



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planomtale



E39 Leirvika - Renndalen, parsell "Leirvika - Stokkjølen"

Hp35 km8,100 - Hp39 km 2,580

Halsa kommune

Forord

Planarbeidet er utført av ressursavdelinga i Statens vegvesen, Region midt, etter bestilling frå strategi-, veg- og transportavdelingen ved strategiseksjonen i Region midt. Oppdraget går ut på å få godkjent reguleringsplan for E39 mellom Valsøybrua og Stokkjølen i Halså kommune.

Oppdraget er i hovudsak utført av eigne ressursar ved ressursavdelinga. Unntatt frå dette er fagområdet «Geoteknikk» der arbeidet utført ekstern bidragsyter Norconsult As.

Prosjektleder for reguleringsplanarbeidet er Tone Hammer. Det er organisert ei intern prosjektgruppe i Statens vegvesen til gjennomføring av planarbeidet og der representantane er ansvarlege for kvar sitt fagområde. Planforslaget er utarbeida i samråd med Halså kommune.

Spørsmål kan rettast til:

Statens vegvesen v/Tone Hammer
Epost: tone.hammer@vegvesen.no
Tlf. 73582640/94144683

VEDLEGG:

- 1 Referat frå oppstartsmøte med Halså kommune
- 2 Planprogram datert 3.10.2012 med vedtak datert 13.12.2012
- 3 Varsel om planoppstart, datert 29.6.2012
- 4 Innspeil og merknader til planoppstart og utlegging av planprogram
- 5 Ros-analyse datert 12. 03 2013
- 6 Rapport Geologi nr. 2010091384-003, datert 6.11.2012
- 7 Geoteknisk rapport nr.5123868-1, datert 16.11.2012
- 8 Omtale av bruløysingar
- 9 Teikningshefte

Innhald

Forord.....	0
1 Samandrag.....	4
2 Bakgrunn	4
2.1 Planen si geografiske plassering.....	4
2.2 Dagens arealbruk.....	5
2.3 Målet med planen	5
2.4 Forslagstillar og eigarforhold.....	5
2.5 Krav om konsekvensutredning	5
2.6 Alternativ 1 – utbetringalternativet.....	6
2.6.1 Stigning på strekninga	8
2.6.2 Forbikøyring.....	8
2.6.3 Avkøyringar	8
2.6.4 Trafikksikkerheit	8
2.6.5 Grunnforhold – fylling på kvikkleire	8
2.6.6 Trafikkavvikling i anleggsperioden	9
2.6.7 Terrenginngrep.....	9
2.6.8 Støy.....	10
2.6.9 Økonomi	10
2.6.10 Begrunnelse for valg.....	10
3 Planprosessen.....	11
3.1 Medverknad	11
3.2 Reguleringsplanen består av:	12
4 Planstatus og rammebetingelser.....	12
4.1 Overordna planar	12
4.2 Gjeldande reguleringsplanar	12
4.3 Temaplanar.....	12
4.4 Statlege rammer	12
5 Omtale av planområdet, eksisterande forhold	13
5.1 Området	13
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtande arealbruk	14
5.3 Trafikkforhold	16
5.4 Landskap.....	16
5.5 Kulturminner	17
5.6 Nyare kulturminner	18

5.7 Naturmiljø.....	18
5.8 Rekreasjonsverdi	22
5.9 Landbruk.....	22
5.10 Barns interesser.....	22
5.11 Teknisk infrastruktur	22
5.12 Grunnforhold.....	23
5.12.1 Geoteknikk.....	23
5.12.2 Ingeniørgeologi.....	23
5.13 Skredrisikovurdering.....	24
5.14 Støy	24
5.14.1 Støykriterier og retningslinjer	24
5.14.2 Støyberegningar	25
6 Innkomne innspel og korleis desse er ivaretatt	25
7 Omtale av planforslaget	26
7.1 Veggen i landskapet	26
7.2 Utforming av vegane	33
7.3 Rekkverk	34
7.4 Overbygning	34
7.5 Skjeringar.....	34
7.6 Kryssløysingar	35
7.7 Bruer	36
7.7.1. Bru over fylkesveg 354	36
7.7.2 Bru over Stokkelva.....	36
8 Reguleringsformål	37
8.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	38
8.1.1. Steinbrot og masseuttak	38
8.1.2 Køyreveg, offentleg veg (o_V)	38
8.1.3 Køyreveg, privat fellesveg (a_V).....	38
8.1.4 Anna veggrunn - grøntområde.....	38
8.1.5 Landbruks-, natur-, friluftformål samt reindrift.....	38
8.1.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone.....	38
8.1.7 Hensynssone.....	38
8.1.8 Områdeføresegner	39
9 Verknader av planforslaget og eventuelle avbøtande tiltak.....	40

9.1 Risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS)	40
9.1.1 Kulturminner	40
9.1.2 Støyreduserande tiltak	42
9.1.3 Sikring langs veg	42
9.1.4 Ingeniørgeologi - krav, dokumentasjon og oppfølging	43
9.1.5 Geoteknikk.....	44
9.1.6 Rasfare.....	44
9.2 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova (nml).....	44
9.3 Vegetasjon og revegetering	45
9.4 Framande skadelege artar.....	46
9.5 Vilttiltak	47
9.6 Bekkeomlegging	47
9.7 Steinbrot.....	47
9.8 El- og telekablur.....	48
9.9 Jordressursar/landbruk	49
9.9.1 Arealrekneskap.....	49
9.9.2 Arrondering	50
9.10 Massedisponering	50
9.11 Økonomi	50
9.12 Omklassifisering	51
9.13 Interessesmotsetningar	51
10 Eigedomsforhold og grunnnerv	51
10.1 Berørte grunneigarar og naboar	51
10.2 Grunnnerv	52
11 Avsluttande kommentar.....	52

1 Samandrag

Forslag til reguleringsplan for E39 på strekninga mellom Valsøybrua og Stokkjølen er utarbeida av Statens vegvesen i samarbeid med Halsa kommune. Målet med planen er å legge til rette for auka trafiksikkerheit og framkomelegheit på strekninga. Målet skal bli nådd med å heve standarden på vegen slik at den blir breiare enn dagens veg, at den ikkje blir så bratt og at svingane blir ikkje så krappe. Trafiksikkerheita blir større med at det blir lagt til rette for ei avkøyringsfri strekning mellom fv. 354 til Valsøybotn og fram til forbi Stokkjølen. Det blir planlagt med ei lengre strekning med god sikt slik at sikker forbikøyring skal vere mogleg.

Ut frå ei samla vurdering av samfunnsmessige konsekvensar, grunnforhold, stigningsforhold og trafiksikkerheit er alternativet med ny veglinje valgt framfor utbetningsalternativet.

Planprosjektet er ein del av fleire større tiltak på E39 gjennom Hemne og Halsa kommuner der målet er å oppnå betre trafiksikkerheit og framkomelegheit. Ei strekning, Renndalen – Staurset, er ferdig bygd og andre strekningar er i ulike stadier av planlegging.

Planmyndigheit er Halsa kommune. Statens vegvesen har fått ansvar for å legge ut planforslaget til offentleg ettersyn og å sende det på høyring, i samsvar med plan- og bygningslova § 3-7.

Reguleringsplankart med tilhøyrande føresegner er juridisk bindane. Andre kartvedlegg, illustrasjonar, planomtalen og andre vedlegg er retningsgivande.

Planomtalen er utarbeida i medhald føresegner i plan- og bygningslova. Den skal omtale planen sitt formål, hovudinnhaldet og verknader, forslag til avbøtande tiltak og planens forhold til rammer og retningslinjer som gjeld for området.

2 Bakgrunn

2.1 Planen si geografiske plassering

Planområdet ligg i Halsa kommune, Møre og Romsdal fylke, og gjelder omlegging av E39 på strekninga mellom Valsøybrua og opp forbi Stokkjølen. Området ligg innafor den blå ringen avmerka på kartet nedafor.



Figur 1 Oversiktskart med avmerka planområde (målestokk ukjent).

2.2 Dagens arealbruk

Den foreslåtte nye vegtraseen går i hovudsak i terreng som ikkje er prega av teknisk infrastruktur anna enn høgspenningsanlegg. Lengst vest, mot Valsøybrua, følgjer utbetringa dagens veg i omtrent 50 meter. Deretter vil den gå i ubebygd terreng, fram til den på nytt føres inn på dagens veg på austsida av Stokkjølen. Ein del av vegen vil gå gjennom dyrkajord, inkludert det nye krysset med fv. 354. Vidare austover er arealet skogsmark med ulik bonitet, impediment og myrområder.

2.3 Målet med planen

Målet med planen er å legge til rette for auka trafikksikkerheit og framkomelegheit langs E39. Planområdet er ein av fleire strekningar av E39 som er under planlegging. Ein del av dette, strekninga mellom Renndalen og Staurset, er ferdig bygd. Heile strekninga mellom Valsøybrua og fram til Vinjeøra skal få same vegstandard. Framkomelegheit for både privat- og næringstrafikk blir betre og risikoen for ulykker blir mindre med høgare vegstandard.

Reguleringsplanen skal sikre dei formelle rettane til gjennomføring av utbygginga. Planen skal vise arealbruken i detalj og prosessen skal avdekke eventuelle problemområder, peike på konsekvensar av tiltaket og foreslå avbøtande tiltak for negative konsekvensar.

2.4 Forslagstiller og eigarforhold

Statens vegvesen utarbeider planforslaget ved bruk av egne ressursar og i samarbeid med Halså kommune. Halså kommune er planmyndigheit. E39 er ein riksveg og prosjekteigar er staten.

2.5 Krav om konsekvensutredning

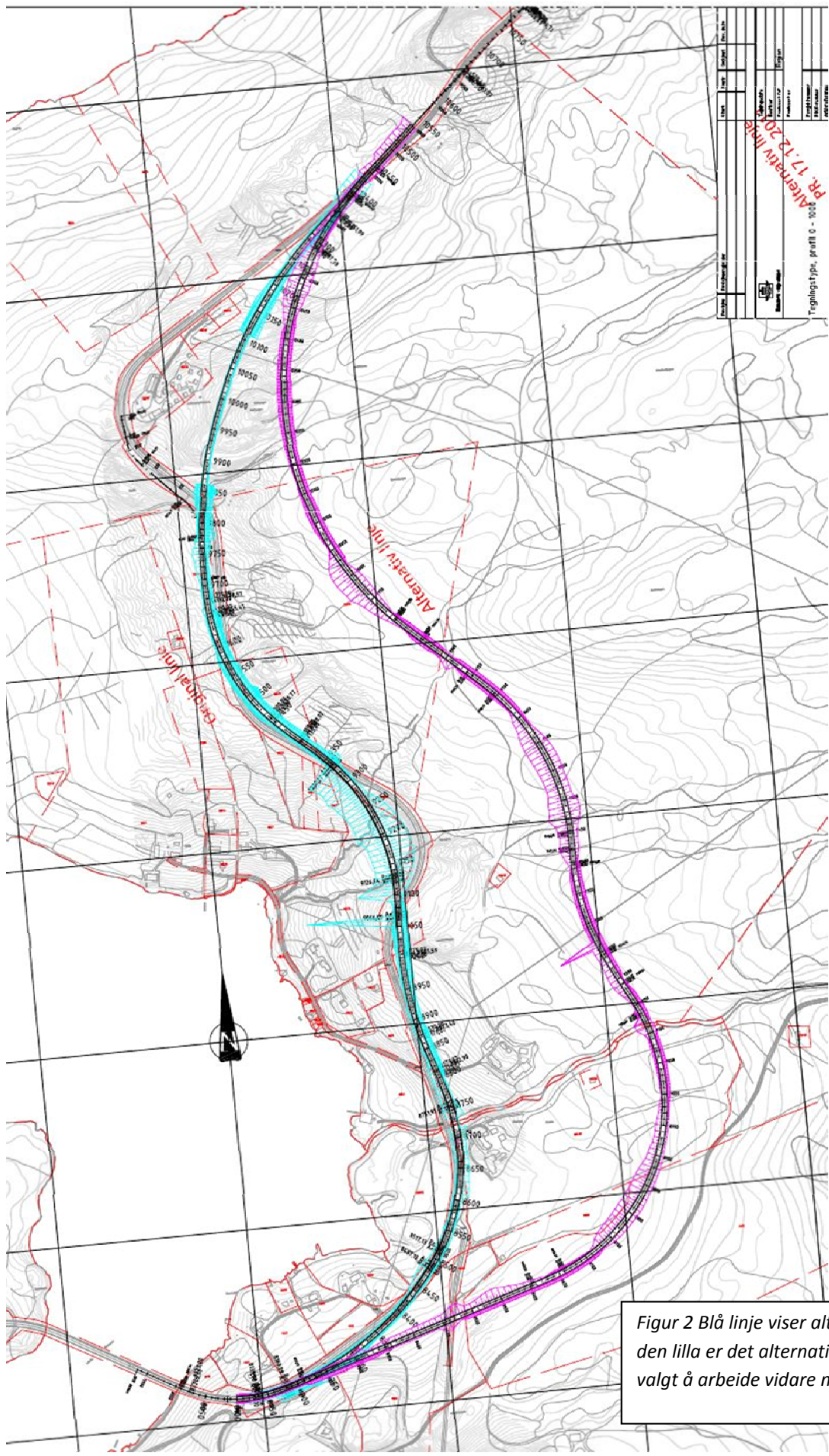
Halså kommune har vedtatt at tiltaket ikkje går inn under kravet om konsekvensutredning (KU), jfr. plan- og bygningslova § 4-2. Tiltaket er vurdert til ikkje å ha vesentleg negativ verknad for miljø og

samfunn og investeringskostnadane er heller ikkje så store at kravet om KU blir utløyst. Planprogram er behandla i Halså kommunestyre sak 70/12 datert 13.12.2012.

Vedtak: " Halså kommunestyre fastsetter foreliggende planprogram for Reguleringsplan E 39 Leirvika – Stokkjølen, jfr. plan- og bygningslovens § 4.1. "

2.6 Alternativ 1 – utbetningsalternativet

Det er aller først omsynet til trafikkikkerheit og framkomelegeheit som har vore styrande for valg av trase, deretter kjem omsynet til gjennomføring og økonomi.



Figur 2 Blå linje viser alternativ linje og den lilla er det alternativet som vart valgt å arbeide vidare med.

2.6.1 Stigning på strekninga

Maksimal stigning for veg i dimensjoneringsklasse H2 etter Handbok N100 Veg- og gateutforming varierer frå 6 – 8 % avhengig av horisontalkurvatur. For kurver med radius ≤ 700 m er maksimal stigning 6 %.

Maksimal tillaten stigning i tunnel er 5 %.

Med utbetningsalternativet vil vegen få ei stigning på inntil 5,92 %, men over 5 % heile vegen frå Stokkelva til Stokkjølen. Frå Valsøybrua til omtrent ved busshaldplassen ved Stokke vil vegen ha ei stigning på 4,46 %. Kravet til stigning i tunnel blir innfridd med knappast mogleg margin, 5 % i eine tunnelmunningen ved at vegen ligg i høgbrekk inne i tunnelen.

Samanlikna vil stigninga på den nye traseen bli fordelt over 1976 m (vertikalvinkelpunkt til vertikalvinkelpunkt) på denne måten:

- 4,82 % første 1138 m
- 2,67 % neste 277 m
- 3,78 % siste 561 m

2.6.2 Forbikøyring

Det er ikkje mogleg å oppnå lange nok rette strekkingar der sikker forbikøyring kan skje. Kravet er omtrent 450 m for denne type veg. Det vil først bli mogleg å passere forbi etter toppen av Stokkjølen i retning austover.

2.6.3 Avkøyringar

Det er ikkje mogleg å gjere vegen fri for avkøyringar. I dag er det 11 avkøyringar medrekna driftsavkøyringar mellom Valsøybrua og opp til steinbrotet. For å oppnå ei avkøyringsfri strekning måtte det lagast ein parallell lokalveg, noko som det ikkje er trafikkmengde til å krevje.

2.6.4 Trafikksikkerheit

- Forbikøyring er omtalt ovafor i punkt 2.
- Gåande og syklande må gå langs ein veg der farten er høg. Det er ikkje stort nok trafikkgrunnlag for å krevje eigen gang- og sykkelveg. Busshaldeplassen er einssidig (i krysset ved fv. 354) medan bustadane ligg på begge side av vegen. Kryssing må skje i plan.
- Landbruksarealet ligg i dag på begge sider av E39. Kryssinga med landbruksredskap skjer i plan og vil måtte gjere det i framtida. Det er ikkje mogleg å sjå for seg ei planfri kryssing i området, enten av geotekniske forhold, omsynet til produktivt areal eller av økonomi i prosjektet.
- Viltkryssinga vil bli å skje der den skjer i dag.

2.6.5 Grunnforhold – fylling på kvikkleire

Med utbetningsalternativet vil vegen komme i konflikt med dårleg stabilitet i grunnen. Det er i hovudsak to områder som er utfordrande. Det første ligg rett sørvest for Stokke gård (profil 8420 – 8650). Her er det masser med usikker styrke. Området må undersøkast vidare i byggeplanfasen dersom det blir gått vidare med denne traseen. Områda blir i stor grad unngått med den andre traseen.

For området mellom dei to Øygardsbekkane (profil 9100 – 9220) står det i geoteknisk rapport:

«Med den høge fyllinga som er planlagt i dette området, er det ingen tvil om at det vil oppstå stabilitets- og setningsproblem på grunn av dei tjukke laga med svært blaute og svake massar.»

Det vil seie at her er det heilt naudsynt å gjere tiltak:

«Stabilitetsforbetrande tiltak som kan vurderast nærare etter supplerande grunnundersøking er:

- Flytting og/eller senking av lina for å oppnå vesentleg mindre fyllingshøgde.*
- Bruk av motfylling*
- Bruk av lette fyllmassar*
- Stabilisering av grunnen med kalk/sementpelar*
- Masseutskifting til fast grunn i heile fyllingsbreidda eller i ytre halvdel av fyllingsområdet. (Metoden medfører svært djup utgraving, og deponering av gravemassane kan bli ei stor utfordring. Dersom det blir påvist kvikkleire, er metoden neppe tilrådeleg)»*

At tiltaka blir omfattande er heilt sikkert, og alle er ikkje like aktuelle. Utskifting av masser er ikkje tilrådd geoteknisk. Veggeometrisk er det ikkje tilrådd å senke veglinja heller, da dette vil føre til ei stigning på over 6 % opp mot Stokkjølen. Truleg vil det også bli behov for å fråvike kravet om maksimalt 5 % i tunnelen. Stigningskravet på veg i dagen er først og framst knytt til framkomelegheit, medan stigningskravet for tunnel er knytt til sikkerheit i tillegg.

2.6.6 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Generelt er det meir utfordringar knytt til trafikkavviklinga med å ha trafikken gåande i anleggsområdet enn om desse er skilte. Sikkerheitsmessig er det også ein fordel om anlegg og omkøyning er på to ulike stader. For trafikantane er dei merkbare ulempene knytt til framkomelegheit. Særskilt dersom vegen må stengast i periodar for å gjere naudsynt arbeid. For anlegget er det ei ulempe med trafikk i anleggsområdet da dette vil påverke framdrifta og at rekkefølga av arbeidsoperasjonar ikkje blir optimal. Det må heile tida bli tatt omsyn til tredjeparten. Det skal heller ikkje undervurderast at tredjeparten (trafikantane) kan utgjere ei fare for arbeidarane langs vegen.

