde 4,9 m) og Gamle Opphussærtevegen (frihøyde 4,9 m), samt under Ørtjørnbekken bru (frihøyde 3,5–4,5 m), fordi erfaring fra andre prosjekter viser at hjortevilt sjelden bruker underganger.

Som risikoreduserende tiltak kan det være aktuelt med sesongbaserte fartsreduksjoner i perioder med høy viltaktivitet, samt vegetasjonsrydding langs vegen for å bedre sikten. Statistikk fra hjorteviltregisteret (se figur 4) viser at det siden 2015 har blitt påkjørt 25 hjortevilt på strekningen som skal legges om.

Kommunedirektøren anser at fravær av gjerder innebærer høyere risiko for påkjørsler enn et helhetlig gjerdesystem ville gjort. Samtidig kan det være mer bærekraftig for økologiske sammenhenger, forutsatt at avbøtende tiltak implementeres konsekvent og evalueres. Dersom risikoreduserende tiltak ikke anses å være tilstrekkelig kan det på et senere tidspunkt bli aktuelt å vurdere viltgjerde på nytt.

### Flom

Traséen for ny rv. 3 er lagt på et høyere nivå i terrenget enn dagens veg. Flomhendelser langs ny rv.3 vil således ikke skje som følge av flom i Glomma. Eventuell flom i sideelver som krysses av ny rv. 3 vil bli håndtert gjennom tilstrekkelig dimensjonering på konstruksjoner og stikkrenner som vist i eget notat om vassdrag. Sikkerhet mot flom er også ivaretatt gjennom bestemmelsene pkt. 3.6. Tiltaket forbedrer flomsituasjonen for en fremtidig rv. 3.

### **Økonomiske konsekvenser**

Planforslaget har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Det vil fremmes en egen sak for omklassifisering av vegnettet (eksisterende rv. 3) etter at reguleringsplanen er vedtatt. Statens Vegvesen foreslår å omklassifisere vegen til fylkesveg der drift- og vedlikeholdsansvar overføres til Innlandet fylkeskommune jf. s. 68 i planbeskrivelsen. Ny rv. 3 vil føre til bedre fremkommelighet og regularitet, noe som gir positiv økonomisk konsekvens for næringstransporten langs rv. 3. Ny rv. 3 vil også gi mer rasjonell vegdrift på strekningen

### **Administrative konsekvenser**

Saksgang er gjennomført i samsvar § 3-7 i plan- og bygningsloven. Kommunen har ikke lovhjemmel for å ta saksbehandlingsgebyr for saker utarbeidet av regional myndighet (Statens Vegvesen). Planforslaget har ingen administrative konsekvenser.

### **Konsekvenser for folkehelsen**

Planforslaget har ingen konsekvenser for folkehelsen generelt sett, men under de to årene som vegbyggingen vil ta, vil selve vegbyggingen generere støy lokalt. Støy kan ha negative konsekvenser for folkehelsen. Støy er nærmere vurdert og anses ivarettatt i planarbeidet. Etter at ny rv. 3 er bygd vil dagens rv. 3 fungere som lokalveg. Lokalveg med begrenset biltrafikk vil kunne fremme fysisk aktivitet i form av at vegen kan benyttes til gange og sykling m.m.

### **Konsekvenser for klima**

Arealbeslag utgjør 13 947 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. som er over halvparten av de totale utslippene. Besparelser innenfor arealbeslag har derfor spesielt stor effekt på klimagassreduksjon. Av områdene som beslaglegges er 99 % skog av middels eller høy bonitet. Alle arealene som er beregnet er satt til å være permanente arealbeslag iht. miljødirektørenes metode for beregning av arealbeslag. Skogrestaurering tar lang tid, det er derfor viktig at det planlegges for minst mulig både permanente og midlertidige arealbeslag.

De totale klimagassutslippene for prosjektet er på 25 767 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. over analyseperioden på 60 år, det betyr at 11820 CO<sub>2</sub>-ekv stammer fra produksjon av materialer (fyllmasser og asfalt) samt utbygging og drift av anlegget. Av dette er 47 % fra materialproduksjon, 27 % fra utbygging og 26 % fra drift og vedlikehold. Klimagassbudsjettet er basert på estimerte mengder og tilpassede transportavstander for kvalitetsmasser og fyllingsmasser, og ellers materialkvaliteter tilsvarende bransjereferanse. Det vil derfor være nødvendig å følge opp klimagassregnskapet i senere fase, for å oppdatere med prosjektspesifikke mengder, materialer og andre forutsetninger som gir utslag på klimagassutslipp.