I samband med utbetningsalternativet må det lagast og byggast omkøyningar ved fleire områder. Nokre stader blir høgdeskilnadane så store at vegen må stengast ein periode for å koble desse saman. I alt må det byggast om lag 300 meter veg, kun brukt for omkøyning i periodar. Ein av desse vegane ligg i området mellom Øygardsbekkane, altså i det området med ustabile grunnforhold (sjå ovafor).

2.6.7 Terrengingrep

Utbetningsalternativet vil i hovudsak ikkje føre til ny arrondering av tidlegare delte eigedomar eller parsellar. For å tilfredsstille krav til horisontalkurvatur vil ikkje alternativet følgje dagens veg fullt ut, men vil slake ut enkelte kurver. Det vil igjen føre til ei anna oppdeling av parsellar. Det vil også for enkelte parti føre til delvis store nye fyllingar og omfanget av motfylling (dersom det er mogleg) er ikkje kjent. Mellom Øygardsbekkane vil den høgste delen av fyllinga vere minst 15 meter. Mot toppen av Stokkjølen vil det bli eit tunnelpånugg som blir godt synleg i terrenget. Elles blir det lite høge skjeringar i fjellet.

2.6.8 Støy

Flere bustader blir liggande nær inntil vegen og må ha støyskjerming. For dei som ligg på vestsida av vegen er det ikkje så omfattande å få gjort tiltak da vegen og bustadane ligg på omtrent same høgde. Utfordringa blir å få laga god skjerming kombinert med adkomstvegar.

For Stokke-gardane kan utfordringa bli større, dersom det viser seg at tiltak er naudsynt. Det er alltid verre å skjerm bustader som ligg høgare enn vegen, da lyd gjerne forplantar seg oppover. Skjerming nær inntil hus er eit alternativ, men det kan fort føre til redusert utsikt som igjen har betydning for bukvaliteten.

Det er ikkje utarbeida støysonekart for alternativ 1.

2.6.9 Økonomi

Det er mange fordyrande element med utbetningsalternativet. Ikkje minst vil dette gjelde bygging av omkøyringsvegane som ikkje kan vere til nytte i etterkant. Det vil også vere fordyrande med sjølv gjennomføringa av anlegget, både av omsyn til tid og metode. Grunnforholda tilseier at det må gjerast ekstra tiltak både for gjennomføring av vegen og områdetiltak/motfylling. Omfanget av det siste er ikkje kjent.

Bygging av tunnel kostar meir per meter enn bygging av veg i dagen. Det vil bli eit underskot på steinmasser for anlegget dersom utbetningsalternativet skal gjennomførast. Den tosidige skjeringa, som er alternativet på den andre linja, gir balanse i massane.

Drift av tunneler er omtrent ti gonger dyrare enn veg i dagen og det tekniske utstyret er ei av årsakene til det. Driftskostnader er ei av årsakene til at Statens vegvesen heller tilrår veg i dag enn å legge vegen i tunnel. Ei anna årsak er at når det først skjer ei trafikkulykke i tunnel så viser erfaring at konsekvensane er langt større enn dersom ulykka skjer på veg i dagen.

2.6.10 Begrunnelse for valg

Utbetningsalternativet får negativt med omsyn til trafiksikkerheit, framcomelegheit, støy, grunnforhold, økonomi generelt og ikkje minst av omsyn til anleggsgjennomføring.

Til fordel for den nye linja kan nemnast:

- Trafikken på gammelvegen/lokalvegen vil bli liten. Det betyr at for mjuke trafikkantar vil vegen bli vesentleg meir trafiksikker. Busshaldeplassen vil bli tilgjengeleg langs ein veg med liten trafikk, slik at mellom anna skulevegen blir sikker.
- Trafikken blir flytta vekk frå bustadområda. Ein bustad vil ha krav på støydemping og det er tilfredsstillt.
- Landbruksdrifta vil bli enklare for den delen av eigedomane der hovudtyngda av arealet ligg.
- Unngår områder med ustabile grunnforhold og der kvikkleire er påvist.
- Akseptabel stigning på heile strekninga.
- Avkøyringsfri strekning med passeringsmoglegheit.
- Med unnatak av nykrysset ved Valsøybrua er inngrepet i dyrkajorda i dei mest marginale områda. Drifta av skogbruket får avbøtande tiltak i form av driftsundergang.
- Massebalanse
- Anleggsteknisk enklare og sikrere gjennomføring, da anlegg og gåande trafikk er delte.
- Økonomi, både anlegget og seinare drift

3 Planprosessen

3.1 Medverknad

Statens vegvesen utarbeider planforslag i medhald av plan- og bygningslova § 3-7 og etter avtale med Halsa kommune. Den vidare behandlinga av planforslaget følger § 12-10 i plan- og bygningslova.

Første varsel om planoppstart vart sendt partar, naboar, kommunen, offentlege myndigheiter i brev datert 11.11.2011. Varslet vart samtidig annonsert i Tidens Krav og tatt inn på nettsida til Halsa kommune og Statens vegvesen si nettside (sjå adressene nedanfor). Fordi forslaget om heilt ny veglinje avviker vesentleg frå det som vart varsla opprinneleg vart det sendt nytt varsel om planoppstart i brev datert 29.6.2012 og tilsvarende annonse i Tidens Krav og tatt inn på nettsider. Høyring og offentlig ettersyn av planprogram vart sendt samtidig. Det nye planforslaget viser ny veg i ubebygd terreng og veglinja er ikkje tatt inn i kommuneplan, og det var derfor naturleg å lage planprogram for tiltaket. Vedtaket på planprogrammet er at Halsa kommune ikkje stiller krav om konsekvensutredning, men ber om at utvalgte tema blir belyst i planbeskrivelsen.

Etter avtale med Halsa kommune vedtar Statens vegvesen utlegging av reguleringsforslaget til offentlig ettersyn og sender planforslaget på høyring. Høyringsperioden skal vere minst 6 veker.

Høyringsperioden for planforslaget var perioden 2. mai – 13. juni 2013.

Planforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn på følgjande stader:

Halsa kommune, Rådhuset, Liabøen

Statens vegvesen Region midt, Statens hus, Prinsens gate 1, Trondheim

Internett: www.halsa.kommune.no
www.vegvesen.no

Det vart også gjort kjent ved annonsering kor planforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn. Grunneigarar og andre med interesse vart inviterte gjennom annonseringa, og i tilsendte brev, til å komme med merknader til planforslaget. Planen vart samtidig sendt til høyring hos fylkeskommunale og statlege organ.

Etter at fristen for merknader er ute, blir det gjennomført ei behandling av desse og eventuelle endringar av planforslaget blir gjort. Er endringane store må forslaget sendast på nytt til høyring og leggest ut til offentlig ettersyn. Merknader til planforslaget har ikkje før til endring på plankart. Berre endring i oppbygging av planomtalen.

Planforslaget blir så sendt til Halsa kommune for vedtak og som deretter kunngjer vedtaket straks planen er vedtatt. Vanleg klagefrist på vedtaket følger av forvaltningslova.

Nokre av dei offentlege sektormyndigheitene har innsigelsesrett mot planen, jfr. plan- og bygningslova § 12-12. I fall eventuelle innsigelsar (motsegn) ikkje blir tatt til følgje, kan kommunen be om mekling hos Fylkesmannen. Om mekling ikkje fører fram, skal planen sendast til Miljøverndepartementet for endeleg godkjenning. Departementet kan avgjere om innsigelsane (motsegnene) skal tas til følgje og kan i så fall gjere dei endringane i planen som blir kravd.

Spørsmål kan rettast til:

Statens vegvesen v/Tone Hammer
E-post: tone.hammer@vegvesen.no
Tlf. 73 58 26 40 /941 44 683

Halsa kommune v/Odd Eirik Hyldbakk
E-post: oddeirik.hyldbakk@halsa.kommune.no
Tlf. 71559621 /958 67 670

3.2 Reguleringsplanen består av:

- Reguleringsplan, 5 plankart, målestokk 1:1000 (A1) og 1:2000 (A3), datert 10.4.2013
- Reguleringsføresegner, datert 15.9.2014
- Planomtale, datert 21.10.2014

Plankart og føresegner er juridisk bindande, mens planomtalen er orienterande og omtaler dei ulike forholda knytt til planen. Ved motstrid mellom plankart og planføresegner kan planomtalen vere oppklårande.

I tillegg er det lagt ved illustrasjonsteikningar som viser plan- og profil (C), normalprofil (F), støysonekart (X) og kart som viser berekna støy ved fasadar (X), teikningar av konstruksjonar (K). ROS-analyse inngår som ein del av grunnlaget og er tatt inn i planomtalen. Det er utført ingeniørgeologiske og geotekniske vurderingar av veglinja.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordna planar

Den nye veglinja er ikkje vist i Halsa kommune sin arealplan.

4.2 Gjeldande reguleringsplanar

Planområdet overlappar tidlegare reguleringsplan for E39 Stokkjølen – Renndalen, vedtatt 16.9.2010, lengst mot aust. Den nye planen overlappar ei strekning på omtrent 700 meter av den vedtekne planen. Den nye planen vil vere gjeldande i dei områda som overlappar. Planforslaget overlappar også reguleringsplan for masseuttak, «Stokkjølen steinbrudd» vedtatt 9.9.2004. Planområder som ikkje dekkes av ny plan vil vere gjeldande.

4.3 Temaplanar

Planområdet blir ikkje omfatta av særskilte temaplaner.

Svorka Produksjon har søkt konsesjon for bygging av småkraftverk i Stokkelva. Søknaden er under behandling. Tiltaket vil ikkje ha betydning for veganlegget.

4.4 Statlege rammer

I Handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2014 er det vist til behov for utbetringar på strekninga Leirvika – Renndalen som et framtidig prosjekt i perioden 2014 – 2019.



Figur 3 Figur henta frå
Handlingsprogrammet 2010 - 2014

5 Omtale av planområdet, eksisterande forhold

5.1 Området

Planområdet ligg i Halså kommune i Møre og Romsdal fylke. Strekninga som blir berørt langs E39 er mellom «hovedparsell» (Hp)35 km 8,100 og Hp36 km 2,700. Strekninga er på i alt 3300 meter. Det blir ei overlapping av regulert strekning på omtrent 700 meter lengst aust i planområdet. Mot vest grenser planområdet mot Valsøybrua.

Planområdet ligg i Halså kommune, langs E39 austover frå Valsøybrua i retning mot Trondheim. Her blir lagt ny veg over ei strekning på omtrent 3300 m. Delar er overlapping av eksisterande, men det aller meste blir nytt. Planområdet omfattar areal til ny veg og naudsynt sideareal. Vegen går i utmarksterreng med registrerte bestandar av hjortevilt og det vil derfor bli tatt med sideterreng til god siktrydding. Planområdet omfattar også nytt kryss mellom E39 og fylkesveg 354 Valsøybotn. Det vil vere behov for å regulere areal til midlertidig riggområder.

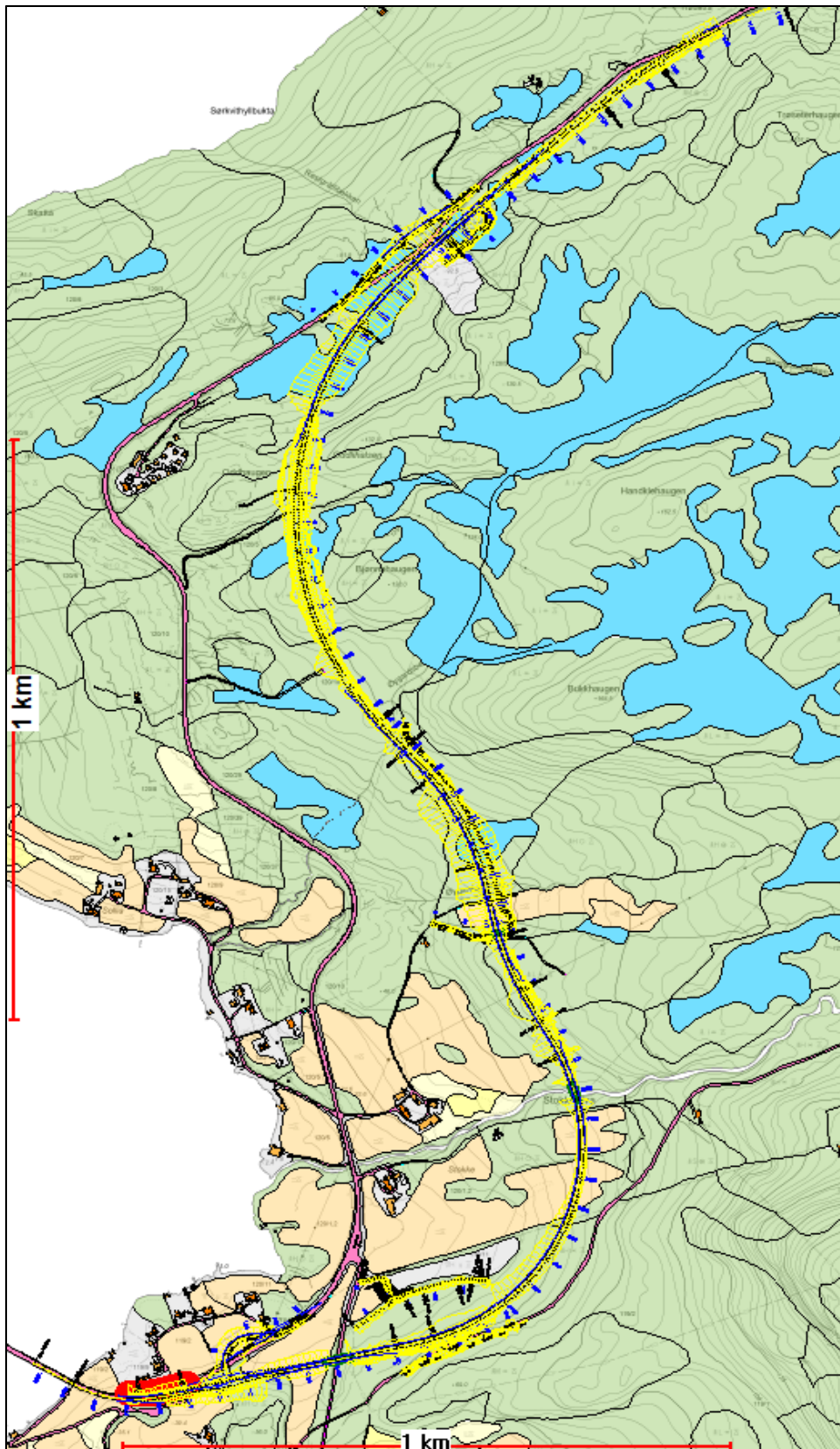


Figur 4 Kartutsnitt med skissert planområde

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det meste av arealet som blir berørt er LNF-områder der det meste av strekninga er utmarksareal, skog med ulik bonitet og myrområder. Den foreslåtte nye vegtraseen går i hovudsak i terreng som ikkje er prega av teknisk infrastruktur anna enn høgspenningsanlegg. Lengst vest, mot Valsøybrua, følgjer utbetringa dagens veg i omtrent 50 meter. Deretter vil den gå i ubebygd terreng, fram til den på nytt føres inn på dagens veg på austsida av Stokkjølen. Ein del av vegen vil gå gjennom dyrkajord, inkludert det nye krysset med fv. 354. Fleire parsellar dyrkajord vil bli berørte, i alt fire parsellar. Vidare austover er arealet skogsmark med ulik bonitet, impediment og myrområder.

Heile området i Leirvika/Stokke er eit typisk landbruksområde brukt i hovudsak til husdyr- og grasproduksjon. På resten av området drives det aktivt skogbruk.



Figur 5 Det meste av jordbruksarealet ligg lengst sør i planområdet. Dyrkajord er vist med lysebrun farge på kartet. Blå farge er myrområder og grønt er utmark og skog med ulike bonitet.

5.3 Trafikkforhold

Trafikkmengda er for 2011 berekna til ca. 1100 stk. kjøretøy gjennomsnittleg per døgn (ÅDT) og av dette er 12 % lange kjøretøy. Fartsgrensa er 80 km/t.

Vegbredda på eksisterande E39 frå Valsøybrua til Stokkelva er omtrent 7,5 meter, mens resten av strekninga har om lag 6 meter bredde. Veggen har opp til 9,4 % stigning.

Det har vore 7 ulykker i perioden 2003 – 2012 med i alt 2 drepne, 1 alvorleg skadd og 6 lettare skadde. Ulykker skjer med både store og små kjøretøy og utforkøyning er dominerande. I tillegg til antallet ovafor kjem viltpåkøyningar.



Bildet er tatt austover frå omtrent Øygardsbekken. (Foto: Statens vegvesen)

5.4 Landskap

Planområdet ligger i kupert jordbrukssterreng, med tradisjonell landbruksdrift og aktivt skogbruk. Tilgrensande areal er godt jaktterreng for mellom anna hjortevilt.

Landskapet langs Vinjefjorden er varierende sidebratt. Opp og austover frå Leirvika er ikkje det mest utfordrande av omsyn til helling ned mot sjøen. Det er ein av grunnane til at det frå gammalt av er etablert gardsdrift i området ved Leirvika/Stokke.



Oversiktsbilde tatt ved Valsøybrua. (Foto: Stig Lillevik)

5.5 Kulturminner

Fornminner er kulturminner frå tidlegare enn år 1537 eller samiske kulturminner eldre enn 100 år. Fornminner og eldre samiske kulturminner er automatisk freda. Det følgje plikt til aktsemd etter kulturminnelova § 8. Blir det gjort funn av automatisk freda kulturminner skal arbeidet stansas straks og melding skal sendast til fylkeskommunen.

Det er tidlegare gjort funn av automatisk freda kulturminner (fornminner) i jordbruksområdet lengst sør i planområdet. Alle funn er frå bronsealderen.



Figur 6 Kart frå Askeladden (Riksantikvaren) viser registrerte fornminner symbolisert med R.

Ved varsel om planoppstart varsla Fylkeskommunen i Møre og Romsdal behov for prøvegraving for arkeologiske undersøkingar langs heile planområdet. Gravinga vart utført i barmarkssongen 2013. Figuren nedafor viser at det der vart gjort nye funn av tre steinalderlokalitetar.



Figur 7 Kart frå Askeladden (Riksantikvaren) viser kart med dei nye registreringane.

5.6 Nyare kulturminner

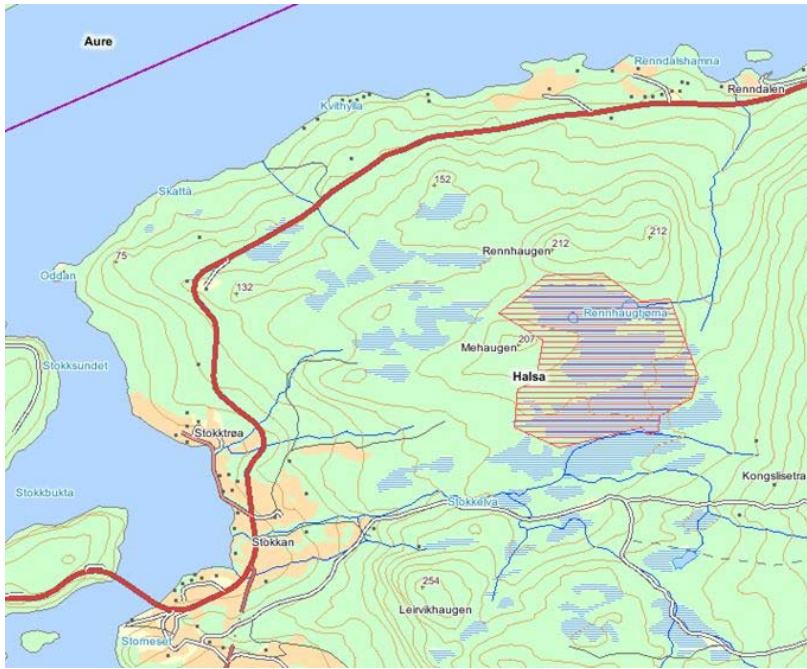
Vegtraseen kjem ikkje i konflikt med bygningar og det er heller ingen bygg innanfor dei områda som blir satt av til rigg og anleggsbelte. Også dyrking og spor etter tidlegare jordbruk kan vere nyare kulturminner.

5.7 Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandlar naturgrunnlaget, naturtypar og det biologiske mangfaldet knytt til dei enkelte naturtypane. Temaet fokuserer på verneområder, viktige artsforekomstar, trekkruiter for vilt og raudlisteartar.

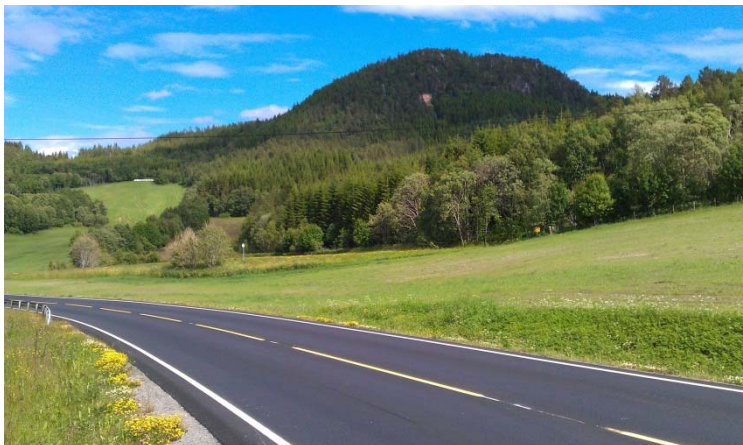
Influensområdet omhandlar planområdet og ei sone på 100 m på kvar side for planområdet.

Verneområder: Planområdet kjem ikkje i konflikt med verneområder. Det næraste området er «Stokkjølen naturreservat» med vernetema myr. Figuren nedafor viser avstanden til verneområdet.



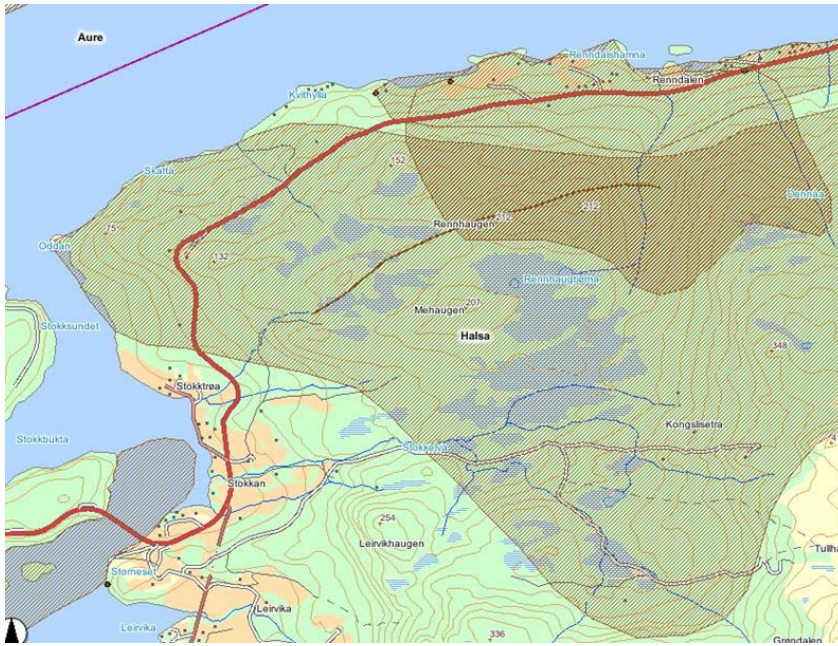
Figur 8 Rød skravur viser verneområdet «Stokkjølen naturreservat» (kjelde: Naturbasen)

Naturtypar og vilt: Planområdet ligg i sørboreal vegetasjonssone med dominans av barskog av høg bonitet. I følgje Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase kjem influensområdet ikkje kontakt med viktige naturtypar.



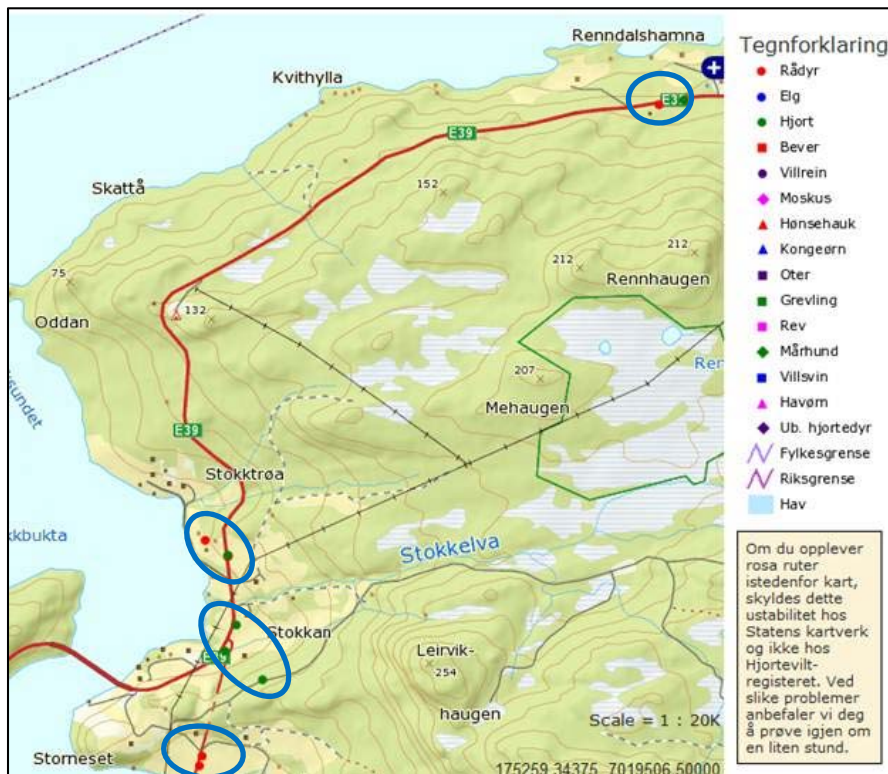
Dyrkamark og vegetasjon aust for eksisterande E39. (Foto: Torgeir Moen)

Vegen vil gå gjennom vinterbeiteområde for elg og nært inntil ein registrert trekkveg for hjort. Trekkvegen blir brukt vår, sommar og haust. Nord for planområdet er det registrert eit vinterbeiteområde for hjort og rådyr. Viktige viltområder og trekkveg for hjort er vist på figur nedafor.



Figur 9 Viktige viltområder og trekkveg for hjort (kjelde: Naturbasen)

Hjorteviltregistret viser at dei fleste påkøyringane av hjort skjer i området ved Stokke, sjå figur nedanfor. Påkøyringar i perioden 2003 - 2010 er viste med røde og grønne prikkar på kartutsnittet nedanfor.



Figur 10 Røde og grønne prikkar viser kor hjortevilt er registrert påkøyr i perioden 2003 – 2010.

Raudlisteartar: I følge Artsdatabanken sin database er det registrert to rødlister fugleartar i nærheita til influensområdet. Det gjeld desse artane:

Fugleart	Rødlisterstatus	Beskrivelse
Gresshoppesanger	VU - sårbar	Registreringen er fra mai 2012 ved Leirvika, mellom E39

		og fv. 354. Arten finnes i sumpmarker og langs elver og vassdrag med unge trær og høyt ugras. Hekkeperioden er fra mai til begynnelsen av august, etterpå trekker de mot vinterkvarterene (Lundevall 2009).
Åkerrikse	CR- kritisk truet	Registreringen er fra juni 2009, lokalitet – Valsøyfjord. Åkerrikse er en trekkfugl med hekkeperioden i mai-juli. Arten hekker på dyrka mark, grøftede myrer og tuebevokste fuktenger (Lundevall 2009).



Figur 11 Viser kor registreringane er gjort. Rødt merke er åkerrikse og gult merke er gresshoppesanger.

Framande skadelege artar: Spreiing av framande skadelege artar utgjer ein stor fare for naturleg etablerte artar og kan vere ei stor utfordring i samband med bygging og drift av veganlegg. Statens vegvesen jobbar systematisk med bekjempelse av framande skadelege artar langs vegbana. Handlingsplaner mot framande skadelege artar er utarbeida i kvar region.

Vassdrag: Den nye veglinja kryssar fleire mindre bekker. Ved profil 9150 kryssar den Stokkelva. Stokkelva er omtalt som ei middels, kalkfattig og klar elv i «vanmiljø.klif.no». Samla tilstand for vassførekomsten er god. Eksisterande veg kryssar elva med korrugert rør, der fall ved utløpet er omtrent 0,5 meter. Den nye vegen blir lagt på bru og vil ikkje endre elveløpet/elvebotn. Svorka Produksjon AS har søkt konsesjon for etablering av småkraftverk i Stokkelva. I søknaden blir det opplyst at elva ikkje er fiskeførande. Berggrunnen er næringsfattig og det biologiske mangfaldet er

lite. Frå sjøen og opp til eksisterande vegkulvert opplyser lokalkjent at det kan gå opp anadrom fisk.



Bildet viser der eksisterande E39 kryssar Stokkelva.(Foto: Torgeir Moen)

Andre mindre bekker blir lagt i rør under vegen. Ingen av desse er så store, så jamt vassførande eller har slik helning, at dei er fiskeførande på den aktuelle strekninga.

5.8 Rekreasjonsverdi

Området har ingen spesielle allmenne rekreasjonsverdier ut over det generelle med fri ferdsel i utmark. Terrenget blir brukt til hjorteviltjakt som i seg sjølv har stor rekreasjonsverdi og betydning for bulysta.

5.9 Landbruk

Jordbruksarealet blir brukt til grasproduksjon og beiteareal. Dyrkajorda ligg i dag på begge sider av E39 slik at vegen blir kryssa (med landbruksreiskap) i plan. Jordbruksarealet er lokalt viktig, men har ikkje regional eller nasjonal betydning. Skogen drives aktivt i området og har stor økonomisk verdi for det største eigedomane.

5.10 Barns interesser

Det er ingen særskilte interesser for barn innanfor planområdet.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vatn og avløp

Kommunalt vatn kjem over Valsøyfjorden og i land ved Stokke og Sollia. Frå Stokke går leidningen sjoover og forsyner bustadane ved Valsøybrua. Leidningen kryssar under E39 i dette området. Frå Sollia går det ein vassleidning heilt opp på Oddhaugen.



Figur 12 Kryssingspunkt for vassleidning (blått strek) ved Oddhaugen.

Elektriske kablar

Ein høgspenningstrase kjem sørfrå frå Leirvika. Frå området ved Stokke dreier traseen austover oppover lia og etter kvart langs Vinjefjorden. Det er to avstikkarar, ein til Sollia og ein til campinghyttene ved Oddhaugen. Ved profil 9080 kryssar vegen ein lågspent luftkabel.

Telekablar

Teletraseen er luftstrek og fins i all hovudsak nært til bygnader eller anna infrastruktur.

5.12 Grunnforhold

5.12.1 Geoteknikk

Det er ikkje gjort systematisk kartlegging av kvikkleireførekemstar i området. Det utelukker ikkje at det kan vere lokale førekemstar og undersøkingar av grunnforholda er gjort.

Det er utarbeida ein geoteknisk rapport, rapport nr 5123868 -1 datert 16.11.2012, av konsulentfirmaet Norconsult AS. Rapporten inneheld oppsummering av rutinedata, tolking av lagdeling og jordparametre, geotekniske vurderingar og berekningar for planlagt vegtrase. Det er også gitt tilrådingar for gjennomføring av anlegget.

Så godt som heile strekninga ligg under marin grense, som er omtrent 110 -120 meter over havet i dette området. Det er noko marin leire/silt i forsenkingar på delar av området nærmast sjøen. Langs store delar av traseen består lausmassane av morenemateriale, stadvis påverka av bølgevasking, slik at dei på kvartærgologisk kart blir omtalt som marine strandavsetningar. I eit dalføre fins det lokale elveavsetningar. På delar av området er det torv og myr over andre lause massar og stadvis direkte på fjell.

5.12.2 Ingeniørgeologi

Berggrunnen er dominert av migmatittisk og granittisk gneis som ligg på nordvestsida av kambrosilurbergartane i det sentrale Trondheimsfeltet. Dette feltet strekker seg frå Molde-trakten i sørvest til Namsos-trakten i nordaust. Mange av gneisbergartane er truleg av prekabrisk alder og er meir eller mindre metamorfisert og deformert i kaledonsk tid. Det er i tillegg spreidde forekomstar av eklogitt.

Dei markerte dalføra/søkka kan representere forkastningssoner, men der den planlagde vegtraseen blir lagt i bergskjeringar er det observert lite forkastningsbevegelser.

I følge NGU sin grunnvassdatabase Granada på internett er det bora ein 120 meter djup grunnvassbrønn omtrent 130 meter nedafor vegtraseen i profil 9075. Brønnen forsyner ei hytte/fritidsbustad og har eit 3 meter langt foringsrør av stål som er bora gjennom 1 meter lausmasser og ned til berg.

Skjeringar

Dei dominerande foliasjonssprekkene har gunstig retning i dei høgaste skjeringane (profil 10030 – 10425) og står omtrent vinkelrett på den planlagde vegtraseen.

Det andre hovudsprekkesettet lager 0-50° vinkel sett i forhold til retninga på bergskjeringa, det vil seie omtrent parallelt med 70-90° fall mot vest.

5.13 Skredrisikovurdering

Det er søkt etter skredhendingar på www.skrednett.no, men det er ingen registrerte hendingar langs vegtraseen.

Norges vassdags- og energidirektorat (NVE) er ansvarleg for Skrednett og Norges geologiske undersøkinge (NGU) forvalter databasen. Datagrunnlaget kjem frå ulike kjelder.

Det er viktig å skilje mellom risiko for skred pga. naturlege forhold og risiko pga. mennesket sine inngrep i naturen. Skredfare på www.skrednett.no gjeld risiko for skred på grunn av naturlege forhold i naturen. Skredrisiko i denne kategorien kan bli påverka av terrengmessige inngrep som dei planlagde vegarbeida fører med seg som til dømes om det blir bygd skjeringar i løseområder eller vegen kjem i utløpsområdet for steinsprang.

Menneskeskapt risiko langs eit veganlegg er i stor grad avhengig av tekniske løysningar, og kan reduserast eller fjernast ved eigna geometriske løysningar (til dømes ei vegskjering si helningsvinkel og avstand frå vegbane) og /eller eigna tekniske tiltak (til dømes bergsikring og fangvoller).

Strekninga i profilområdet 9750 – 9800 grenser inn mot eit område med potensiell fare for snøskred. Det er etter befaring ikkje observert teikn til skred og det er samstundes vurdert liten/ingen skredrisiko.

Det vil ikkje bli gjort inngrep i ustabile parti som kan auke snøskred- eller steinsprangfaren.

5.14 Støy

5.14.1 Støykriterier og retningslinjer

Miljøverndepartementet si "Retningslinje for beregning av støy i arealplanleggingen T-1442" gir tilrådd grenseverdi for oppholdsareal utendørs på 55 dBA. Retningslinjene er ikkje å sjå på som rettsleg bindande krav, men veiledande planleggingsmål som så langt som mogleg skal søkas tilfredsstilt. Miljø- og sikkerheitstiltak som ikkje endrar støyforholda ved eksisterande verksemd bør som hovudregel kunne gjennomførast utan samtidig utbetring av støyforholda, herunder bygging av gang- og sykkelveg. Med vesentleg endring av støynivå meines tiltak som aukar nivået merkbart,

det vil seie med meir enn 3 dB. Tilråding av tiltak blir gjort om kostnadane med tiltak ikkje er uforholdsmessige høge, sett ut frå prosjektet sin totalkostnad.

Sjølv om ambisjonane om å bringe støynivået under tilrådd grense er der så kan det vere tilfelle der kostnadane med tiltaka er uforholdsmessige store og ikkje står i rimeleg forhold til effekten. I slike tilfelle åpnar retningslinjene for å kunne avvike frå dei tilrådde grenseverdiane. Ei vurdering av kost-/nytteforhold skal leggas til grunn.

5.14.2 Støyberekningar

Støyberekningar er utførte med hjelp av EDB-programmet Nova Point STØY. Trafikkgrunnlag frå 2011 er lagt til grunn og desse er rekna fram 20 år (2032).

Årsdøgnetrafikk (ÅDT) på strekninga er 1100, rekna fram til 1500.
Planlagt fartsgrense er 80 km/t
Del lange køyretøy er 12 %

Det er brukt standard døgnfordeling av trafikken. Det vil seie at 75 % av trafikken går i tidsrommet kl. 7-19, 15 % i tidsrommet 19-23 og de resterande 10 % om natta i tidsrommet kl. 23-7. Støyen blir då uttrykt som dB Lden.

Støysonekart som viser utandørs støybelastning 4 m over bakken, med framskriven trafikksituasjon og utan foreslåtte støytiltak, er vist i teikning X101 og X102. Kartvedlegg X103 viser området ved lengst vest og der støyreducerande tiltak er lagt inn. På kartet er raud sone områder med utandørs støy på meir en 65 dB. Etter retningslinjene er dette områder som ikkje er eigna til støyfølsomme bruksformål. Gul sone har støynivå mellom 55 og 65 dB. Dette er områder der støyfølsom bebyggelse kan tillates dersom avbøtande tiltak gir tilfredsstillande støyforhold.

Det er også utarbeida kart som viser støynivået ved utsatte bygningsfasadar ved framskriven trafikksituasjon både med og utan støyreducerande tiltak. Utandørs støynivå er da berekna med mottakshøgde på 2 m og 4,5 m over terrengnivå. Dette er vist i kartvedlegg X105.

6 Innkomne innspel og korleis desse er ivaretatt

Innspel som er komne inn etter varsel om planoppstart og offentleg ettersyn/høyring av planprogram er tatt inn som eigne vedlegg. Kvart innspel er summert opp og Statens vegvesen sin kommentar er tatt inn. Det er komme 3 innspel frå offentlege myndigheiter/ interesseorganisasjonar og 2 frå private personar.