Kommunedirektøren anser klimagassutslipp og påvirkning som betydelig. Samtidig anser kommunedirektøren at det har blitt lagt ned mye arbeid for å optimalisere og finne beste løsning for veglinjen, herunder unngå myr/våtmark som kan gi enda høyere klimagassutslipp. På det nåværende tidspunkt, etter at veglinjen er bestemt, er de mest effektive tiltakene for klimagassreduksjon å redusere permanent beslag av høybonitetsskog og samtidig optimalisere materialbruk og massehåndtering. Forbedringer i materialvalg og byggemetoder vil bare redusere totalutslippet moderat, fordi arealbeslaget alene står for mer enn halvparten av påvirkningen.

## Vurdering etter Naturmangfoldlovens §§ 8-12

### § 8 kunnskapsgrunnlaget

Kilder til kunnskap har vært offentlig tilgjengelige innsynsløsninger (nasjonale databaser) oppdatert til 2024, tilgjengelig litteratur om natur- og miljøforhold i området/regionen og tidligere konsekvensutredning gjennomført av Miljøfaglig utredning (1996). I tillegg kunnskap samlet inn gjennom befarings utført av Sweco Norge i 2017 og 2020. Det er også samlet inn noe kunnskap gjennom kontakt med lokale kjente personer og Universitetet i Innlandet (Evenstad). Naturtypekartlegging er tidligere gjennomført etter DN-håndbok 13.

Det er gjennomført konsekvensutredning i flere omganger og siste versjon er utført i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 (2021) i 2020, supplert noe i 2024.

Tema naturmangfold anses som middels godt kartlagt. Veglinjer går igjennom områder med næringsfattige bergarter og skogarealer med aktivt skogbruk med lite dødved. Vassdragene som krysses er små og har mindre kvaliteter for fisk. Potensialet for forekomster av sjeldne naturtyper og rødlistede arter vurderes derfor som lite.

Kommunedirektøren har gjennomgått kunnskapsgrunnlaget og er enig i vurderingene som er gjort i planarbeidet og beslutningsgrunnlaget anses som tilstrekkelig.

### § 9 føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilfredsstillende. Avbøtende tiltak som skånsom terrengbehandling, etablering av ny kantvegetasjon langs omlagt bekk samt ivaretagelse av opprinnelig bunnsubstrat og bestemmelse om at anleggsarbeid skal utføres utenom gyteperioder er ivare tatt i bestemmelsene. Det skal også utarbeides plan for ytre miljø, YM-plan

### § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

Planområdet er hovedsakelig LNFR-område i kommuneplanens arealdel. Det er få inngrep i området utover skogbruksvirksomhet. Det er heller ikke kjent at det foreligger planer om nye utbyggingstiltak innenfor planområdet.

Planområdet ligger ca 5-600 meter øst for yttergrensen for leveområde for villrein (Villrein er art av nasjonal forvaltningsinteresse). Det er ikke registrert viktige naturtyper, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter innenfor planområdet.

Samlet belastning på økosystemet vil øke noe som følge av planlagt veg fordi vegen skal gå gjennom et område med sammenhengende skog. Inngrepet vil særlig ha innvirkning på, hjortevilt og småpattedyr og gi økt fragmenteringseffekt. Ny veg vil likevel ikke utgjøre en direkte barriere da det ikke vil etableres sammenhengende viltgjerder. Viltet vil derfor fortsatt kunne krysse ny veg i plan samt på enkelte underganger. Faren for viltkollisjoner vil imidlertid øke da vegen vil få høyere fartsgrense og til forskjell fra eksisterende veg, vil gå gjennom sammenhengende skogområder. Den samlede belastningen av nytt vegsystem for hjorteviltet og for småpattedyr vil derfor øke noe.

Det er gjort enkelt registreringer av store rovdyr innenfor planområdet, men planlagt veg vurderes ikke i særlig grad å øke den samlede belastningen for eventuelle store rovdyr som krysser området.

Lauvenga går gjennom søndre del av planområde og krysses med bru. Elva er tidligere sterkt kanalisert for bedre å kunne ivareta flomperioder. Det vurderes derfor ikke at kryssing av elva med bru vil gi særlig økt samlet belastning på dette vassdraget.