Planprogrammet og varsel om planoppstart vart sendt til:

Møre og Romsdal Fylkeskommune
Fylkesmannen i Møre og Romsdal
NVE region Midt-Norge
Svorka kraft
Halsa kommune
Berørte grunneigarar og andre med bruksinteresse i området

Av desse er det mottatt innspel frå Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesmannen i Møre og Romsdal og NVE. Dei to private er frå Dan Harry Lervik og Jomar Raknes, begge med berørte eigedomar i Leirvika.

Dei private innspela omhandlar i hovudsak eit ønske om å ivareta sin eigen eigedom og andre felles private ressursar. Begge omtaler nedbygging av dyrkajord, dårleg arrondering som følgje av tiltaket og forholdet til hjorteviltressursen.

Offentlige myndigheiter har gitt merknader både til planprogrammet og planarbeidet. Formålet med innspela er å ivareta den enkelte sektor sine interesseområder. Innspela avdekkjer ingen ukjente tema og det meste er forsøkt ivaretatt i planarbeidet. Fylkeskommunen varsler behov for arkeologiske forundersøkingar av planområdet i og med at det er gjort funn av fornminner i området tidlegare. Dei tema som det vart gjort greie for i planprogrammet er i all hovudsak forsøkt svara på i planomtalen og gjennom avbøtande tiltak der det har vore behov.

Generelt gjeld at reguleringsplanen skal sikre at det blir tatt omsyn og at det i seinare planfasar (byggeplan) blir gjort greie for korleis krava blir ivaretatt. Grensegangen trenger ikkje alltid vere klar, men planføresegna til denne planen forsøker å sikre dei interessene som synes å vere relevante innafor planområdet. Korleis det skal utførast blir overlatt til byggeplanfasen å bestemme.

7 Omtale av planforslaget

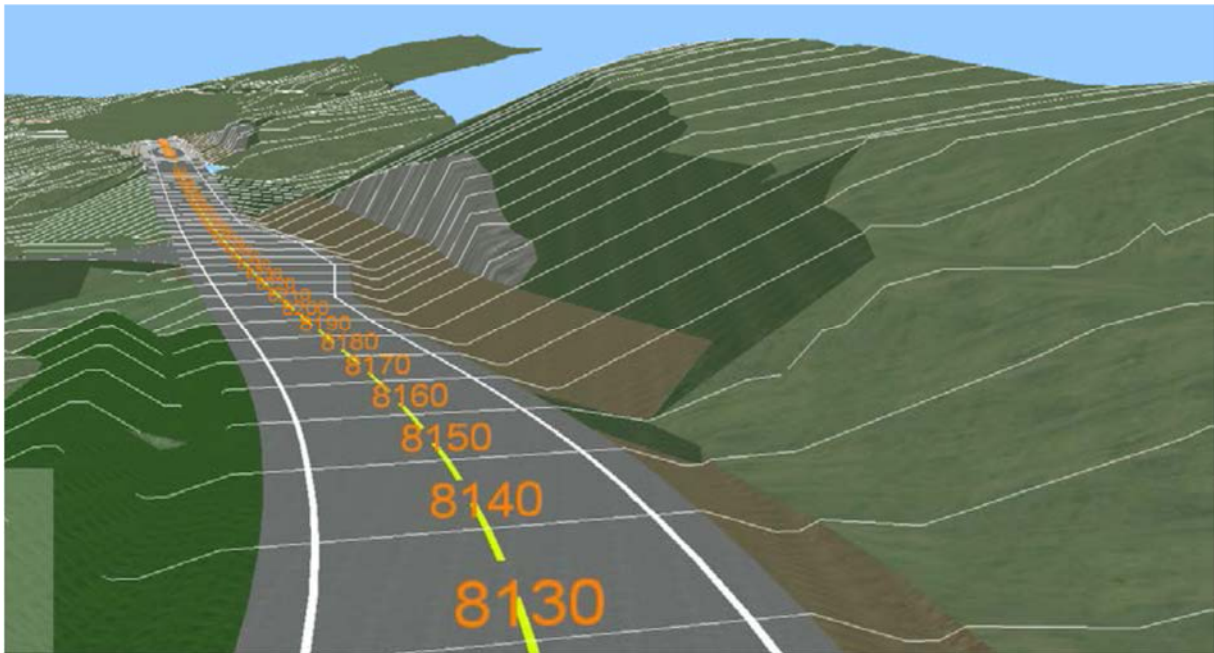
7.1 Vegen i landskapet

Den planlagde ny E39 vil mellom Valsøybrua og opp forbi Stokkjølen bli liggande i urørt terreng. Det vil sjølvsagt gjere noko med landskapsbildet og det er så langt som mogleg lagt inn avbøtande tiltak for at inngrepet ikkje skal opplevast som alt for skjemmaende. Det er lagt inn avbøtande tiltak både med utforming av fyllingane, skjeringane og reetablering etter inngrepet. Målet med ei betre trafiksikkerheit og framkommelegheit er styrande og vegen i landskapet vil, sett frå utsida, kunne opplevast som å ligge tungt i terrenget. Det er gjort for å oppnå dei krav til stigning og kurver som ligg i vegnormalen.

I løpet av arbeidet med planen er det blitt gitt informasjon om at det er gjort registrering av fornminner langs strekninga. Det er tatt omsyn til ei registrering med redusert skråningsutslag, men ut over dette har det ikkje vore mogleg å gjere endringar utan å måtte sjå på ny veglinje og da med ny sjanse for ny funn.

Profilområde 8100 - 8330

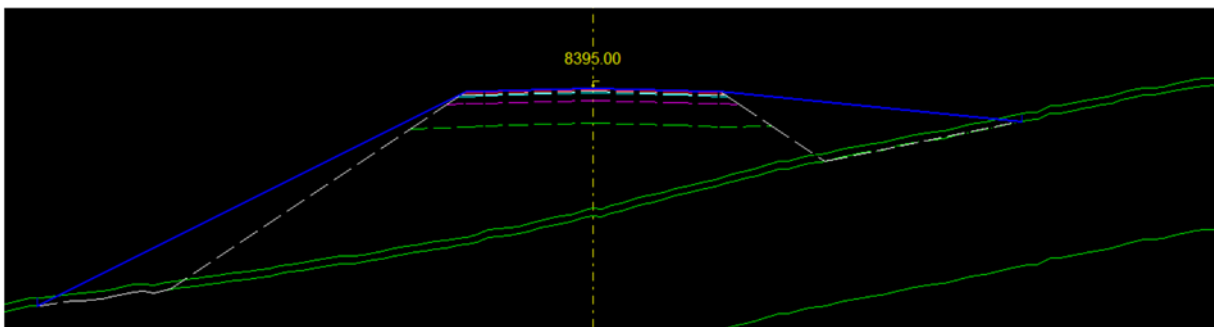
Vegen starter like etter Valsøybrua som går over Leirvikstraumen, i profilnummer 8100. I omtrent 50 meter herifrå følgjer den eksisterande veg. Frå profil 8150 til 8330 går den inn i fjellskjering (jord over fjell) i sør. Ved profil 8270 lages det eit nytt kryss der eksisterande E39 blir kobla inn på nyvegen. Gammelvegen blir lokalveg/adkomtsveg. Fylkesveg 354 vil også koblast inn på nyvegen i dette krysset.



Figur 13 Utsnitt frå vegmodellen som viser frå profil 8150 og fjellskjeringa i sør

Profilområde 8330 - 8470

Frå Profil 8350 går vegen over i fylling. På sørsida har av vegen har fyllinga fått ei helning på 1:10 for å unngå av det blir eit unormalt dalsøkk sør for veglinja. Dette gir også ein meir naturleg overgang til brua som er planlagt over fylkesveg 354. Brua blir på denne måten ikkje så dominerande i landskapet.

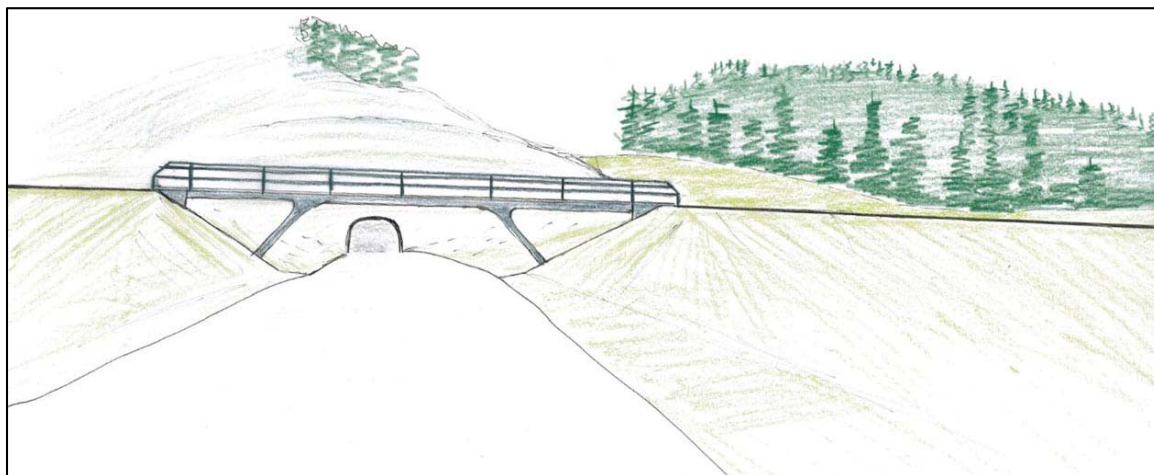


Figur 14 Utsnitt frå vegmodellen som viser profil 8395. Figuren viser at fyllinga på sørsida har fått ei slak helning som gir ein naturleg overgang til dagens landskap.



Bilde viser området ved Leirviktunnelen der brua over fv. 354 vil komme. (Foto: Statens vegvesen)

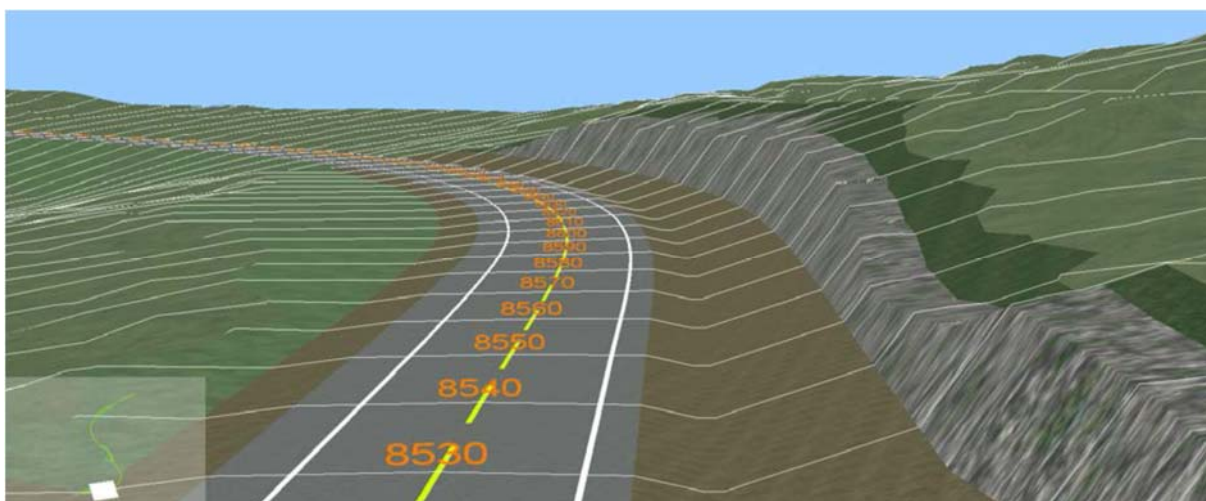
Forslag til bru er lagt fram i to alternativ, med forslag om to ulike løysingar for søyler. I området der vegen kryssar over Leirviktunnelen er det mykje kratt- og trevegetasjon. Her må det ryddast slik at området blir meir åpent.



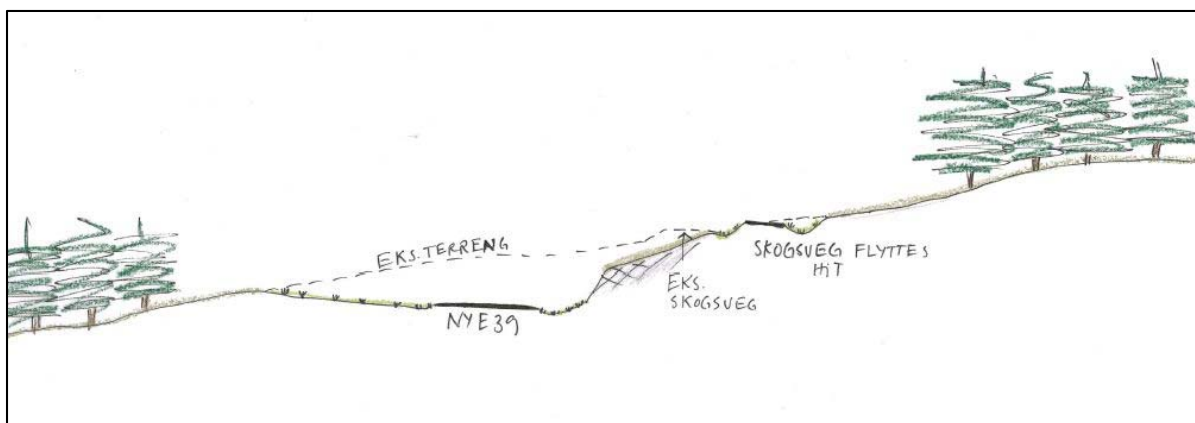
Figur 15 Skissen viser området ved Leirviktunnelen med eit av forslaga til bru (sprengverksbru) over fv. 354. Det andre forslaget har loddrette søyler (bjelkebru). (Ill. Thuridur R. Stefansdottir, SVV)

Profilområde 8490 – 8720

Vegen går ved profil omtrent 8480 inn i fjellskjering (jord over fjell). På oversida av denne skjeringa ligger det ein skogsbilveg. Da nyvegen må bli liggande omtrent midt i traseen for skogsvegen må denne må flyttast litt lenger mot øst. Skogsbilvegen har fått betegnelsen a_V2 på reguleringsplankartet. Ny E39 ligg her eigentleg i tosidig skjering. For å tilpasse den til dagens landskap er skjeringa nord for vegen flata ut (masser blir fjerna) slik at terrengformen blir meir naturleg. Resultatet blir eit meir åpent landskap.



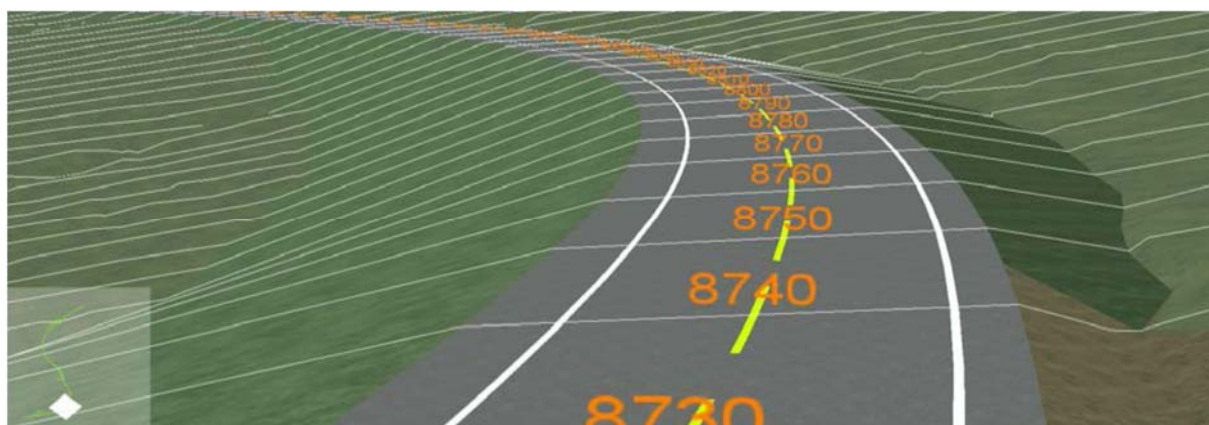
Figur 16 Utsnitt får vegmodellen frå profil 8530 viser fjellskjeringa i sør (til høgre på bildet) og utflating av skjeringa til venstre.



Figur 17 Snittet viser skjering ved profil ca.8650 der eksisterande skogsveg blir berørt. (Ill. Thuridur R. Stefansdottir, SVV)

Profilområde 8720 – 9140

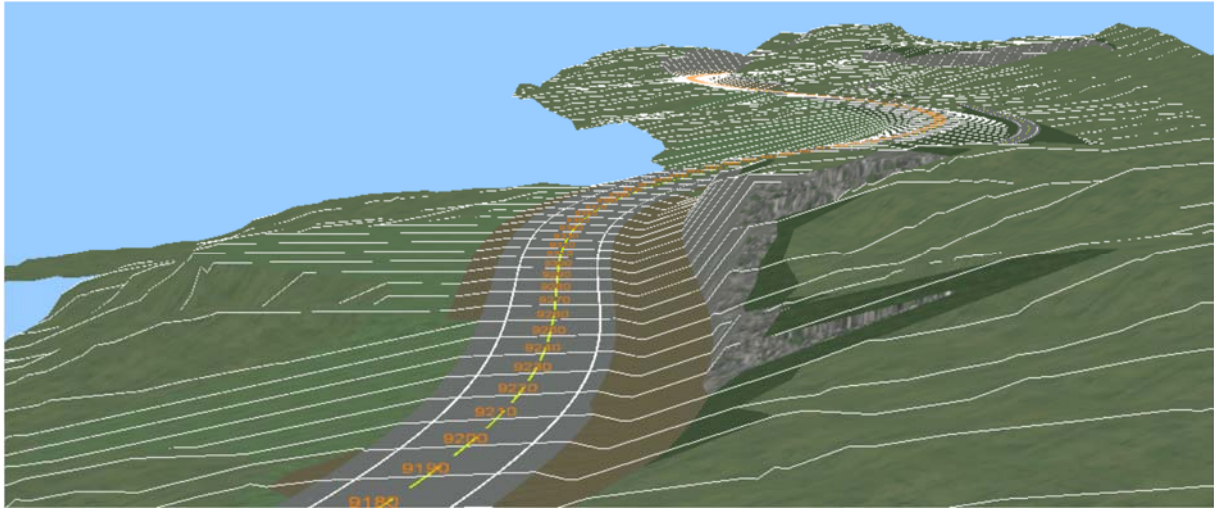
Vegen ligg i tosidig fylling fram til profil 9140, der vegen går i bru over Stokkelva. Fyllinga, som blir størst på nordvestsida av planlagt E39, er forsøkt tilpassa terrenget med flatare skråningar der fyllinga er høgast. Helninga på fyllinga er her 1:3 før den går over i vanleg fylling der vegen ligg meir i terrenget (1:2 i profil 8780). Frå avstand vil slakare helning på fyllingane sjå meir naturleg ut.



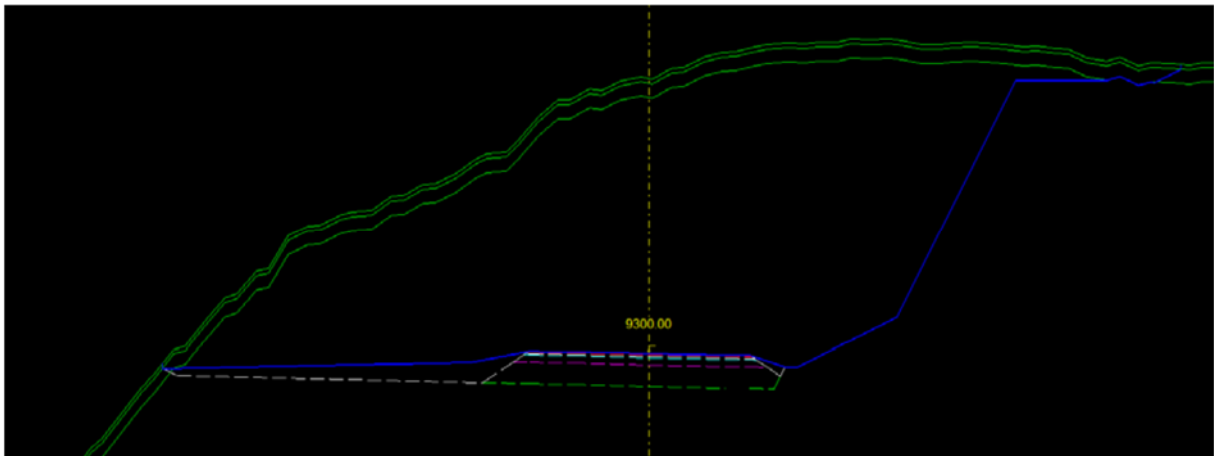
Figur 18 Utsnitt frå vegmodellen frå profil 8740

Profilområde 9170 – 9460

Nord for planlagt bru over Stokkelva ligg vegen omtrent i terrenget før den går i fjellskjering (jord over fjell) ved profil omtrent 9220. Fyllinga på vestsida av vegen får ei helning på 1:3 for å verke mjukare i landskapet. I profil 9270 går vegen inn i tosidig skjering. Her blir skjeringa på vestsida fjerna for å åpne landskapet og å gjere det meir harmonisk med terrenget rundt.



Figur 19 Utsnitt frå vegmodellen frå profilnr. 9200.



Figur 20 Profilnummer 9300 viser at skjeringa på vestsida av vegen er fjerna for å åpne landskapet. Det medfører også at vegen ikkje blir liggande som ein korridor, men vil tre fram som ei hylle.

I profil 9452 går det ein driftsveg i kulvert under planlagt E39. Kulverten blir bygd som betongkulvert med støpt botnplate, sjå teiking K104. Vegbredda vil vere 8,5 meter og kulvertens lengde målt på skrå blir omtrent 20 meter. Det bygges overgangsplater frå overgang takplate-vegg. Profilhøgde E39 blir 77,82 meter i senterlinjen av kulverten. Overdekninga vil varieres i kulverten sin lengderetning. Topp- og botnplate blir støpt med omtrent 9,1 % fall. Dette er stigningforhold som bør justerast i byggeplanfasen. For å ta opp terrengforskjellen mellom vegfylling og driftsveg blir det bygd vingemurar i betong, ei forlenging av kurvertveggen. Vingemurenes retning bli vinkla som skissert på teikning K104. Åpning på kulverten er $h=4,05$ meter og $b=4,0$ meter.

Profilområde 9500 – 9850

Vegen er her planlagt langt på fylling. Driftsvegen som er langt i kulvert ved profil 9452 ligg i fyllinga på østsida. Senterlinja veg er på delar av denne strekninga planlagt 17 – 18 meter over eksisterande terreng. Fylling mot vest vil vere den største (1:2). Dette er eit stort terrenginngrep og vil endre landskapet (fjernverknad). Elementet vil ikkje harmonere med resten av landskapet. Mot aust, der terrenget stig, har fyllinga ei helning på 1:4. Det er gjort for at området der driftsvegen er planlagt ikkje skal opplevast som eit stor dalsøkk.



Figur 21 Frå profil 9420 sett nordover. Utsnittet viser at den store fyllinga mot vest.

I dette området vil det vere god utsikt utover mot vest. Det er viktig å halde vegetasjonen låg slik at trafikantane kan få ei god reiseoppleving.

Profilområde 9850 – 10030

Vegen ligg her omtrent på terrenget, kun med mindre skjeringar og fyllingar.

Profilområde 10030 – 10430

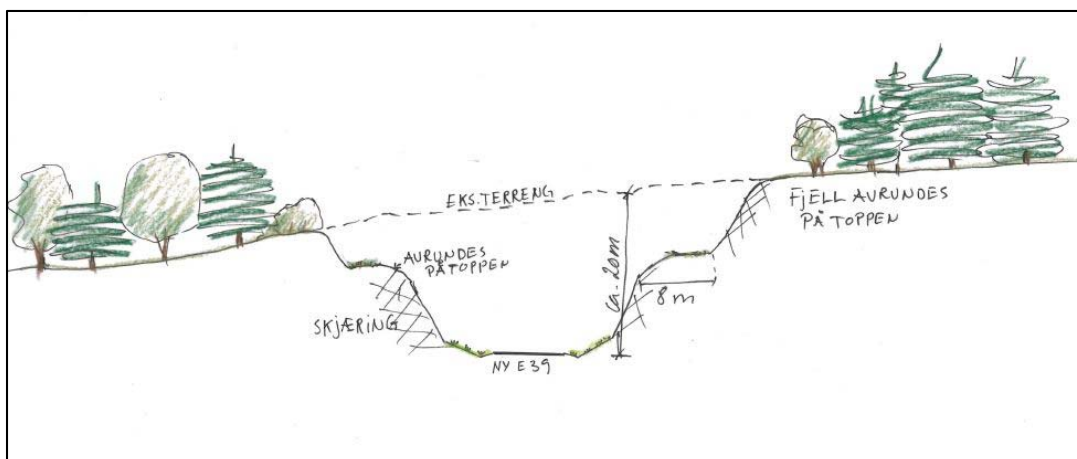
Frå profil 10030 går planlagt veg inn i tosidig fjellskjering. På austsida er denne skjeringa på det høgast over 20 meter og det er langt inn ei hylle som sikring.

Da det kan vere litt knapt med fjellmasser på strekninga vil profilet også bli litt ekstra breidt her i dette området.



Figur 22 3D skisse som viser tosidig skjæring fra profil ca. 10000.

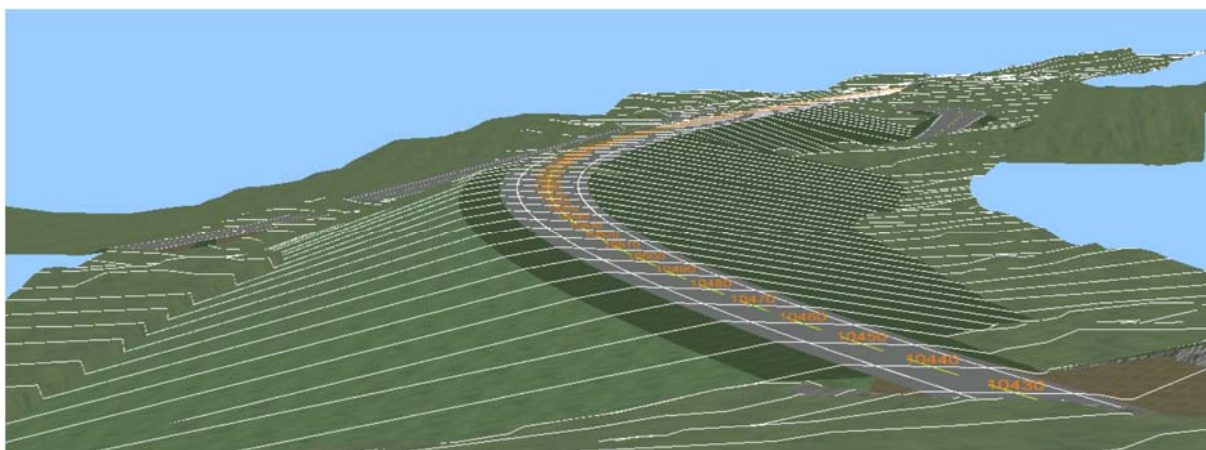
For ikkje å få så stor «trakt-virkning» av den tosidige skjeringa er ei forutsetning at det blir laga breide og avrunda hyller i skjeringane.



Figur 23 Skjering ved profil 10350. Terrenget er meint å skulle oppleves som åpent og mjukt. (Ill. Thuridur R. Stefansdottir, SVV).

Profilområde 10430 – 10950

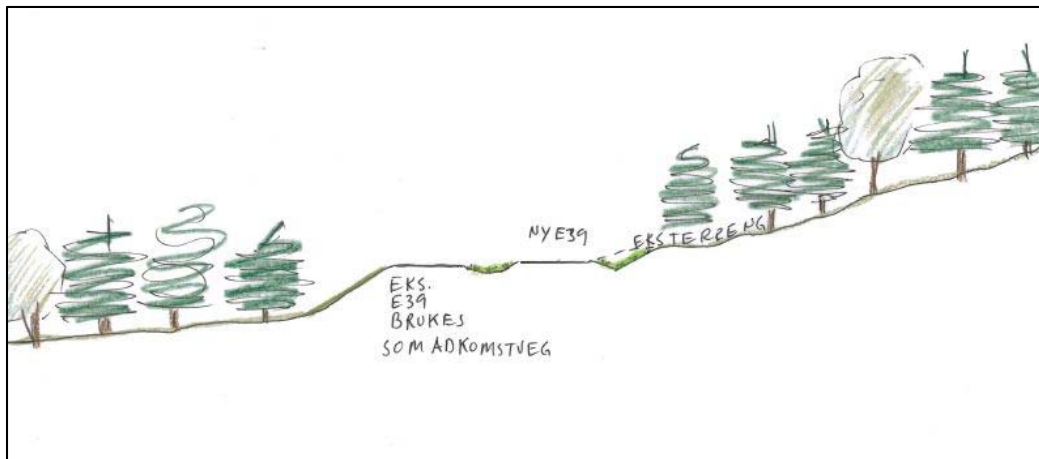
I profil 10450 går vegen på nytt over i tosidig fylling. Denne fyllinga er forsøkt tilpassa det stigande landskapet på austsida med slakare helning på fyllinga (1:4). Denne fyllinga vil likevel vere såpass massiv at den vil oppleves som ein høg barriere. Fyllinga er i profil 10630 omtrent 14 – 15 meter høg. På innsida her ligg det eit steinbrot som er i aktiv drift.



Figur 24 Viser frå profil 10430, ei stor tosidig fylling som blir som ei barriere i terrenget.

Profilområde 10950 – 11400

I området frå steinbrotet og vidare austover går vegen over myrområde med berre små inngrep i sideterrenget. Vegen blir her liggande vekslende på fylling og i skjering, den høgaste skjeringa på omtrent 5 meter og den høgaste fyllinga på omtrent 2 meter. Ved profil 11350 møtes gammel og ny E39, men det vil ikkje bli laga nytt kryss her. Det vil bli laga ein sнопlass og plass for oppstilling av nokre bilar. Behovet for direkte adkomst til ny E39 er vurdert å vere mindre enn behovet for å ha ei samanhengande strekning utan avkøyningar.

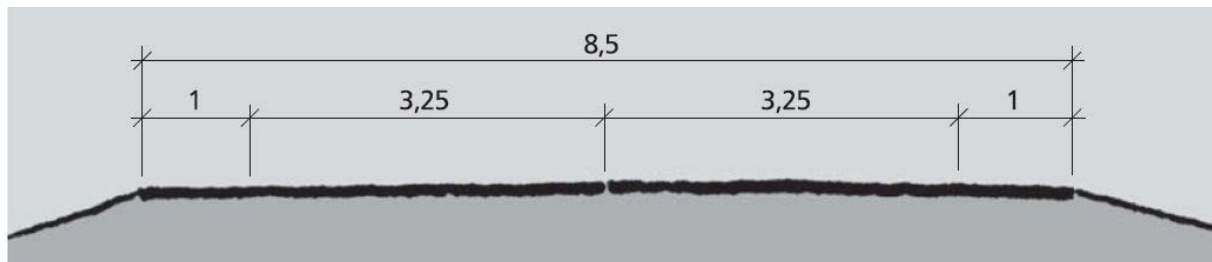


Figur 25 Ved profil 11150. (Ill. Thuridur R. Stefansdottir, SVV)

7.2 Utforming av vegane

E39

Utforming av vegen blir planlagt i samsvar med Statens vegvesen sine normalar og handbøker. For ny E39 skal dimensjoneringsklasse H2 med trafikkmengde (ÅDT) mellom 0 og 4000 og fartsgrense 80 km/t leggas til grunn. Vegen blir planlagt med 8,5 meter bredde.



Figur 26 Normalprofil som E39 blir planlagt etter.

Stigninga på vegen blir inntil 4,8 % og er godt innafor maksimalt tilrådd stiging. Vegen er planlagt utan forbikøyringsfelt, men med strekningar der det vil vere mogleg med forbikøyring av omsyn til sikt.

Sikkerheitssona skal vere minimum 6 meter og blir målt frå vegen si kvitstripe. Bredda kan vere større enn 6 meter fordi flater med helning brattare enn 1:4 (25%) frå vegen ikkje skal reknast inn og at det i så fall kreves tillegg. Innafor sikkerheitssona skal det ikkje vere noko farlege hinder eller skråningar for køyretøy som havnar utafør vegen.

Andre vegar

Fv. 354 vil bli liggande som i dag, og blir knytt til ny E39 i det nye krysset ved profil 8570. Dagens E39 vil frå krysset med fv. 354 få funksjon som adkomstveg til bustader, campinghyttene på Oddhaugen og hyttene mot Vinjefjorden. Dette inneber at det vil vere behov for omlegging av ca. 350 meter dagens E39 på Stokkjølen for å sikre adkomsten til hyttene mot Vinjefjorden.

Det vil ikkje bli adkomstvegar direkte frå ny E39 med unntak av avkøyring til steinbrotet og avkøyringa nærmast Valsøybrua.

Rett sør for Øygardsbekkene vil det bli etablert ein driftsundergang, som saman med etablering av om lag 500 meter ny skogsveg skal sikre adkomsten frå Stokke til skogsområda på oversida av ny E39.

Dagens adkomsveg

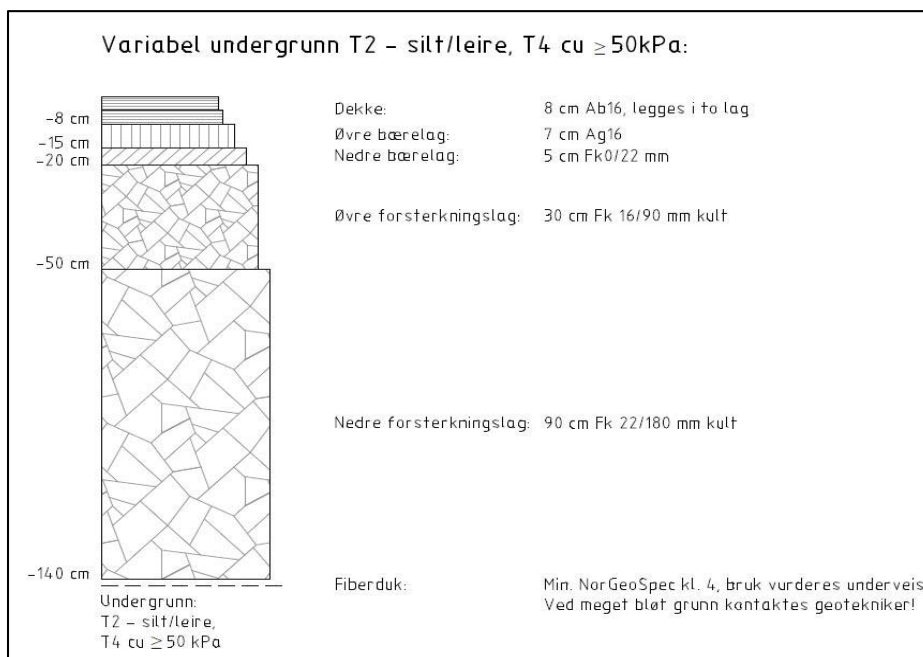
For bustadane nordaust for Valsøybrua blir det ingen endring i adkomst. Gnr. 119 bnr. 2 og naust/kai sør for Valsøybrua får oppretthalde sin direkte adkomst til E39.

7.3 Rekkverk

Rekkverk skal settast opp der eit faremoment, til dømes eit farleg sidehinder, finn seg innanfor sikkerheitssona, og der faremomentet er farlegare enn å køyre på eit vegrekkverk. I all hovudsak vil det seie på høg fyllingar og over bruer og undergangar. I alt vil det bli omtrent 2600 meter rekkverk langs den nye vegen.

7.4 Overbygning

Tjukkelsen av overbygninga vil i jord (lausmasser) vere 140 cm, noko som er dimensjonerande frostdjupne i området. På lite telefarlege massar (T1) eller fjell er det aktuelt å ta bort nedre forsterkningslag, slik at overbygninga blir berre 50 cm.

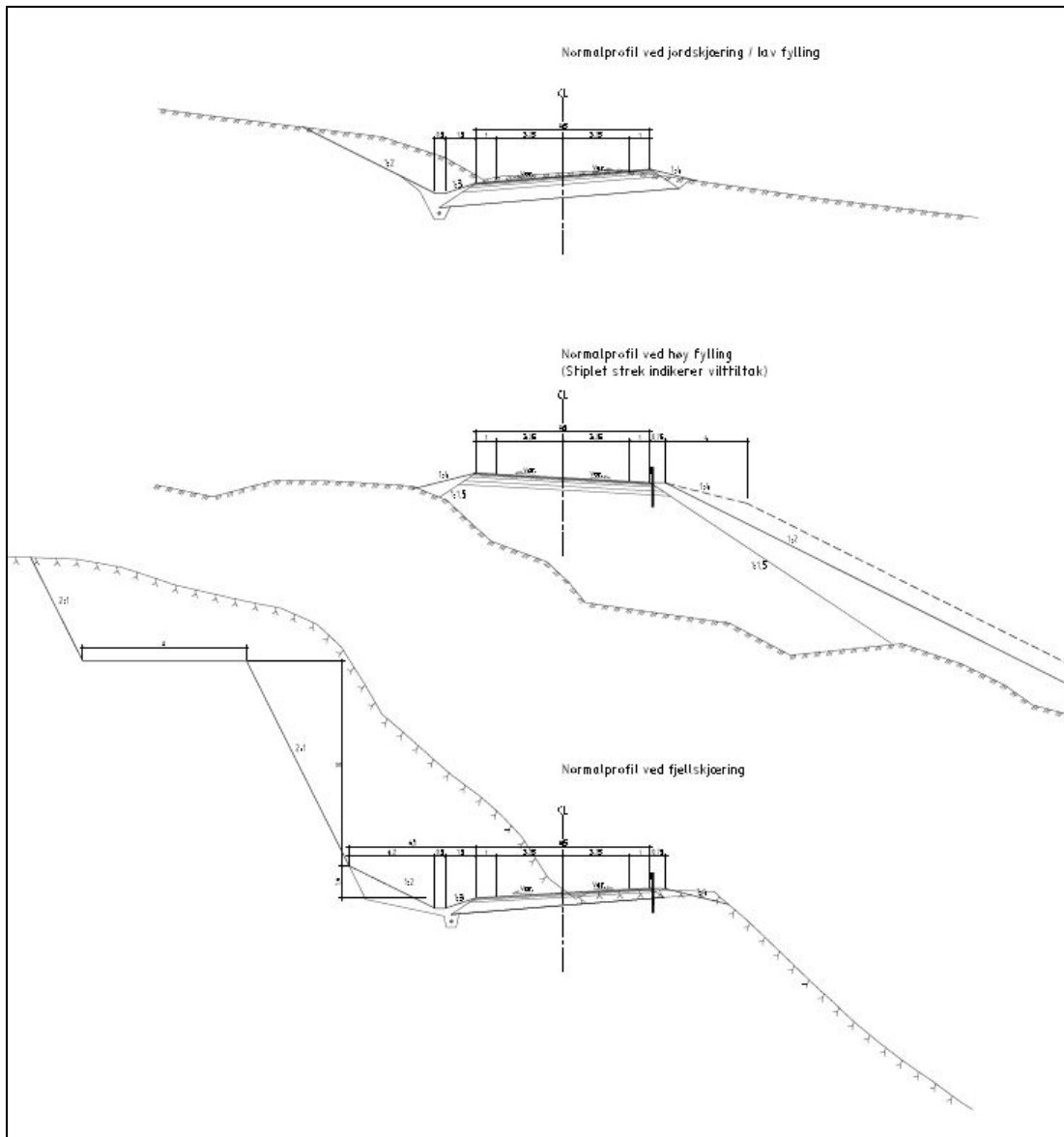


Figur 27 Overbygning i jordområder

7.5 Skjeringar

Skjeringar i jord vil ha ei helning på 1:2 mens fjellskjeringar får helning på 2:1. For fjellskjeringane er dette slakare enn det som er mest vanleg. Helninga er valgt for å gje eit meir åpent uttrykk, noko som er særskilt viktig for den tosidige skjeringa på Stokkjølen. Løysinga er óg med på å gje ein betre massebalanse i prosjektet.

Alle skjeringar og fyllingar skal avsluttast inn mot terrenget slik at sideområda får ei estetisk god utforming og slik av overgangen mot eksisterande terreng blir mest mogleg naturleg.



Figur 28 Eksempel på ulike normalprofil.

7.6 Kryssløysingar

I Leirvika er det planlagt eit T-kryss som vil knytte ny E39 saman med dagens E39 og fv.354 til Valsøybotn. På ny E39 er det planlagt ei passeringsslomme for austgåande felt slik at køyretøy som skal oppover bakkane ikkje blir unødig hindra av køyretøy som skal svinge til venstre i krysset.



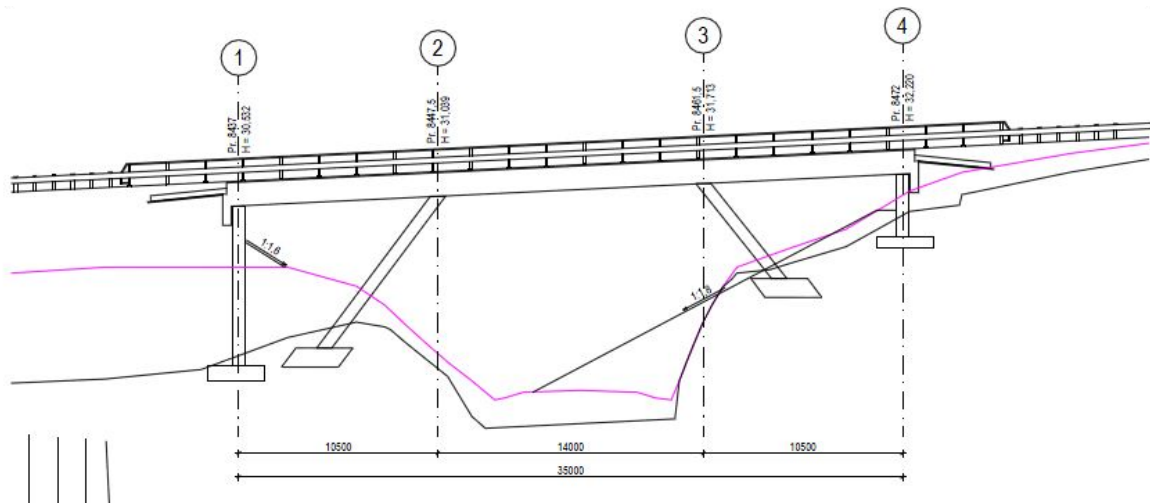
Figur 29 Viser korleis nytt kryss med fv. 354 er tenkt utforma med passeringsslomme på E39.

7.7 Bruer

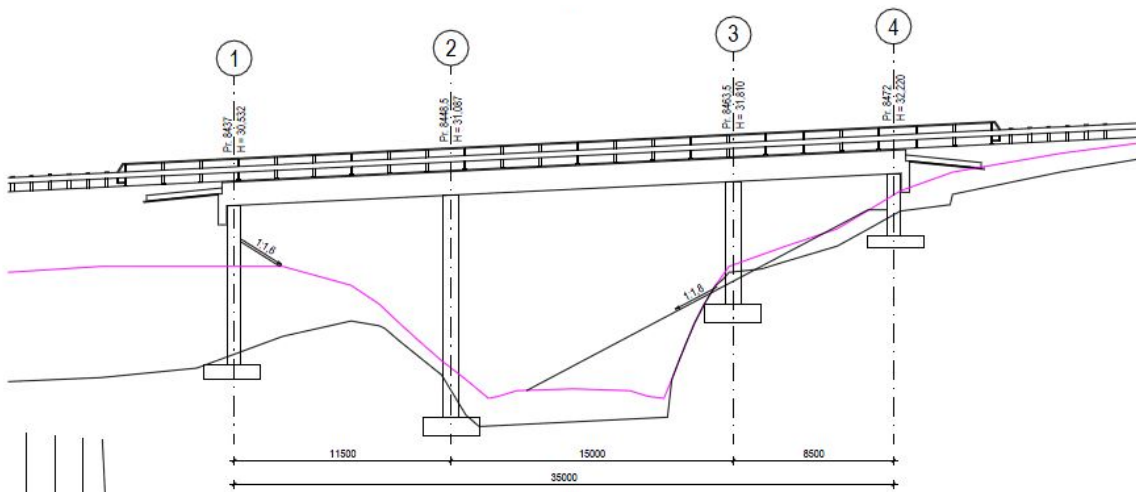
For meir detaljerte opplysningar vises det til vedlegg 8.

7.7.1. Bru over fylkesveg 354

Brua over fylkesveg 354 til Valsøybotten blir omtrent 35 meter lang. Det blir enten bygd som sprengverksbru eller ei bjelkebru i betong. Total breidde inkludert rekkverksnorm er 10 meter. Det er ein føresetnad av brua blir fundamentert på fjell i alle aksar.



Figur 30 Sprengverksbru



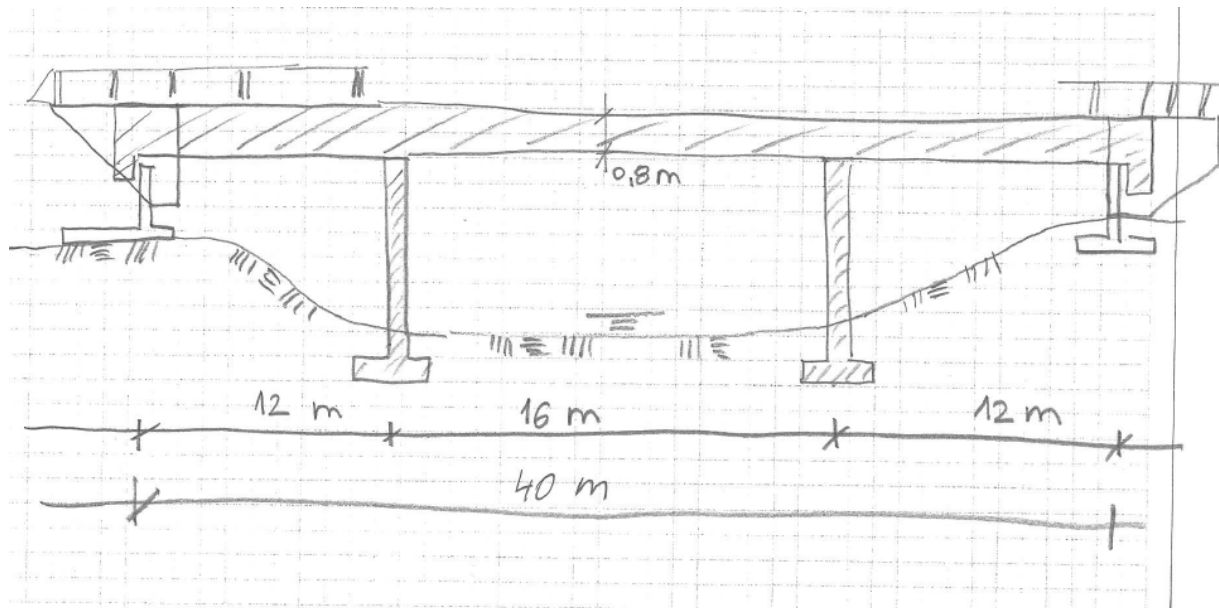
Figur 31 Bjelkebru

I byggefasen vil det bli lagt til rette for at trafikken kan gå på fv. 354, men det er også gode omkøyringsmoglegheter på andre sida av sundet.

7.7.2 Bru over Stokkelva

Brua over Stokkelva blir omtrent 40 meter lang og er ei 3-spenns slakkarmert platebru i betong. Spennvidder er 12 m + 16 m + 12 m. Total breidd inkludert rekkverksnorm blir 10 meter. Det er ein føresetnad at brua blir fundamentert på bergrunn. I byggefasen må det leggst til rette for vassføring

i Stokkelva. Det skal også vere mogleg å kunne passere under brua med landbruksreiskap (til skogsskjøtsel).



Figur 32 Illustrasjon av platebru over Stokkelva, total lengde 40 meter

8 Reguleringsformål

Reguleringsformåla blir i samsvar med plan- og bygningslova §§ 12-5 og 12-6. Hovudformåla er:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5)

Steinbrot og masseuttak (SM)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5)

Køyreveg, privat eller felles veg (a_V)

Køyreveg, offentlig veg (o_V)

Anna veggrunn - grøntområde (AVG)

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

Landbruk (L)

Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl § 12-5)

Friluftsområde i sjø og vassdrag (FSK)

Hensynssoner (pbl § 12-6)

Faresone – Høgspenningsanlegg (370_1-3)

Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_1)

Sone med angitte særlege hensyn (H570_1)

Områdeføresegner (pbl § 12-7)

Anlegg- og riggområde (#2-17)

Deponiområde (#1)

Bestemmelseområde - Kulturminner (#20-21)

Det blir ikkje regulert byggegrense i planområdet og byggegrensa følgjer då av gjeldande føresegner i veglova.

8.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

8.1.1 Steinbrot og masseuttak

Vedtatt reguleringsplan for «Stokkjølen steinbrudd» blir liggande som underformål der ny veg kryssar planområdet. Delar av denne planen blir oppheva av ny plan. Utafor ny plan si planavgrensing vil planen for steinbrotet ikkje bli påverka.

8.1.2 Køyreveg, offentlig veg (o_V)

Reguleringsplanframstillinga skiller ikkje mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Alle blir framstilte som offentlege. Ny E39 blir planlagt med H2 standard. Det vil seie her med køyrefeltsbredde 3,25 m og skulder 1 m. Maks stigning vil vere 4,8 %. Det er ikkje behov for fråvik frå vegnormalen på strekninga.

8.1.3 Køyreveg, privat fellesveg (a_V)

Driftsvegen som blir bygd med undergang under E39 i profilområdet 9460 skal vere felles for fleire eigedomar. Skogsvegen (like aust for Stokkelva, profilområde omtrent 8550 - 8700) som må flyttast over ei kortare strekning er også felles for fleire bruk. Avkøyringa og vegen oppe ved steinbrotet blir felles for fleire bruk og brukarar.

8.1.4 Anna veggrunn - grøntområde

Formålsgrensa for anna veggrunn og ny tomtegrense fell i hovudsak saman. Grensa blir vanlegvis satt ut til 2-3 meter utanfor skjeringstopp og fyllingsfot. Unntak kan gjerast enten ved bustader eller ved dyrkajord på flatt terreng. Også der det er behov for større sikkerheitssone kan avstanden mellom til dømes fyllingsfot og formålsgrense bli større. Areal til siktrydding kan vere døme på at avstanden mellom fyllingsfot/skjeringsstopp blir større enn 2-3 meter.

Arealet som er regulert til anna veggrunn skal nyttas til anna offentlig trafikkareal som grøfter, skjeringar, fyllingar, støttemurar, støyvoller/-skjermar, viltgjerder, rekkverk, stabiliserande tiltak etc. Det kan og tillates oppført mindre bygningar og tekniske installasjonar knytt til drift av veganlegget.

8.1.5 Landbruks-, natur-, friluftsmål samt reindrift

Formålet omfattar i planområdet landbruk i form av jord- og skogbruk, friluftsområde og naturområde. Formålet er eksisterande bruk av arealet og det blir regulert berre midlertidig til rigg- og anleggsområde. Etter anleggsperioden er ferdig skal det i hovudsak førast tilbake til opprinneleg bruk og tilstand.

8.1.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone

Arealet merka som «Friluftsområde i sjø og vassdrag» viser bekken Stokkelva som renn gjennom planområdet. Bruken blir ikkje endra som følge av planen.

8.1.7 Hensynssone

Faresone - Høgspenningsanlegg

Områda merka med 370_1-3 på plankarta, gjeld sikkerheitssone ved høgspenningsanlegg (luftstrek eller jordkabel). Tiltak i desse områda skal godkjennas av leidningseigar.

Dersom det fins eksisterande høgspenningsanlegg som ikkje er regulert til faresone på plankarta, inneberer planen ikkje krav om fjerning av desse eller endring i gjeldande krav til tiltaks- eller byggeavstand frå desse.

Båndlegging etter lov om kulturminner

Området merka med H730_1 gjeld båndlegging av automatisk freda kulturminne, jfr. lov om kulturminner. Funnet har ID 170861. Den naturlege vegetasjonen skal takast vare på. Det er ikkje høve til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, øydelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på anna måte utilbørlig å skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde eller framkalle fare for at det kan skje. Eventuelle tiltak må godkjennas av rette antikvariske myndigheit ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

Sone med angitte særlege hensyn

Området merka med H570_1 gjeld ei 5 meter brei vernesone rundt eit båndleggingsområde for automatisk freda kulturminne (ID 170861). . Innafor området skal kulturlandskapet med sin naturleg vegetasjon tas vare på og skjøttast på ein god måte. Det er ikkje høve til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, øydelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på anna måte utilbørlig å skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde eller framkalle fare for at det kan skje, jfr. kulturminnelova § 3. Eventuelle tiltak må godkjennas av rette antikvariske myndigheit ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

8.1.8 Områdeføresegner

Områdeføresegnene er lagt på areal som grenser inn til anna veggrunn og har i hovudsak underformål L. Arealet skal midlertidig kunne nyttast til rigg, drift, massedeponi, anleggsvegar og det som naturleg tilhøyrar gjennomføringa av anlegget. Områdeføresegner gjelder også der underformålet er «Spesialområde - Område for steinbrudd og masseuttak» i steinbrotspanen for Stokkhaugen.

Etter avslutta anlegg fell det midlertidige reguleringsformålet vekk. Områda skal ryddast, settast i stand og tilbakeførast til det formål som er angitt i planen.

Området skal sikrast ved behov og av omsyn til sikkerheit.

Området merka #2 skal nyttas til mellomlagring av ulike reine masser. Området merka #1 er ein del av tidlegare vedtatt plan «E39 Leirvika – Renndalen, parsell Stokkjølen – Renndalen» og skal nyttast til permanent deponi av reine skrotmassar, det vil seie overskot som ikkje kan brukast i vegkroppen. Anlegget har ikkje overskot på fjellmasser og det er derfor ikkje behov for større massedeponiområder.

Områder merka #20 og #21 inneheld automatisk freda kulturminner, ID 170860 og ID 170859. Før iverksetting av tiltak i medhald av planen skal det gjerast arkeologisk utgraving. Det skal tas kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsettast.

9 Verknader av planforslaget og eventuelle avbøtande tiltak

9.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjennomført ei risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) med hjelp av eiga sjekkliste basert på rundskriv frå Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). ROS-rapporten er tatt inn som vedlegg til planomtalen.

Det er identifisert 5 tema som indikerer uønska risiko og der tiltak er nødvendig for å redusere risikoen (raudt felt).

- Konflikt med fornminner – det er tidlegare gjort funn i Leirvikaområdet og planområdet vil bli undersøkt i barmarksperioden 2013. Anlegget vil ikkje starte før avklaring med kulturminnemyndigheita er gjennomført og området er frigitt.
- Planområdet berøres av eksisterande støyforhold – støysonekart er utarbeida.
- Planen medfører støy frå vegtrafikk – støyberekningar på fasader er utførte og det skal gjennomførast støydempende tiltak med at det blir lagt ein jordvold langs vegen.
- Andre ulykkespunkt – Brua over fv. 354 er høg, omtrent 12 meter. Den vil bli sikra med rekkverk.
- Naturleg terrengformasjon – det blir fjellskjeringar som må sikrast med bolter. Høge skjeringar må sikrast med gjerde. Høge fyllingar og bruer sikrast med rekkverk.
- Trafikkulykker ved anleggsgjennomføringen kan ikkje utelukkast – arbeidsvarsling er påkrevd og området skal sikrast. Kun kortare strekningar er samanfallande med dagens E39.

Tema i ROS-analysen omtales også i egne avsnitt i planomtalen.

9.1.1 Kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner, i form av hus eller anna bygningar, av nyare dato innafør planområdet eller som på anna måte blir påverka av anlegget.

Det ble utført arkeologiske forundersøkingar i barmarksesongen 2013 og det ble gjort tre funn av automatisk freda kulturminner i veglinja. Alle tre er omtalt som «Bosetning-aktivitetsområde fra steinalder». Viser til rapport utarbeida av Møre og Romsdal fylkeskommune. Alle tre lokalitetane blir vurdert å ha høg vitenskapeleg verdi.

Illustrasjonen nedafor er en kopi av dwg-fil oversendt frå Fylkeskommunen. I Miljødepartementet sine retningslinjer for teikneregler fins ikkje symbolet «Rune-R» på reguleringsnivå. Vi har valgt å markere funna med ein vanleg R som det beste alternative symbol i og med at «Rune-R» ikkje fins.

ID 170861 – Lok 1

Ligger på eigedomen gnr. 120 bnr. 5 mellom Øygardsbekkane. Utstrekninga av lokaliteten kan ha ei relativ beskjeden utstrekning. Ingen av artefaktene kan dateres typologisk. Funnet av flintartefakter er gjort i utkanten av planområdet. Funnet ligg i ytterkanten av det som er satt av til anlegg- og riggområde og er ikkje berørt av anlegget (vegkropp etc.). Den registrerte lokaliteten reguleres som «Bevaringsområde for kulturminner». I tillegg til avgrensinga som er gjort av fylkeskommunen har vi lagt til ei 5-meterssone med båndlegging etter kulturminnelova, H730_1. Utopå denne sona er det

lagt til ei ny 5-meterssone, sone med angitte særlege hensyn H570_1. I føresegnene er det tatt inn vilkår for bruk og bevaring av desse områda.

ID 170859 – Lok 2

Ligger på samme jorde som forrige, men omtrent 6 – 7 høgdemeter lågare. Utstrekninga av lokaliteten kan ha ei relativ beskjeden utstrekning. Heller ikkje dette funnet kan dateras eksakt. Funnet ligg omtrent midt i veglinja.

Statens vegvesen tilrår ovafor Halså kommune at det blir søkt dispensasjon frå fredningsføresegnene på vilkår av at området blir naudsynt utgravd og dokumentert. Funnet blir regulert med områdeføresegner, #21. Det blir tatt inn i føresegnene krav om at området skal vere naudsynt utgravd og dokumentert før anlegget kan settast i verk.

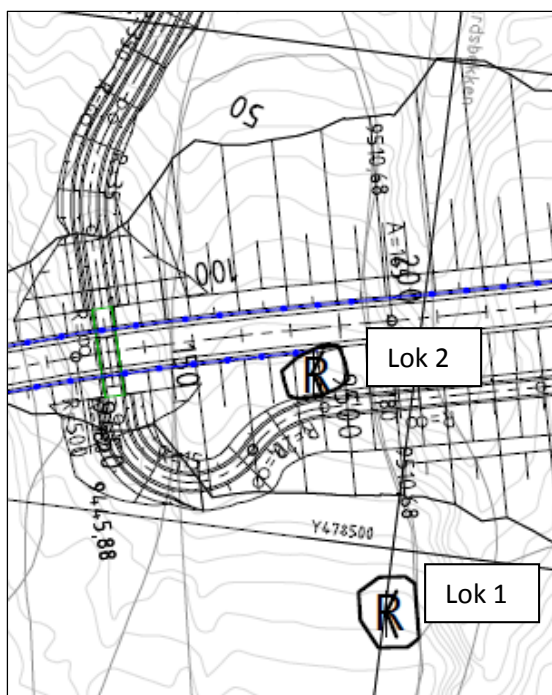
Funnet blir liggande under vegfyllinga og driftsvegen. Dersom vegen her skal flyttast må det startast opp en ny planprosess. Det er gjort søk etter moglege trasear i området og den foreslåtte er den einaste som tilfredsstillar krava i vegnormalane. Alternativer må derfor søke, og få godkjent, fråvik frå vegnormalane. Avviket vil bli enno større dersom det i framtida skal leggjast til grunn krav om høgare vegstandard som til dømes H4 eller H5.

ID 170860 – Lok 3

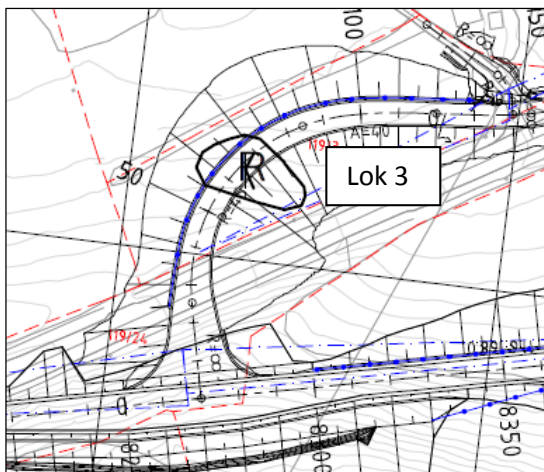
Ligger på eigedomen gnr. 119 bnr. 3 i det området der krysset mellom E39 og fv. 354 er planlagt. Også her var funnet flintartefakter. Området er tidlegare omrota og området rundt funnet er prega av tidlegare aktivitet som t.d. vegbygging.

Statens vegvesen tilrår ovafor Halså kommune at det blir søkt dispensasjon frå fredningsføresegnene på vilkår av at området blir naudsynt utgravd og dokumentert. Funnet blir regulert med områdeføresegner. Det blir tatt inn i føresegnene krav om at området skal vere naudsynt utgravd og dokumentert før anlegget kan settast i verk.

Funnet ligg midt i veglinja for nytt kryssområde E39XFv354. Her er det vegnormalane sine krav til kryssutforming og sikt som er styrande for plasseringa. I tillegg gir plasseringa det minste inngrepet i produktivt jordbruksareal. Dersom krysset skal flyttast nærmare nybrua vil brurekkverket komme innafor siktsona og sikthindrande anlegg er ikkje tillatt innafor siktsona. Brurekkverk blir rekna som sikthinder. Kurveradiusen på vegen ut av Valsøybrua avgrensar kor langt vestover krysset kan flyttast. Alternativt kan heile kryssområde flyttast mot nord, det vil seie nord for eksisterande kryss. I desse områda vil stigningen på vegen bli for stor til å kunne godkjennast for denne type tilførselsveg og vegen vil måtte gripe inn i eit område med registrert kvikkleire. Inngrepet i både produktivt og mindre produktivt areal vil bli omfattande.



Figur 33 og 34 Plassering av arkeologiske funn



Det er gjort forsøk på å unngå berøring av funnstadane. Terrenget og krav til geometri gjer at dette ikkje er enkelt. For ID 170861 er det mogleg å unngå at det blir gjort inngrep i marka da dette ligg heilt i ytterkant av planområdet. For dei to andre funna må det startast på ei ny vurdering av plassering av veglinja. Ny plassering er heller ikkje garantert å unngå at det blir gjort nye funn. Statens vegvesen vil tilrå at kommunen søker dispensasjon frå fredningsføresegnene dersom dette er mogleg.

9.1.2 Støyreduserande tiltak

Det vil alltid vere ei viss usikkerheit knytt til berekningsresultata. Særskilt for eigedommar som ligg i grenseområdet for om tiltak bør gjennomførast er det viktig å vere klar over dette. Usikkerheta er knytt til både verktøy og datagrunnlag.

Fasadeberekningar er gjort på 1. etasje omtrent 2 meter over bakken og 2. etasje omtrent 4,5 meter over bakkenivå. Støyberekningar viser at eit bygg blir berørt, sjå også kart X101 og X102:

		Berekna støy utan tiltak. Lden	Berekna støy utan tiltak, Lden	Berekna støy med tiltak, Lden	Berekna støy med tiltak, Lden
Bygg nr.	Gnr/bnr:	1. etasje	2. etasje.	1. etg	2. etasje
1	119/9	50,7	55,6	47,8	52,2

Tabellen viser berekna støyverdi Lden på bygning i gul sone på støysonekart.

Der det kan vere aktuelt med støytiltak i tilknytning til vegen er det satt av tilstrekkeleg areal til dette i reguleringsplankartet. Det blir oppnådd god nok skjerming av bygget på gnr. 119 bnr. 9 når det blir lagt opp ein jordvold langs E39. Som tabellen viser kjem den berekna støyen frå trafikken under kravet på 55 dB. Støyskjermingstiltaket skal stå ferdig samtidig med ny veg på den aktuelle strekninga.

9.1.3 Sikring langs veg

Sikringstiltak langs veg er omtalt under omtale av veg og bruer, jfr. avsnitt 7.

9.1.4 Ingeniørgeologi - krav, dokumentasjon og oppfølging

For detaljar vises det til Rapport nr 2010091384-003 datert 6.11.2012 utført av Statens vegvesen.

Bergskjeringane blir bygd på ein slik måte at steinsprang og isras frå desse skal unngåast. For skjeringar opp til 20 meters høgde kan det byggast med hylle for å auke stabiliteten. I tillegg må skjeringane bli sikra med sikringsmidlar der dette er naudsynt. Bergsikring utføres normalt ved bolting, steinsprang-/isnett og fjellband. På sær s dårlege parti kan eventuelt sprøytebetong brukast. Skjeringar der det er snødrevproblematikk bør dei slakast ut. Lause masser på toppen av skjeringar må óg stabiliserast.

Ved sprenging av bergskjeringane skal ingeniørgeolog anwise den permanente sikringa på bakgrunn av kartlegging. Kartlegging skal gjerast i form av bildar. Det må settas av tid og moglegheit for ingeniørgeolog til anvisning frå korg. Det må påreknast å sette boltar etter kvart som skjeringa blir sprengt. Dette er eit viktig aspekt i høve til arbeidssikring.

Utført sikring skal dokumenterast med bildar, der sikringsmidlar og kvalitet vises tydeleg. For boltar skal det opplysast boltelengde og forankringstype.

Anleggstekniske forhold er ikkje vurdert særskilt. Skjeringane kan enten byggast med pilotveg på toppen av planlagt skjering, ordinær pallboring, eller i dei brattaste områda bruke ei boremaskin med lang rekkevidde frå eit lågare nivå. Dette blir avgjort i dei enkelte tilfella. Det blir tilrådd å gjere ei vurdering av risiko og konsekvens for bygging av bergskjeringane som er planlagde nær inntil eksisterande E39 i begge endane av parsellen. Det må gjerast særskilt av omsyn til størrelse på salver, sikringsomfang og moglegheit/lengde for totalstenging av vegen. Risikovurderinga bør gjerast i byggeplanfasen.

Salvesprenginga kan på delar av strekninga bryte inn mot markerte sprekkflater med denne retninga. Dette kan føre til overheng i den vestre skjeringsveggen. Der det er mogleg bør det bli lagt opp til å bore kontur inntil parallelle sprekkar, slik at sprekkflata lager den endelege skjeringsvegg. Dette for å unngå stabilitetsproblem. Endelege beslutningar må tas under bygginga. Skjeringa er stadvis så høg at det vil bli naudsynt å ta den ut i to pallhøgder og å sikre med boltar det øvre nivået før nedste pall skytes.

Om det blir lagt inn hylle med bredde større enn 5 meter der skjeringa blir på det høgaste vil det vere mindre problem med stabiliteten, og mengde bergsikring vil bli redusert. Noko overmasse må påreknast gå grunn av dei parallelle sprekkene og oppsprekking som går parallelt med terrengoverflata (eksfoliasjonssprekker).

I myrområder er det viktig å leie vatnet bort frå skjeringane.

Det er observert eit fåtall bygningar i nærheita av ei bergskjering i Leirvika. Fundamenteringsforholda må kartleggast for bygningar nærmare plassane der sprenging blir gjort enn 100 meter. Det bør settast krav til rystningar og det bør utførast synfaring av bygningane nærare enn 100 meter på lausmasser og 50 meter på berg. Synfaring av bygningane må gjennomførast så nærme opp til anleggsstart som mogleg.

Ved anleggsarbeid nær grunnvassbrønn kan det vere behov for naudsynte tiltak for å beskytte denne mot avrenning av forureina vatn frå veganlegget.

Rensk – vegetasjonsmasser, blokk og trær må fjernast godt ovafor den prosjekterte skjeringstoppen. I samsvar med handbok 018 skal bergoverflata renskast for all vegetasjon og lause massar til minimum 2 meter frå endeleg skjeringkant.

Sikringsboltar – det kan bli behov for at sikring av øvste nivå i skjeringane må gjerast ferdig før heile salva er lasta ut, av omsyn til tilkomst til området og sikkerheitsårsaker. Forventa bolteomfang er 1 bolt per 10-20 kvadratmeter i dei høgaste skjeringane og tilsvarende 1 bolt per 30-40 kvadratmeter i dei låge. Dette detaljeras i byggeplanen.

Steinsprangnett, isnett, innsprengt kammer og terrenggrøft kan vere aktuelt å bruke på enkelte strekningar.

Avskjerande terrenggrøft bør planleggast for å unngå vatn og is i bergskjeringane.

Mur over skjeringkant kan vere naudsynt på parti med lausmassedekke og skrått terreng over skjeringane. Sognemur eller tørrmur er aktuelt.

For spregningsopplegg vises det til rapport 2010091384-003 side 24.

9.1.5 Geoteknikk

For detaljar vises det til Rapport nr 5123868-1 datert 16.11.2012 utført av Norconsult AS.

Generelt blir det tilrådd å skifte ut vegetasjonsmasser/masser med låg motstand med sprengtstein. For å unngå setningar blir det tilrådd utskifting av masser ned til fjell, lagt med overhøgde og å komprimere området med vibrovals før utlegging av steinmassane.

Sjå vedlagt rapport for nærmare detaljar.

Eit detaljert opplegg for komprimering av vegfyllingar må utarbeidast ved byggeplanlegging. Det må også vere moglegheiter for justeringar under den innleiande fasen på anlegget. Komprimering kan utførast som omtalt i Statens vegvesen si Handbok 018 versjon januar 2011. Restriksjonar på rystelsane kan vere påkravd ved bruk av vibrerande valse på steinfylling på grunn av lokal forekomst av særst sensitive materialar langs traseen. Eit opplegg med rystelsesmålingar og kontroll mot ein grenseverdi blir tilrådd (10 mm/s).

9.1.6 Rasfare

Tilrådingane i både rapporten om geologi og geoteknikk må etterfølgjast og for fleire detaljar vises det til desse.

Statens vegvesen: Nr 201091384-003 datert 6.11.2012

Norconsult AS: Nr 5123868-1 datert 16.11.2012

Det er ikkje avdekkja spesielle forhold som gjer det særskilt utfordrande å sikre dei nye skjeringane, og det er tatt høgde for å hindre rasfarlege situasjonar i utforminga av sideterrenget. Grøftebredda og helning på skråningsutslag er utforma mellom anna med tanke på ras og steinsprang.

9.2 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova (nml)

Veglinja kjem ikkje i berøring med verneområder, viktige naturtypar eller raudlistearter.

Konsekvensen av planen for naturmiljø er vurdert til å være liten negativ, jf. metode omtalt i Statens vegvesens handbok 140 Konsekvensanalyser.

Området og tiltaket er vurdert ut frå dei prinsippa som står i naturmangfaldlova, mellom anna om kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming (§§ 7 og 8 – 10).

Naturmangfaldlova § 8 gjeld kunnskapsgrunnlaget. Denne kunnskapen skal primært baserast på eksisterande og tilgjengeleg kunnskap, både vitenskapleg og erfaringsbasert. “Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i eit rimeleg forhold til saka sin karakter og risiko for skade på naturmangfaldet” (nml § 8).

På bakgrunn av dei innhenta opplysningane blir det vurdert at kravet til kunnskapsgrunnlaget er oppfylt i følge § 8 i naturmangfaldlova. Tilgjengeleg informasjon om naturverdiane er innhenta frå Naturbase, Direktoratet for naturforvaltning WMS, Artskart, Miljøregistrering i skog, NVE (vassdragsdata) og aktuell litteratur.

§ 9 (føre-var-prinsippet) er lite relevant på grunn av at kravet til kunnskapsgrunnlag i § 8 er oppfylt.

§ 10 (økosystemtilnærming og samla belastning). Av eksisterande inngrep i området fins det spreidd bustadbygging, eksisterande vegnett, steinbrot og høgspennings kraftlinjer. Det er under planlegging eit småkraftverk i Stokkelva, der søknad om konsesjon er sendt NVE i august 2012. Ut over dette er det ikkje kjent at det blir planlagt fleire tiltak i området som kan belaste økosystemet.

Med bakgrunn i det som er omtalt ovafor kan ikkje Statens vegvesen sjå at den samla miljøbelastninga i området blir så stort at tiltaket ikkje kan gjennomførast.

§ 11 (kostnadane ved miljøforringelse skal berast av tiltakshaver). Kostnadane som skal gjere at tiltaket gir minst mogleg skade på natur er ein del av vegprosjektet og blir dekkja av tiltakshavar.

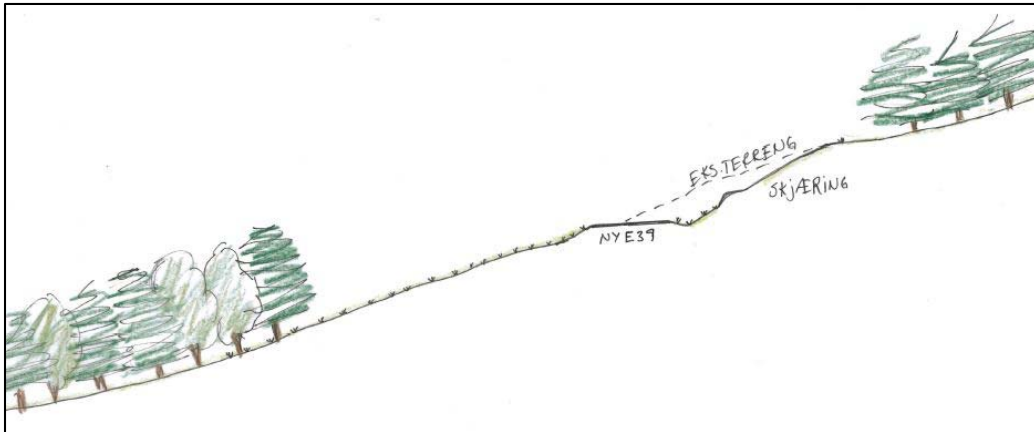
§ 12 (miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar). Det er ønskeleg å bruke dei mest skånsame metodane og teknikkane i forhold til miljø. Desse metodane skal omtalast i ytre miljøplan (YM-plan) i samband med byggeplanen.

Det nye veganlegget vil ikkje påverke forholda for den anadrome fiskebestanden lenger nede i vassdraget.

9.3 Vegetasjon og revegetering

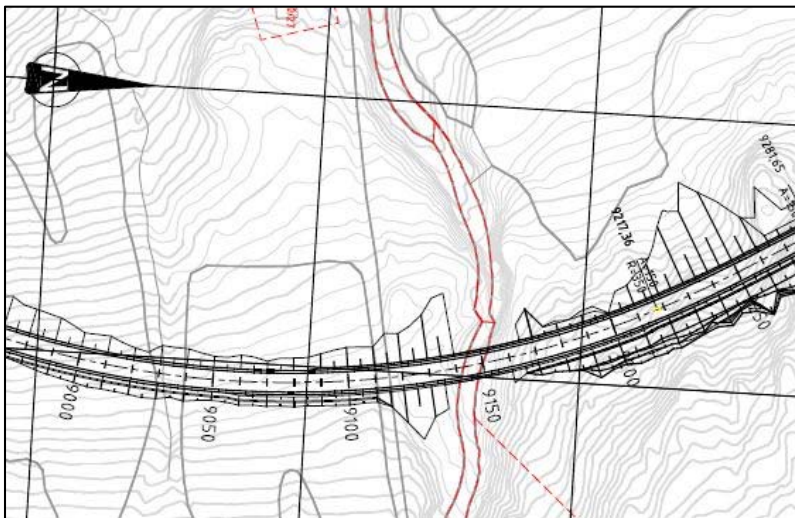
Under anleggsperioden skal det visast omsyn til natur og landskapsverdiar. Det er frodig vegetasjon i området der vegen blir planlagt og det skal satsast på naturelg innvandring på sideareal der det er mogleg. Naturleg revegetering blir sikra med at eksisterande toppjord frå området blir tatt vekk, mellomagra og brukt til vegetasjonsetablering på anlegget. Intensjonen med dette er at vegetasjonssamfunn langs eksisterande veg blir vidareført på det sideterrenget som blir berørt. Frøbankjorda som blir tatt vare på inneheld lokale frø, plante- og rotdejar. Det er viktig at dei ulike vekstmassane/vegetasjonsmassane blir lagra på særskilte område og at dei ikkje blir blanda med andre vegetasjonsmassar. Det er særskilt viktig at matjord ikkje blir lagt ut i skogsterreng, mellom anna på grunn av faren for spreiding av ugras.

Skråningar på fyllingar skal haldast frie for høg vegetasjon. Det er viktig med god siktrydding av omsyn til både god sikt, god utsikt og viltkryssingar. I området ved kryssing av fv. 354/ Leirvikatunnelen må det ryddast for skog og kratt da faren for viltpåkøyring er stor i dette området.



Figur 35 Eksempel på god siktrydding (Ill. Thuridur R. Stefansdottir, SVV)

Det blir planlagt med at den nye vegen skal krysse Stokkelva oppstrøms dagens krysspunkt. Avstanden ned til noverande kryssing er 385 meter. Brua over Stokkelva har ei høgde på omtrent 7 meter over vannstanden og lengda på brua er 40 meter. Tiltaket vil ikkje føre til inngrep direkte i sjølve vassstrengen og den naturlege elvebotn skal takast vare på. Det må sikrast at det ikkje blir avrenning til elva i samband med anleggsarbeidet. Erfaring viser at det er vanskeleg å gjennomføre eit veganlegg og brubygging utan å gjere inngrep i vegetasjonsbeltet langs vassdrag. Inngrepet skal gjerast så lite og så skånsamt som mogleg. Det er også viktig at skadane blir reparerte straks og at inngrepet blir lite synleg i etterkant. Omsynet til kantvegetasjonen langs elver og bekkar er tatt inn i føresegnene § 3.11.



Figur 36 Viser kor vegen krysser med bru over Stokkelva.

9.4 Framande skadelege artar

I følgje Artsdatabanken er det ikkje registrert førekomstar av framande skadelege artar i planområdet. Området er ikkje synfart i barmarksesongen. Det er likevel viktig at det blir gjort ei grundig registrering tidleg i byggefasen. Ei kartlegging bør gjerast før arbeid med masseflytting og deponering startar. Om det blir registrert førekomstar skal det utarbeidast tiltaksplanar for handteringa før anlegget blir satt i gang.

9.5 Vilttiltak

Hjorteviltbestanden i området er ikkje uvesentleg og det er ein del viltpåkøyringar både innafor og utafor registrerte beiteområder. Hjorteviltet betyr ein del lokalt både som rekreasjon og næringsinntekt. Det vil ikkje vere mogleg å hindre at hjortevilt kryssar vegen og da må vegen utformast slik at kryssinga skjer mest mogleg sikkert både for dyr og trafikkant.

Vegen vil ha ein barriereverknad der den ligg i skjering, omtrent profil 9750 til 10450. Problemet med hjorteviltpåkøyringar blir i utgangspunktet truleg størst mellom profil 10450 og 10850, der vegen ligg på stor fylling. Med vanleg utforming med rekkverk og fyllingsskråning 1:1,5 kan det vere vanskeleg å få auge på hjort som kjem i fart opp skråninga og hopper inn på vegen. For å motverke overraskingsmomentet tilrår ein å bruke ei breiare fylling med flatt parti utafor vegbanen på toppen. Erfaring viser at det gir god effekt på antall viltpåkøyringar. Det etableres ei utvida fylling utafor rekkverket, omtrent 1,5 – 2 m bredt og tilsvarande langt. Kombinert med skilting har dette enkle tiltaket vist seg å gje god effekt.

Fyllinga ved profil 10450 – 10900 vil vere 1:4 på oppsida og 1:2 – 1:3 på nedsida.

I tillegg blir det lagt opp til 10 meters siktrydding langs vegen. Det blir også gjort for at dei køyrande skal kunne oppdage hjorteviltet tidleg og ha moglegheit til å kunne bremse ned tilstrekkeleg. Undersøkingar viser at vegetasjonsrydding langs vegen bidrar med reduksjon av påkøyringar både for elg og hjort. Belysning av vegen kan vurderast som eit anna tiltak.

9.6 Bekkeomlegging

Sør for Oddhaugen renner ein bekk. Denne blir avskoren av ny E39 med tosidige skjeringar på 10-12 meter. Dette gjer at bekken ikkje er mogleg å vidareføre på den andre sida av vegen. Bekken blir tatt inn i rør og ført langs vegen ned til Ytre Øygardsbekken. Dimensjonen på røret vil bli så stort at det skal ta unna for flom. Bekken ligg i dag i så bratt terreng at den ikkje er fiskeførande i det aktuelle området. Det er vanskeleg teknisk, eller økonomisk forsvarleg, å la den renne som open bekk langs vegen.

9.7 Steinbrot

På toppen av Stokkjølen går vegplanen over eit regulert steinbrot, Stokkjølen steinbrudd. Nyvegen blir i dette området liggande på fylling og det må lagast ny avkøyring til steinbrotet. Ny avkøyring blir omtrent 100 -120 meter lenger aust enn dagens. Illustrasjonen nedafor viser plassering av ny adkomst til steinbrotet. Brotet driver i dag i bakkant av 1. etappe. Det vil ikkje vere konflikt med 2. etappe og ny veg. Både eigedomen gnr. 120 bnr. 5 og gnr. 120 bnr. 13 vil få adkomstrett på den nye avkøyringa.



Figur 37 Illustrasjonen viser ny adkomst til steinbrotet og korleis veggeometrien går inn på steinbrotet. Utsnittet viser også korleis gammelvegen må leggest om mellom anna for å få gjennomført anlegget.

9.8 El- og telekablør

Vassleidningar

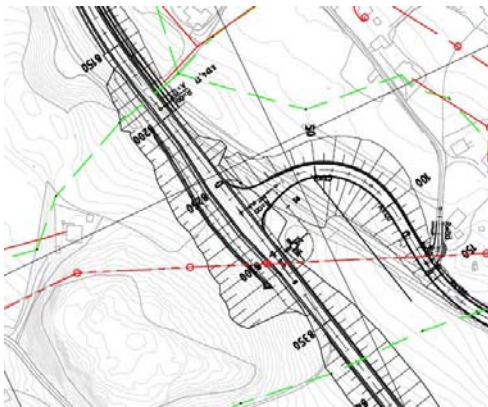
Omlegging av vassleidningen ved Oddhaugen må planleggast i byggeplanfasen. Vassforsyninga skal ikkje forringast.

Elektriske kablar

I alt kryssar vegen høgspenningstraseen på tre punkt og i alle kryssingspunkt vil det vere behov for å flytte på master.

Telekablør

Der luftstekket kryssar i profil 8380 blir nyvegen liggande på fylling og kabelen må truleg leggest i bakken. Kryssinga ved profil 8185 skjer i skjering og omlegging treng ikkje vere naudsynt.



Tegnforklaring

Eksisterende

- Høyspent luft
- Lavspent luft
- Lavspent jord
- - - - - Tele luft

Figur 38 Kryssingspunkt for el- og telekablør ved Leirvika

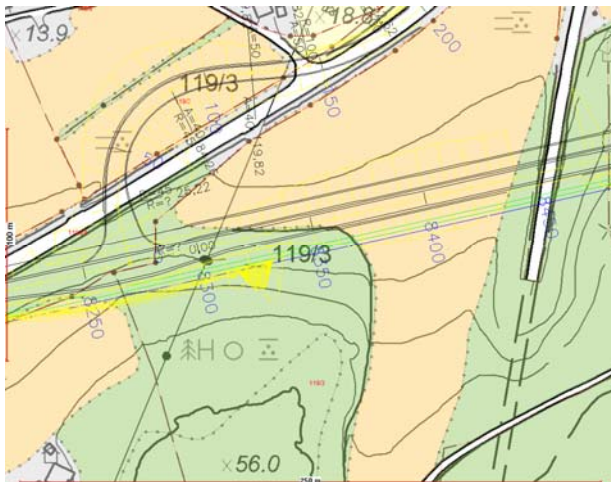
9.9 Jordressursar/landbruk

I tillegg til varig omdisponering av dyrkajord blir det tatt i bruk jordbruksområde til anlegg- og riggområde (eit belte langs veglinja). Desse områda blir omdisponerte berre mellombels og skal tilbakeførast til jordbruksareal etter anlegget. Om areal blir brukt til mellomlagring av masser skal dyrkajordlaget vere beskytta mot blanding av masser og anna forureining. Eit alternativ kan vere å legge duk under eller å ta vekk matjordlaget og mellomlagre dette. Det må også visast særskilt omsyn for å unngå forureining med kjemikaliar etc. både generelt og særskilt i områder med matjord.

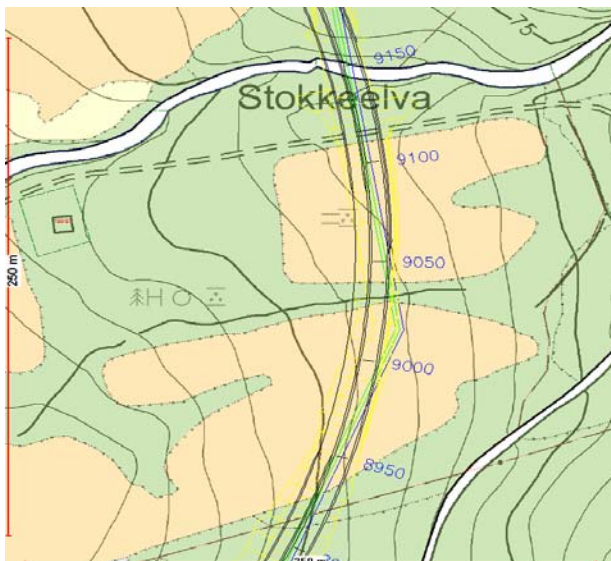
9.9.1 Arealrekneskap

Bruk av dyrkajord til veganlegget:

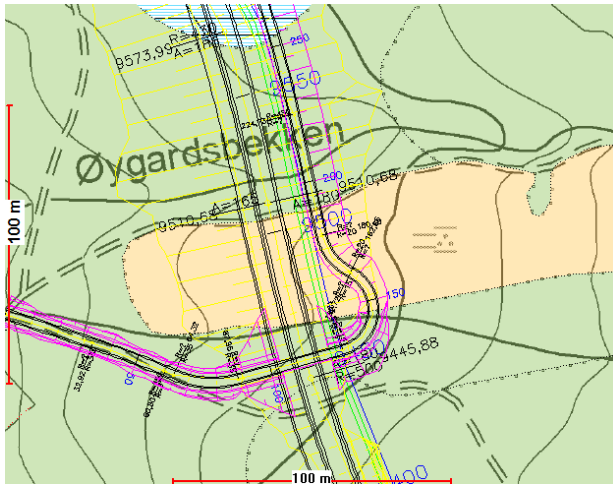
	Permanent omdisponert	Mellombels omdisponert
Dyrkajord, fulldyrka og beite	20900 m ²	10100 m ²
Skogsmark med ulik bonitet	115550 m ²	59925 m ²
Myr	37450 m ²	18050 m ²



Figur 39 Berørt dyrkajord ved Valsøybrua. Lysebrun farge er dyrkajord.



Figur 40 Berørt dyrkajord ved Stokkeelva – to jordstykker blir delt. Lysebrun farge er dyrkajord.



Figur 41 Berørt dyrkajord ved Øygardsbekken – driftsveg må leggest over dyrkajord. Lysebrun farge er dyrkajord.

9.9.2 Arrondering

Den nye vegen får betydning for arronderinga av dyrkajord, da den vil dele opp samanhengande jordstykker. Forholda langs gammelvegen blir derimot betre og det produktive arealet som ligg på vestsida av E39 blir lettare tilgjengeleg når trafikkmengda går ned.

Skog og utmark blir delt frå driftssentra på ein ny måte. Som avbøtande tiltak er det laga ein felles undergang som skal sikre tilgangen til utmarksareala ved Stokke. I tillegg blir det bygd ein del nye driftsvegar i tilknytning til undergangen, omtrent 500 meter. Utforminga av vegen på austsida vil bli tilpassa i byggeplanen og i samarbeid med grunneigarane. Slik vegen er framstilt på plankartet vil den legge minst beslag på dyrkajord.

Planen skal sikre at alle får tilgang til sine parsellar og driftsavkøyringar er gjennomgått med grunneigarane og er viste med pil på plankarta. Ingen vil få direkte avkøyringar frå den nye E39.

Eit anna avbøtande tiltak kan vere å gjere eit makebytte av parsellar. Dette gjelder eigedomane gnr. 120 bnr. 10 ved Bjønnahaugen og gnr. 120 bnr. 5 ved Oddhaugen.

9.10 Massedisponering

Det er lita jordoverdekning over fjell i området. Dette gjer at det i samband med anlegget vil bli sprengt ut ein betydeleg mengde fjell. Berekna volum av dette er omtrent 200 000 – 250 000 kubikkmeter fast fjell. Til samanlikning utgjer jordmassar om lag 60 000 kubikkmeter. Det er behov for utskifting av omtrent 50 – 60 000 kubikkmeter myr og andre dårlege masser.

Steinmassane vil bli brukt til å bygge opp kjernen i fyllingane, mens jordmassar og anna dårlege massar blir brukt til avslaking av desse.

Matjord og vegetasjonsmasser vil bli brukt som topplag på jordskjeringar og fyllingar.

Så langt viser berekningar at anlegget har ein balanse i massane, både fjell og andre typar masser.

9.11 Økonomi

Det er gjort ei berekning av forventa kostnader med gjennomføring av anlegget. Med ei sikkerheit på $\pm 10\%$ er kostnaden berekna til ca. kr 190 mill. (2012-kr).

9.12 Omklassifisering

Det forutsettes at dagens E39 blir omklassifisert til kommunal veg. Avgrensinga mot fv. 354 er ikkje fastlagt og det kan tenkast at fylkesvegen blir trekt fram til det nye krysset. Det vil bli gjort særskilt vedtak om kva strekningar som blir fylkeskommunal og kommunal etter at reguleringsplanen er vedtatt.

9.13 Interessemotsetningar

Det er lagt vekt på ei avveining av interesser og verknader i planforslaget. Det er ikkje avdekka store konfliktområder i planområdet. I tillegg til minstekravet i plan- og bygningslova har det vore direkte kontakt og dialog mellom dei mest berørte grunneigarane og Statens vegvesen. Grunneigarane sine interesser er forsøkt ivaretatt så langt det er mogleg. Halså kommune har også vore involverte i planarbeidet.

Utbeingsalternativet oppnår ikkje god nok trafiksikkerheit eller framkomelegheit som tilfredsstillar framtida sitt behov. Fleire bustader vil få støybelastning. Alternativet er vanskeleg å gjennomføre anleggsteknisk og krev delvis ganske store terrenginngrep for å sikre ei forsvarleg trafikkavvikling i anleggsfasen. Det er ikkje gjort ei fullstendig utgreiing av eventuelle krav, eller konsekvensar, til områdestabilisering som følgje av at den går gjennom områder med ustabil grunnforhold.

Trafiksikkerheit og miljø er viktige moment i avveininga. Dei største interessemotsetnadane gjeld bruk av dyrkajord, fornminner og viltinteresser. I planområdet er Statens vegvesen av den oppfatning at samfunnsinteressene knytt til gjennomføring av tiltaket er så store at andre interesser her må vike.

10 Eigedomsforhold og grunnverv

10.1 Berørte grunneigarar og naboar

Knr. 1571

Gnr.	Bnr.	Hjemmelshaver	Adresse	Adresse
120	10	Ole Edvin Stokke	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
120	1	Olaus Reidar Stokke		
		v/Bjarne Settemsdal	Valsøya	6687 Valsøyfjord
120	5	Eirin Cecilie Fegstad	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
120	5	Jan Aksel Gården	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
119	3	Inger Tove Walsø Raknes	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
119	3	Jonas Raknes	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
119	2	Dag Harry Lervik	Leirviklandet	6686 Valsøybotn
119	9	Lars Lervik	Skogan, Leirviklandet	6686 Valsøybotn
		Austad og Bjerknes AS	Rendal	6686 Valsøybotn
		Svorka Produksjon AS v/ Håvard Larsen	Svartvassvegen 6	6650 Surnadal
120	48	Ingeborg Melby	Pundslibakken 3B	7350 Buvika
120	27	Anne Merete Reitan	Fallet 3	7350 Buvika
120	18	Bjørn Martin Løvik	Røakneken 1 C	0754 Oslo
120	18	Harald Asbjørn Løvik	Hummerveien 28	3154 Tovsrød
120	31	Milos Oliva	Freyova 236, 5	19000 Praha 9 Tc
120	11	Trude Johnsen	Otnes	6687 Valsøyfjord
120	11	John Henry Otnes	Leirviklandet	6686 Valsøybotn

119	8	Cecilie Helen Bendiksen	Røsshauveien 1	6530 Averøy
119	15	Eilif Magne Lervik	Fagerhaugvegen 18 B	6600 Sunndalsøra
119	18	Kåre Lervik	Strandheim Lerviklandet	6686 Valsøybotn
119	11	Reidun Hallgjerd Hvitsand	Lerviklandet	6686 Valsøybotn
120	41	Liv Toril Storøy	Magnus Barfots veg 9A	7562 Hundhamaren
119	2/1	Per Lervik	Sjøgressveien 3C	6515 Kristiansund N

Tabellen viser oversikt over berørte grunneigarar og andre med rettar i planområdet.

10.2 Grunnerverv

Ein vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og andre rettar som er naudsynte for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnervervet skjer vanlegvis med forhandlingar med dei berørte. Erstatning følgjer prinsippa i Lov om vederlag ved oreigning av fast eigedom (ekspropriasjonserstatningslova) og dei berekningar som følgjer av denne. Dersom det ikkje er mogleg, eller det viser seg vanskeleg å erverve grunn ved frivillig salg, kan grunn og rettar erverves ved ekspropriasjon/oreigning (tvungen avståelse). Regionvegsjefen kan gjere dette med heimel i veglova § 50, mens kommunen kan ekspropriere/oreigne med heimel i plan- og bygningslova § 16 – 2. Erstatning ved ekspropriasjon/oreigning vil da bli fastsatt ved rettsleg skjønn.

Grensen for regulert trafikkområde (annan veggrunn) danner grunnlaget for det som kan erverves/eksproprieres/oreignes til trafikkformål. Det vanlege er å sette grensa til minimum 2 meter utanfor fyllingsfot/skjeringsstopp. I tillegg reguleres det vanlegvis eit areal på omtrent 5-10 meter utafor trafikkarealet som blir erverva mellombels (midlertidig anleggsbelte).

11 Avsluttande kommentar

Statens vegvesen oppfatter ikkje at planforslaget inneheld store interesse motsetnader eller konfliktområder. Det ligger store samfunnsinteresser i tiltaket av omsyn til trafiksikkerheit og betre framkomelegheit. Tiltaket er ein del av eit større vegprosjekt som går mellom Betna i Halså kommune til Stormyra (E39Xfv.680) i Hemne kommune. Heile strekninga vil få same vegstandard og vere tilpassa gjeldande normer som vegvesenet har.



Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Fylkeshuset 6404 MOLDE
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-midt@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen