



**Statens vegvesen**



# REGULERINGSPLAN

**Prosjekt: E39 Vinjeøra - Haukvika vest**

**Parsell: Hp05 km2800 - Hp05 km 6250**

Hemne kommune

Planbeskrivelse

Region midt  
Trondheim kontorsted  
Dato: 15.3.2012



## Forord

Forslag til reguleringsplan for utbedringstiltak på E39 strekningen småbåthavna ved Vinjeøra og ut til Haukvika vest er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Hemne kommune. Målet med planen er å øke standarden på vegen for å oppnå en bedre trafiksikkerhet og å bedre framkommeligheten. Samtidig skal miljø og økonomi hensynstas. Planforslaget er regulering av ett av flere tiltak på strekningen Betna – Stormyra.

Planmyndighet er Hemne kommune. Statens vegvesen har fått ansvar for å legge ut planforslaget til offentlig ettersyn og sende den på høring.

Reguleringsplankart med tilhørende bestemmelser er juridisk bindende. Andre kartvedlegg, illustrasjoner, planbeskrivelse og andre vedlegg er retningsgivende.

Planbeskrivelsen utarbeides i medhold av plan- og bygningsloven bestemmelser. Den skal beskrive planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

Spørsmål kan rettes til:

Statens vegvesen v/Tone Hammer  
Epost: [tone.hammer@vegvesen.no](mailto:tone.hammer@vegvesen.no)  
Tlf 73582640/94144683

Hemne kommune v/Ingunn Øyasæter  
Epost: [ingunn.oyaseter@hemne.kommune.no](mailto:ingunn.oyaseter@hemne.kommune.no)  
Tlf 72460115

### VEDLEGG:

- 1 Referat fra oppstartsmøte med Hemne kommune
- 2 Melding om politisk vedtak iht. plan- og bygningslovens § 12-8
- 3 Varsel om planoppstart, datert 21.11.2011
- 4 Innspill og merknader til planoppstart
- 5 Ros-analyse datert 8.3.2012
- 6 Flomvurdering utarbeidet av Cowi, datert 19.12.2011
- 7 Rapport Geologi nr. 2010091420-002, datert 9.1.2012
- 8 Rapport Grunnundersøkelser nr 5120292, datert 28.2.2012
- 9 Rapport Geoteknikk – foreløpig teknisk vurdering nr. 2011-146, datert 10.1.2011
- 10 Notat Vegteknologi datert 16.3.2012
- 11 Tegningshefte

## Innhold

Forord.....	0
1 Sammendrag .....	1
2 Bakgrunn.....	1
2.1 Planområdet .....	1
2.2 Hensikten med planen.....	2
2.4 Forslagstiller og eierforhold .....	2
2.5 Krav om konsekvensutredning .....	2
3 Planprosessen.....	2
3.1 Medvirkningsprosess.....	2
3.2 Reguleringsplanen består av: .....	3
4 Planstatus og rammebetingelser.....	4
4.1 Overordnede planer .....	4
4.2 Gjeldende reguleringsplaner .....	4
4.3 Temaplaner.....	4
4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer .....	4
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....	5
5.1 Beliggenhet.....	5
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	5
5.3 Stedets karakter .....	5
5.4 Trafikkforhold .....	6
5.5 Landskap.....	6
5.6 Kulturminner og kulturmiljø.....	6
5.7 Naturmiljø.....	7
5.8 Rekreasjonsverdi .....	10
5.9 Landbruk.....	11
5.10 Barns interesser.....	11
5.11 Teknisk infrastruktur .....	11
5.12 Grunnforhold.....	11
5.12.1 Geoteknikk.....	11
5.12.2 Geologi.....	11
5.13 Skredrisikovurdering .....	12
5.14 Støy.....	12
5.14.1 Støykriterier og retningslinjer .....	12

5.14.2 Støyberegninger .....	12
6 Innkomet innsjill og hvordan disse er ivaretatt .....	13
7 Beskrivelse av planforslaget .....	14
7.1 Planlagt arealbruk.....	14
7.2 Utforming av veger.....	14
7.3 Rekkverk .....	15
7.4 Overbygningsbeskrivelse.....	16
7.5 Vegetasjonsbehandling .....	16
7.6 Skjæringer.....	17
7.7 Brukonstruksjoner .....	17
7.8 Kulturminner .....	17
7.9 Forholdet til krav om konsekvensutredning .....	17
8 Reguleringsformål .....	17
8.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål .....	18
8.1.1 Bebyggelse og anlegg .....	18
8.1.2 Kjøreveg, offentlig veg.....	18
8.1.3 Kjøreveg, privat veg.....	18
8.1.4 Kollektivholdeplass.....	18
8.1.5 Annen veggrunn - grøntområde.....	18
8.1.6 Annen veggrunn - privat parkering .....	19
8.1.7 Landbruks-, natur-, friluftformål samt reindrift.....	19
8.1.8 Hensynslinje - frisikt .....	19
8.1.9 Områdebestemmelser.....	19
9 Virkninger av planforslaget og eventuelle avbøtende tiltak .....	19
9.1 Utfylling i sjø.....	19
9.2 Hus i planlagt veglinje.....	20
9.3 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven .....	22
9.4 Vassdrag .....	22
9.5 Trafikkforhold .....	23
9.6 Ingeniørgeologi - krav, dokumentasjon og oppfølging .....	23
9.7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) .....	24
9.7.1 Rasfare.....	24
9.7.2 Flomfare .....	24
9.7.3 Støyreducerende tiltak .....	25

9.8 Jordressurser/landbruk .....	27
9.9 Massedisponering .....	28
9.10 Riggområder .....	29
9.11 Interesse motsetninger .....	29
9.12 Avveining av virkninger .....	29
10 Eiendomsforhold og grunnerverv .....	29
10.1 Berørte grunneiere og naboer .....	29
10.2 Grunnerverv .....	30

## 1 Sammendrag

Reguleringsplan for utbedringstiltak på E39 strekningen småbåthavna ved Vinjeøra til Haukvika vest er utarbeidet av Statens vegvesen i hovedsak med egne ressurser. Standarden på E39 foreslås hevet til S2-standard etter normaler gitt av Statens vegvesen Handbok 017 Veg og gateutforming.

Vegbredden planlegges til 8,5 meter inkludert skulder, maksimale stigningsforhold ikke over 6 % og horisontal kurveradius ikke mindre enn 320 meter. Sideterrenget utformes med mykt sideterreng der det er mulig, og bruk av rekkverk der det er påkrevet. Det legges til rette for støydempingstiltak der det er nødvendig. Fartsgrensen på veg med denne standarden er 80 km/t.

Nærføring til flere bygninger har lagt premisser for valg av løsninger, og det blir behov for innløsning av ett bolighus, to fritidsboliger og ett naust. Trafikken på E39 forutsettes å gå på minimum ett kjørefelt i anleggsperioden. Det må likevel regnes med kortere stengeperioder ved fjellsprenging og påfølgende opprydding av kjørebanelen.

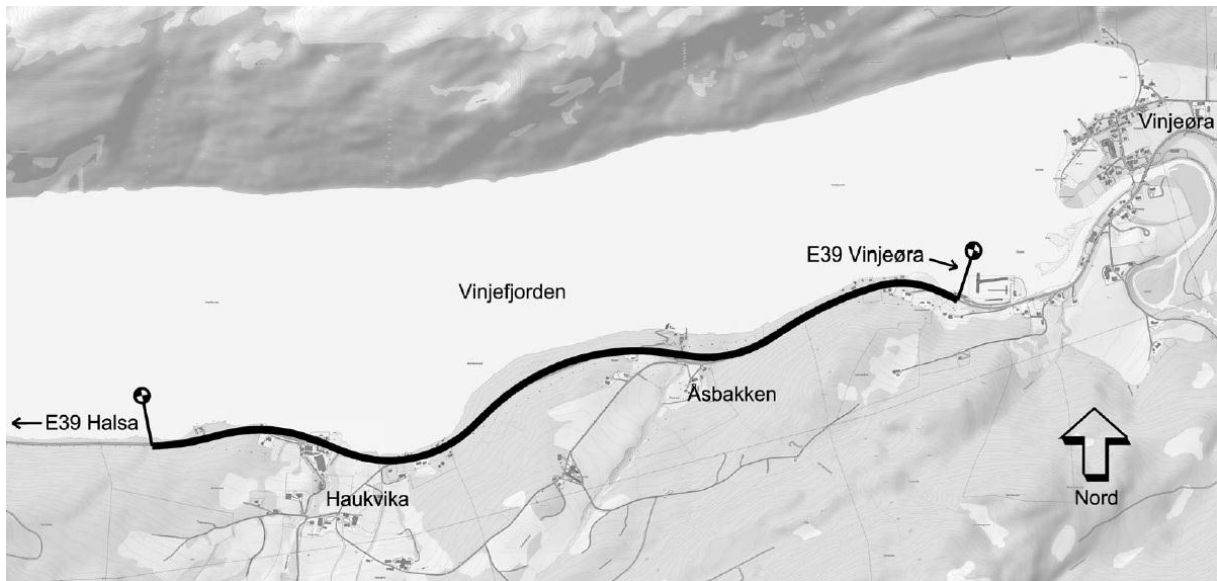
Det er så langt i planarbeidet ikke avdekket vesentlige konfliktområder. Planforslaget er vurdert ut fra premissene i Naturmangfoldloven og kulturminnemyndighetene har vurdert strekningen. Marin biologi og marin arkeologi er vurdert og frigitt. Strekningen er gjennomgått av geolog og det er gjort geotekniske grunnundersøkelser. Det er gjort flomberegning av vassdraget som krysses (Haukvikelva).

Alle berørte grunneiere har fått anledning til å komme med innspill til planforslaget og det er gjennomført to felles informasjonsmøter fram til planen legges ut til offentlig ettersyn. Det er gjennomført oppstartsmøte med Hemne kommune og planforslaget er gjennomgått med kommunens representant.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Planområdet

Planområdet ligger i Hemne kommune. Planområdet starter i området ved småbåthavna på Vinjeøra og går ca. 1 km vest for Haukvik Kraft Smolt AS. Strekningen som blir berørt blir da i alt på 3450 meter. Hovedtiltaket vil være utbedring av eksisterende veg, med kurveutretting og breddeutviding. Trafikkavvikling i anleggsperioden vil vere en premissgiver. Det er også en utfordring at dagens vegfylling ikke er stabil nok til å tåle midlertidig omlegging av vegen. Det vil derfor være behov for midlertidig veg på deler av strekningen. Ved Haukvika legges vegen i ny linje permanent litt ut i strandsonen.



Figur 1 Kartutsnitt med skissert planområde

## 2.2 Hensikten med planen

Standarden på E39 på strekningen er dårlig. Den er smal og svingete, og dagens veg har dårlig underbygging. Lenger mot vest, på strekningen mellom Staurset og Renndalen, er det bygd ferdig ny veg med god bredde og som har gode stigningsforhold (ferdig 2009). Strekninger med varierende vegstandard er ofte ulykkesutsatte. Hensikten med denne framtidige utbyggingen er å legge til rette for oppgradering av en lengre strekning av E39 og at E 39 skal framstå som et godt alternativt kjørevalg fra Møre til Orkanger.

Reguleringsplanen skal sikre formelle rettigheter til gjennomføring av utbyggingen. Planen skal vise arealbruken i detalj og prosessen skal avdekke eventuelle problemområder, peke på konsekvenser av tiltaket og foreslå avbøtende tiltak for negative konsekvenser.

## 2.4 Forslagstiller og eierforhold

Staten vegvesen utarbeider planforslaget ved bruk av egne ressurser og i samarbeid med Hemne kommune.

## 2.5 Krav om konsekvensutredning

Hemne kommune har vedtatt at tiltaket ikke går inn under kravet om konsekvensutredning. Tiltaket er vurdert til ikke å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn og det kreves heller ikke planprogram. Viktige tema og fagområder skal vurderes og omtales i planbeskrivelsen. Vedtaket er gjort av Hemne formannskap i sak 177/11.

# 3 Planprosessen

## 3.1 Medvirkningsprosess

Statens vegvesen utarbeider planforslag i medhold av plan- og bygningslovens § 3-7. Den videre behandling av planforslaget følger § 12-10 i plan- og bygningsloven.

Hemne kommune har gjort vedtak om oppstart av planarbeid i F-sak 177/11.

Varsel om planoppstart er sendt berørte parter, kommunen, offentlige myndigheter i brev datert 21.11.2011. Varslet ble samtidig annonsert i avis lest på stedet og tatt inn på nettsidene til Hemne kommune og Statens vegvesen sin nettside (se adressene nedenfor). Det er her oppfordret til å komme med innspill til planforslaget.

Etter avtale med Hemne kommune vedtar Statens vegvesen utlegging av reguleringsforslaget til offentlig ettersyn og sender planforslaget på høring. Høringsperioden skal være minst 6 uker. Det kan i løpet av høringsperioden bli vurdert om det eventuelt skal gjennomføres åpent informasjonsmøte. Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn på følgende steder:

Hemne kommune, Trondheimsveien 1, 7200 Kyrksæterøra  
Statens vegvesen Region midt, Statens hus, Prinsens gate 1, Trondheim

Internett: [www.hemne.kommune.no](http://www.hemne.kommune.no)  
[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Det bekjentgjøres også ved annonsering at planen er lagt ut til offentlig ettersyn på angitte steder. Grunneiere, organisasjoner og rettighetshavere som berøres, innbys gjennom annonseringen og tilsendte brev til å komme med merknader til planen innen en fastsatt frist. Planen sendes samtidig til høring hos fylkeskommunale og statlige organer.

Etter at fristen for merknader er ute, gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt.

Planforslaget sendes Hemne kommune for vedtak og som deretter kunngjør vedtaket straks planen er vedtatt.

Noen av de offentlige sektormyndighetene har innsigelsesrett mot planen, jfr. plan- og bygningsloven § 12-12. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos Fylkesmannen. Hvis mekling ikke fører fram, skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

Kontaktpersoner:

Statens vegvesen v/Tone Hammer  
Epost: [tone.hammer@vegvesen.no](mailto:tone.hammer@vegvesen.no)  
Tlf 73582640/94144683

Hemne kommune v/Ingunn Øyasæter  
Epost: [ingunn.oyaseter@hemne.kommune.no](mailto:ingunn.oyaseter@hemne.kommune.no)  
Tlf 72460115

### 3.2 Reguleringsplanen består av:

- Reguleringsplan, R101 - R105, målestokk 1:1000 (A1), datert 24.2.2012
- Reguleringsbestemmelser, datert 24.2.2012



Plankart og bestemmelser er juridisk bindende, mens planbeskrivelsen er orienterende og beskriver de ulike forhold knyttet til planen.

## 4 Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Overordnede planer

Den foreslåtte omlegginga og utbedringa av E39 er ikke tatt inn i Hemne kommune siste vedtatte kommuneplan.

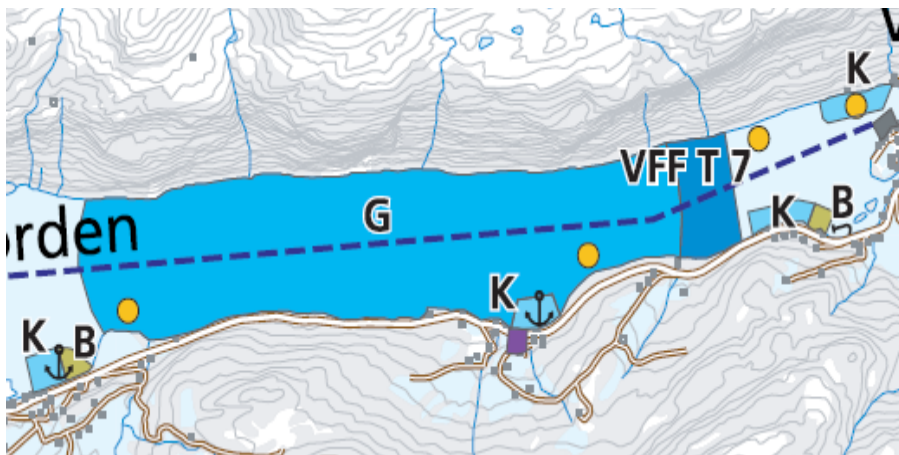
### 4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er ikke omfattet av vedtatte reguleringsplaner, men området grenser inn til eksisterende plan for E39 Vinjeøra – Staurset, parsell Haukvika v – Staurset vedtatt 21/12/2010.

### 4.3 Temaplaner

Det er ingen registrering av viktige naturtyper i området og det er ikke registrert viktige viltområder. Planområdet grenser inn til registreringer i sjø gjort av Hemne kommune 2005.

## TEMAKART REGISTRERINGER I SJØ 1. FEBRUAR 2005



### Tegnforklaring temakart sjø

	Viktig gyteområde - torsk		Laksenotplass
	Kastevåg / landnotplass		Viktig fiskefelt torsk
	Settefiskeanlegg + vannkilder (Aqua Gen, Haukvik Kraft-smolt og Snekvik Smolt AS)		

Figur 2 Utsnitt av Hemne kommunes temakart til arealplan

### 4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

I Handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2014 er det vist til behov for utbedring på strekningen Vinjeøra – Staurset som et framtidig prosjekt i perioden 2014 – 2019.



Figur 3 Figur hentet fra  
 Handlingsprogrammet 2010 - 2014

## 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Hemne kommune i Sør-Trøndelag fylke. Området ligger på sørsida av Vinjefjorden. Strekinga som blir berørt på E39 gjelder Hp05 km 2800 til km 5750, det vil si en strekning på 2950 meter. Området strekker seg fra småbåthavna ved Vinjeøra og til omtrent 550 meter vest for oppdrettsanlegget ved Haukvik. Planområdet her grenser inn til vedtatt plan for utbedringstiltak på E39 videre vestover til Staurset.

Under byggeperioden vil det det være behov for litt areal rundt selve anlegget. Dette skal brukes til riggområder, anleggsveger, mellomlagring av masser og lignende. Det er også viktig å sikre areal til midlertidig omlegging av trafikken i anleggsperioden.

### 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det meste av arealet som blir berørt er skog- og utmarksareal. Skogsmarka er for det meste barskog fra låg til og høg bonitet. Treslaga er blanding av gran og furu. Innslag av lausskog er også til stede.

Området ellers er bebygd med spredt fritidsbebyggelse, naust og enkelte helårsboliger. Ved Haukvik ligger et viktig oppdrettsanlegg for villaks. Anlegget har ansvar for genmateriale fra utrydningstrua villaksstammer i regionen. Haukvik Kraft Smolt As eier og driver etter oppdrag fra Direktoratet for Naturforvaltning. I 2009 hadde anlegget ansvaret for 13 laksestammer fra elver som er infiserte av Gyrodactylus salaris. Foretaket har også kraftproduksjon fra samme vannkilden som inntaket til fiskeanlegget. God tilgang på rent og rett temperert vatn er et av fortrinnene anlegget har. Anlegget har utvidelsesplaner både på kraftproduksjon og oppdrettsanlegget.

### 5.3 Stedets karakter

Hele området er et typisk landbruksområde, med hovedvekt på skogsdrift. På den smale stripa mellom E39 og sjøen ligger det flere fritidshus og naust. Bebyggelsen er delvis av eldre dato. De fleste boligene/gårdene ligger overfor vegen.

## 5.4 Trafikkforhold

Trafikkmengden på stedet er beregnet til ca. 1000 stk. kjøretøy gjennomsnittlig per døgn og av dette er 12 % lange kjøretøy. Beregningene er gjort for år 2010. Fartsgrensen fra øst er 60 km/t i ca. 330 m og på resten av strekningen er den 80 km/t.

I tiårsperioden 2001 – 2010 er det registrert bare en trafikkulykke med personskade på strekningen. Denne skaden var lettere. I 2011 var det flere alvorlige ulykker. Det er først i 2010 at utfordringene med overgang mellom ny og gammel vegstandard er synliggjort.

Vegbredden varierer og er ca. 5 - 6 meter.

## 5.5 Landskap

Området er stedvis sidebratt, men kan ikke sammenlignes med strekningen Staurset – Renndalen. Den planlagte høyeste skjæringa blir ca.15 meter og den høyeste fyllinga blir 12,4 meter med skråningshelning 1:1.8.

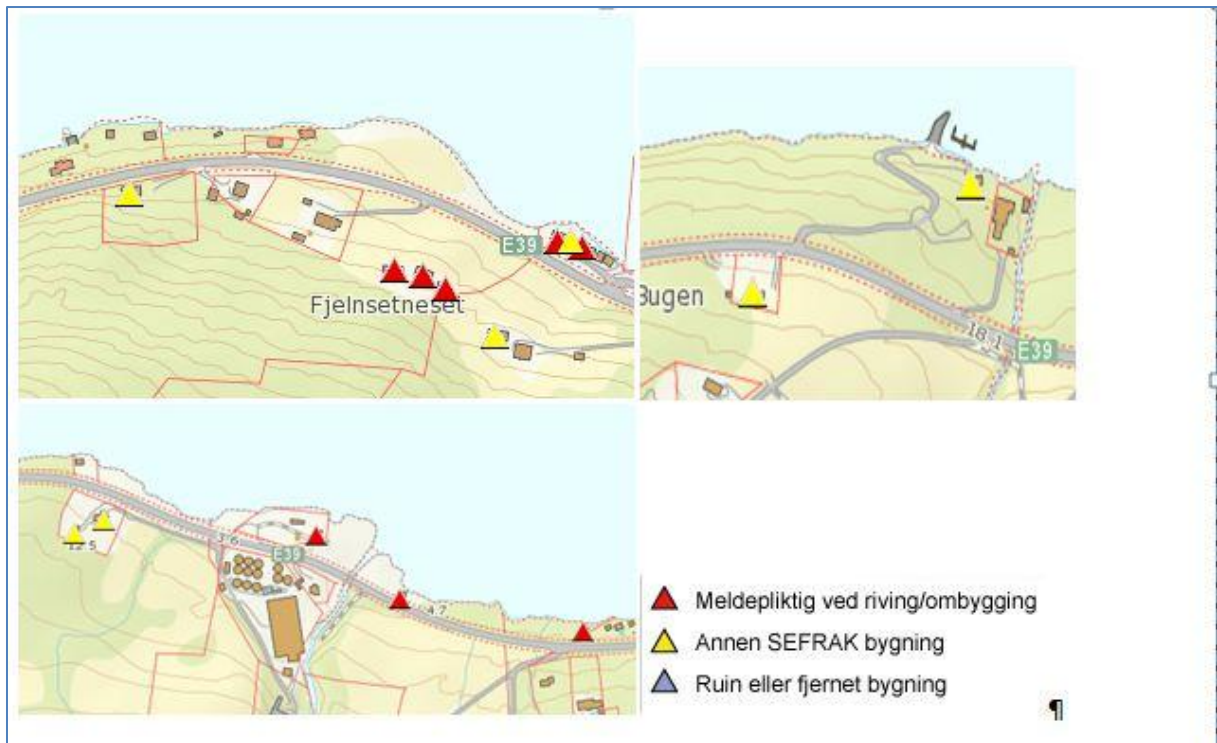
Landskapet varierer med skogspartier, jordbruk og fjellknauser. På nordsida av området ligger fjorden. I dag slynger den smale vegen seg i landskapet, med noen fjellskjæringer og bratt terreng ned til fjorden. Det finnes også litt flatere og åpnere områder. Det er flott utsikt mot fjorden, men mange steder har trær vokset ganske mye og lukker for utsikt. I sånt landskap er det mye vann som renner ned. De fleste bekker er lagt i rør og når man kjører legger man ikke mye merke til det. Ved Hauvik fiskeanlegg renner Hauvikelva og der er vegen lagt på betong bru over. Det er omtrent den eneste plassen vassdrag vises tydelig.

## 5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte fornminner i planområdet eller tilgrensende områder. Fornminner er kulturminner fra før 1537 eller samiske kulturminner eldre enn 100 år. Fornminner og eldre samiske kulturminner er automatisk fredet. Det følger aktsomhetsplikt etter kulturminnelovens § 8. Gjøres det funn av automatisk fredet kulturminner skal arbeidet stanses umiddelbart og melding skal sendes fylkeskommunen.

Ved riving/ombygging av meldepliktige bygninger (merket med rød trekant ovenfor, jfr. figur 4) kan enten kommunen eller fylkeskommunen vedta vern av disse bygningene. Slike avgjørelser kan tas inn som en del av planbehandlingen.

Av nyere kulturminner er det 15 bygninger i nærheten til veglinja som er registrert i Sefrak-registret. Sefrak-registret er en oversikt over bygninger eldre enn fra før 1900. Ingen av de registrerte bygningene er vernet eller fredet.



Figur 4 Utdrag fra Sefrak-oversikt

Av de 15 bygningene blir 5 direkte berørt, og av disse blir 3 stk. foreslått fjernet. To fritidseiendommer og ett naust er registrerte bygg som fjernes. Eiendommene er nærmere omtalt i avsnitt 9.2 Hus i framtidig veglinje. Ett eldre naust ved Haukvika blir stående inne i på anlegg og riggområdet, men dette skal ikke fjernes. Fritidsboligen ved profil 4740, gnr 137 bnr 11, blir stående og skjermes ved bruk av mur.

## 5.7 Naturmiljø

Området og tiltaket er vurdert ut fra prinsipper som står i Naturmangfoldloven, blant annet om kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming (§§ 7 og 8-10).

Temaet naturmiljø omhandler naturgrunnlaget, naturtyper og det biologiske mangfoldet knyttet til de enkelte naturtypene. Temaet fokuserer på prioriterte naturtyper, verneområder, viktige artsforekomster, trekkruiter for vilt og rødliste arter.

Influensområdet omhandler planområdet, samt en sone på 100m på hver side for planområdet.

Naturgrunnlag: Berggrunn består stort sett av migmatittisk til granittisk gneis ([www.ngu.no](http://www.ngu.no)). Bergarten er hard og næringsfattig, som er lite gunstig for planteproduksjon. Løsmassene består hovedsakelig av tykk og tynn morene i følge løsmassekart ([ww.ngu.no](http://ww.ngu.no)).

Planområdet ligger i mellomboreal sone med dominansen av barskog (Moen 1998).

Vegetasjonsseksjonen er klart oseanisk (O2).

Verneområder: Planområdet berører ikke verneområder. Det nærmeste verneområdet er Vinnstormyra naturreservat med verneformål "fint utformede høgmyrer" ([www.naturbase.no](http://www.naturbase.no)).

Inngrepsfrie naturområder: Området har en del inngrep i form av eksisterende veier, landbruksområder og bebyggelse. Den nye veglinjen skal stort sett gå langs den eksisterende vegen. Ingen inngrepsfrie naturområder blir berørt av tiltaket. Det nærmeste inngrepsfrie området ligger ca. 3,2 km sør for planområdet.

Naturtyper: I følge DNS Naturbase og kartet for biologisk mangfold fra Hemne kommune berører ikke planområdet viktige naturtyper. Øst for planområdet er en lokalitet med flere naturtyper registrert, blant annet strandenger og stor elveør ([www.naturbase.no](http://www.naturbase.no)).



*Figur 5 Granskog langs vegen ved ca. profil 4350 (foto: Øyvind Wasmuth)*

Vegetasjon preges stort sett av granskog av høy bonitet vest i planområdet og av middels og lav bonitet i øst. På en del strekninger er skogen ung, tett og mangler gamle trær. Det er også innslag av furu og lauvskog på strekningen.

Rødliste arter: I følge Artsdatabankens database er det ikke registrert rødliste arter i influenseområdet.

Vilt: På strekningen mellom profil ca. 4000 og 5000 krysser det i dag en stor mengde hjortevilt. Det er i hovedsak hjort, men også rådyr og elg fins i området. Plantefeltet på nordsida av vegen fungerer som beiteområde og dyra trekkes også ned til fjæra.

#### Vassdrag

I det regulerte planområdet krysser veglinjen Haukvikelva og to mindre bekker ved Haukvik og Åsbakkan. Ingen av disse vassdragene er nevnt blant "mindre vassdrag i Hemne" (i Fylkesmannens rapport 2004 -1 *Anadrome laksefisk*), noe som tyder at vassdragene ikke er vurdert som viktige med hensyn til leveområde for laks eller sjøørret.

##### *- Haukvikelva, profil 5100*

Haukvikelva er beskrevet som en liten-middels, kalkfattig og klar elv i vannmiljo.klif.no. Spredt forurensning/landbrukspåvirkning er registrert i elva. Eksisterende veg krysser elva med en betong bru (se figur 6).





*Figur 6 Bru over Haukikelva (foto Kjetil Sandvik Sletten)*

I følge opplysninger fra Anders Nielsen Haukvik, daglig leder for Haukvik Kraft-Smolt AS, er Haukikelva fisketom. Hemne kommune har ikke informasjon om fiskeforekomstene i elva. Det er trolig ikke gjennomført kartlegginger tidligere, men det planlegges fiskeundersøkelser i Haukikelva til våren. I byggefasen må det tas hensyn til resultater fra denne undersøkelsen.

- *Bekk ved Haukika, profil 4920*

Bekken er lagt i rør under E 39 og under en lokal veg. Lengden på bekken er ca. 700 m (<http://atlas.nve.no>). Inngrepet omfatter forlengelse av eksisterende kulvert slik at lengden totalt blir ca. 35 meter. Vassdraget vurderes til ikke å ha potensial som gyteområde for anadrome laksefisk på den strekningen hvor kulverten skal forlenges, pga. topografiske forhold og mangel for egnet bunnsubstrat.



*Figur 7 Bekk ved Haukika, oppstrøms fra eksisterende veg (foto: Øyvind Wasmuth)*

- *Bekk ved Åsbakkan – Barhalsen bekk, ca. profil 3800*

Barhalsen bekk ligger i stålør under E39,  $\varnothing=1,8$  m og lengde 13 m (se figur 8). Lengden på bekken er ca. 800 m. Kantvegetasjon langs bekken består stort sett av bjørk. Inngrepet omfatter fylling av bekkedalen på strekningen i ca. 45 m nord for den eksisterende vegen (nedstrøms dagens veg). Røret må forlenges under fyllingen.

Hemne kommune har ikke informasjon om fiskeforekomstene i Barhalsen bekk. Vassdraget anses ikke å ha potensial som gyteområde for anadrom laks på den strekningen hvor kulverten skal forlenges.



*Figur 8 Utløp av Barhalsen bekk, profil 3800 (foto Kjetil Sandvik Sletten)*

- *Bekk ved planområdets østgrense*

NVE nevner i sin merknad til varsel om planoppstart en bekk ved planområdets østgrense. Veglinjen krysser ingen bekk ved østgrensen, så derfor ligger sannsynligvis den nevnte bekken utenfor planområdet.

### Elvemusling

Elvemusling er karakterisert som en sårbar art (VU) på Norsk rødliste for arter 2010. Gjennom Naturmangfoldloven betegnes arten som prioritert.

Elvemuslinger foretrekker helst næringsfattige lokaliteter med grus- og sandbunn med små og store steiner og sandblokker. Muslinglarver må feste seg på gjellene til laks eller ørret fram de er ferdig utviklet ([www.artsdatabanken.no](http://www.artsdatabanken.no)).

Registreringer av elvemuslinger finnes på karttjenesten [www.gint.no](http://www.gint.no). Elvemusling er ikke registrert i de aktuelle vassdragene. Ut fra artens biologiske egenskaper er det lite sannsynlig at det finnes forekomster av arten i disse bekkene.

## **5.8 Rekreasjonsverdi**

Området har ingen spesielle allmenne rekreasjonsverdier ut over det generelle med fri ferdsel i utmark og i strandsona.



## 5.9 Landbruk

Jordbruksarealet brukes til grasproduksjon og beiteareal for ku og sau. Området er ellers preget av aktiv skogsdrift. Jordbruksarealet er lokalt viktig, men har ikke regional eller nasjonal betydning.

## 5.10 Barns interesser

Det knytter seg ingen spesielle interesser for barn innenfor planområdet eller tiltaket ut over det at vegen også er skoleveg.

## 5.11 Teknisk infrastruktur

Det går strøm og telekabler i luftspenn langs traseen. Anlegget kommer ikke i berøring med høgspenitanlegg. Det er ikke offentlige VA-anlegg i planområdet eller som på andre måter blir berørt. Private anlegg blir ivaretatt i byggeplanleggingen.

## 5.12 Grunnforhold

Strekningen langs sørsiden av Vinjefjorden har skideskrått terreng. Helningen varierer mellom 1:2 og 1:4. Området er stort sett dekket av et tynt usammenhengende løsmassedecke, og med noe større mektighet av løsmasser i forsenkningene. Det er bergskjæringer og blotninger langs vegen i dag, slik at det er lett tilgjengelige bergflater.

### 5.12.1 Geoteknikk

Det er utført grunnundersøkelser på strekningen, men det gjenstår å få laget en vurderingsrapport. Så langt er det liten grunn til å tro at det skal være vanskelig geoteknisk forhold innenfor planområdet. Det vil ikke bli gjennomført byggestart før alle forhold rundt temaet er dokumentert. Norconsult har foretatt grunnundersøkelsene og resultatene er analysert av Statens vegvesen. Fra Norconsults rapport (Rapport 5120292 datert 28.02.2012) hentes sammendraget:

“Denne undersøkelsen omfatter i alt 23 boreposisjoner fordelt på 4 delstrekninger. Det er utført 16 totalsonderinger og 7 enkle sonderinger samt 2 prøveserier med representativ prøvetaking. Dybden ned til berg ble funnet å være mellom ca. 0,1 meter og 8,8 meter i de undersøkte posisjoner. I 16 av posisjonene er dybden til antatt berg mindre enn 2 meter. Løsmassene over berg kan i en forenklet framstilling beskrives som et tynt toppdekke av organiske materialer over løsmasser som i de fleste posisjoner har en lagdeling med løst til middels fast lag over et fast til meget fast lag som fortsetter helt ned til berg. Unntak fra denne generelle beskrivelsen er bare påvist i to posisjoner (31 og 33). Prøvetaking i to posisjoner viser sand, grus og morene. Rapporten inkluderer også resultatene fra grunnundersøkelsene utført av Statens vegvesen i 2010 på samme strekningen.”

### 5.12.2 Geologi

#### Kvartærgeologi/løsmasser

Hele området var dekket av innlandsis ved siste istid. Den dominerende brebevegelsen var i nordvestlig retning. Hele strekningen ligger under marin grense, som her er ca. 110 – 120 meter over havet. Løsmassene langs traseen består i hovedsak av morenemateriale og de er stedvis påvirket av bølgevasking slik at de kan betegnes som strandsonemateriale. Langs bekker og i strandsonene forekommer stedvis sorterte avsetninger av sand og silt. Tidligere grunnboringer i strandsonen viser inntil ca. 6 m mektighet av løsmasser ved profil 5230 - 5260 (ved Haukvik).

#### Berggrunnsgeologi



Berggrunnen er dominert av migmatittisk og granittisk gneis som ligger på nordvestsida av kambrosilurbergartene i det sentrale Trondheimsfeltet, og som strekker seg fra Moldetrakten i sørvest til Namsostrakten i nordøst. Mange av gneisbergartene er trolig av prekambrisk alder, og er mer eller mindre metamorfisert og deformert i kaledonsk tid. Det fins i tillegg spredte forekomster av eklogitt. Det er antatt at markerte dalfører representerer forkastningssoner, men NGU's geologiske kart viser ingen forkastningsbevegelse lokalt langs den aktuelle vegstrekningen.

Skjæringen på strekingen fra profil 3000 til profil 5750 er vurdert og der er foretatt måling av strøk/fall på sprekker i eksisterende skjæringer. Planområdet deles så i tre:

Skjæring A: profilområdet 3020 – 3620

Skjæring B: profilområdet 3900 – 4500

Skjæring C: profilområdet 5300 – 5700

### 5.13 Skredrisikovurdering

Det er tatt utgangspunkt i aktsomhetskartene for steinsprang og snøskred som ligger på Skrednett. Norges vassdags- og energidirektorat (NVE) er ansvarlig for Skrednett og Norges geologiske undersøkelse (NGU) forvalter databasen. Datagrunnlaget kommer fra ulike kilder. Utsnitt fra aktsomhetskart for snøskred langs E39 mellom Haukvika og Vinjeøra viser at et område ved profil 3300 – 3500 er angitt å ligge innenfor utløpsområdet for snøskred. Aktsomhetskart for steinsprang viser ingen steinsprangfare langs strekingen.

Det er også foretatt søk etter skredhendelser og type på Skrednett. Det eneste kjente skredet er fra 1881 og er beskrevet som flomskred etter at ei snø- og isdemning brast ved utløpet fra ei myr, trolig ovenfor Barhalsen.

Det er viktig å skille mellom risiko for skred pga. naturlige forhold og risiko pga. menneskers inngrep i naturen. Menneskeskapt risiko langs et veganlegg er i stor grad avhengig av tekniske løsninger, og kan reduseres eller fjernes ved egnet geometriske løsninger (for eksempel en vegskjærings helningsvinkel og avstand fra vegbane) og /eller egnede tekniske tiltak (for eksempel bergsikring og fangvoller). Det er ikke avdekket spesielle forhold som gjør det spesielt utfordrende å sikre de nye skjæringene.

### 5.14 Støy

#### 5.14.1 Støykriterier og retningslinjer

Miljøverndepartementets "Retningslinje for beregning av støy i arealplanleggingen T-1442" angir anbefalt grenseverdier for oppholdsarealer utendørs på 55 dBA. Retningslinjene er ikke å anse som rettslig bindende krav, men veiledende planleggingsmål som så langt som mulig skal søkes tilfredsstilt. Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene, herunder bygging av gang- og sykkelveg. Med vesentlig endring av støynivå menes tiltak som øker nivået merkbart, det vil si med mer enn 3 dB. Anbefaling av tiltak blir gjort om kostnadene med tiltak ikke er uforholdsmessige høye, sett ut fra prosjektets total kostnad.

#### 5.14.2 Støyberegninger

Støyberegninger er utført ved hjelp av EDB-programmet Nova Point STØY. Det er benyttet trafikkgrunnlag fra 2010 og disse er framskrevet 20 år (2031).

Årsdøgnetrafikk (ÅDT) på strekningen er 1000, framskrevet til 1500  
Fartsgrense 60 og 80 km/t, framtidig 80 km/t  
Tungtrafikkandel 12 %

Det er brukt standard døgnfordeling av trafikken. Det vil si at 75 % av trafikken går i tidsrommet kl 7-19, 15 % i tidsrommet 19-23 og de resterende 10 % om natten i tidsrommet kl 23-7.

Støysonekart som viser utendørs støybelastning 4 m over bakken, med framskrevet trafikksituasjon og uten foreslåtte støytiltak er vist i tegning X101 – X103. På kartet er rød sone områder med utendørsstøy på mer en 65 dB. Etter retningslinjene er dette områder som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål. Gul sone har støynivå mellom 55 og 65 dB. Dette er områder hvor støyfølsom bebyggelse kan tillates dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Det er også utarbeidet kart som viser støynivået ved utsatte bygningsfasader ved framskrevet trafikksituasjon og med forslag til støyreducerende tiltak. Utendørs støynivå er beregnet med mottakshøyde på henholdsvis 2 m (bygg med 1 etg) og 4,5 m (bygg med 2 etg) over terrengnivå.

## 6 Innkommet innspill og hvordan disse er ivaretatt

Ved varsel om planoppstart ble berørte grunneiere, naboer og andre med rettigheter tilskrevet. Av offentlige myndigheter ble Hemne kommune, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, NTNU Vitenskapsmuseet, NVE, Direktoratet for Naturforvaltning, Kystverket, Telenor og Hemne Kraftlag.

Innspill som er kommet inn i forbindelse med varsel om planoppstart og ved kontakt med berørte er tatt inn i eget vedlegg. Hvert innspill er oppsummert og Statens vegvesen sine kommentarer er tatt inn. Det er kommet inn 8 innspill fra private og 4 offentlige myndigheter har uttalt seg.

De private innspillene omhandler i hovedsak et ønske om beskyttelse av egen eiendom. Det blir bedt om at veglinja flyttes lengst mulig vekk fra eiendommene og at støytiltak blir gjennomført. Hensynet til eksisterende avkjørslar, parkering og vanntilførsel er andre fellestema. Veglinja er foreslått lagt på en slik måte at trafikksikkerhet og fremkommelighet er sikret. Med bebyggelse på begge sider tett inntil vegen vil det være slik at foreslått alternativ blir et kompromiss mellom flere ønsker og behov. Det er utført støyberegninger langs hele strekingen og som blir presentert i form av støysonekart. I tillegg er det gjort beregninger på fasader. Så langt det er mulig praktisk og økonomisk er lagt inn støydempende tiltak slik at kravet til utendørsstøy, jfr. T-1442, blir tilfredsstillt.

Andre offentlige myndigheter sine innspill går ut på å ivareta den enkelte sektor sine interesseområder. Innspillene avdekker ingen ukjente tema og det meste er forsøkt ivaretatt i planarbeidet. Generelt gjelder at reguleringsplanen skal sikre at det blir tatt hensyn og at det i senere planfaser (byggeplan) gjøres rede for hvordan kravene blir ivaretatt. Grensegangen trenger ikke alltid være klar, men planbestemmelsen til denne planen forsøker å sikre de interessene som synes å være relevante innenfor planområdet. Hvordan det skal utføres og gjennomføres blir overlatt til byggeplanfasen å bestemme.

## 7 Beskrivelse av planforslaget

E39 på strekningen har en typisk vegstandard som er et resultat av flere omganger med oppgradering fra en kjerreveg til bilveg. Vegen er smal, svingete og med uoversiktlige bakketopper. Det planlagte tiltaket kan beskrives som utbedring av eksisterende veg, men slik at standarden heves til dagens krav til gjennomfartsveg blir tilfredsstillt. Standarden vil bli lik den som er på det ferdigbygde anlegget mellom Staurset og Renndalen. Standarden heves fra en bredde i dag på 5-6 meter til en standard på minimum 8,5 meter. Bakketopper blir tatt ned og vegen legges på fylling for å få en flatere og mer oversiktig veg. Maksimal stiging på strekningen vil bli inntil 6%. Breddeutvidelse og kurveutrettinger vil nødvendigvis måtte føre til inngrep i private eiendommer. For å sikre framtidig vedlikehold, andre nødvendige arbeider langs veg og sikkerhet blir det ervervet grunn ut over det som kan synes nødvendig for gjennomføring av selve anlegget. En viktig begrunnelse for at Statens vegvesen erverver sideareal er for å lege til rette for en enkel tilgang til siktrydding langs veglinja. Siktrydding viser at påkjørsler av hjortevilt blir vesentlig redusert når det blir gjennomført siktrydding jevnlig.

Ved oppdrettsanlegget i Haukvika er det sett på alternativ linjeforslag. Det mins inngripende forslaget vil være å legge vegen på fylling i sjø over en strekning på omtrent 50 meter. Alternativene gjør store inngrep i både natur og næringsliv.

Ett hus, en fritidseiendom, og ett naust blir stående midt i veglinja og må fjernes. I tillegg tilrås det at en annen eiendom blir innløst da anlegget vil gripe sterkt inn i eiendommen.

Støydempende tiltak blir tilbudt der beregninger viser at det er behov.

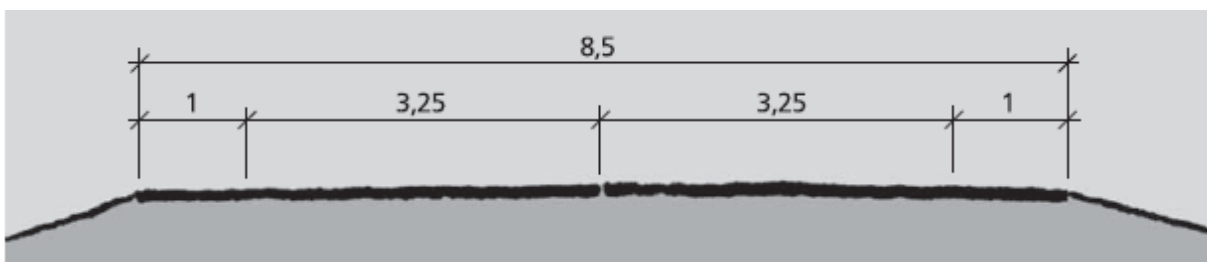
### 7.1 Planlagt arealbruk

Innenfor planområdet skal arealet i hovedsak brukes til utbedringstiltak for E39. Sideterrenget blir også regulert. Ny veg blir i hovedsak liggende langs dagens veg, men med nødvendige breddeutvidelser og kurveutrettinger. Det planlegges med at trafikken i all hovedsak skal gå i anleggsperioden og det krever at det lages midlertidige omlegger over kortere strekninger.

Disse områdene blir istandsatt og tilbakeført til opprinnelig formål. Skulderparkering til hytteeiendommer fjernes og det laget felles private parkeringsplasser.

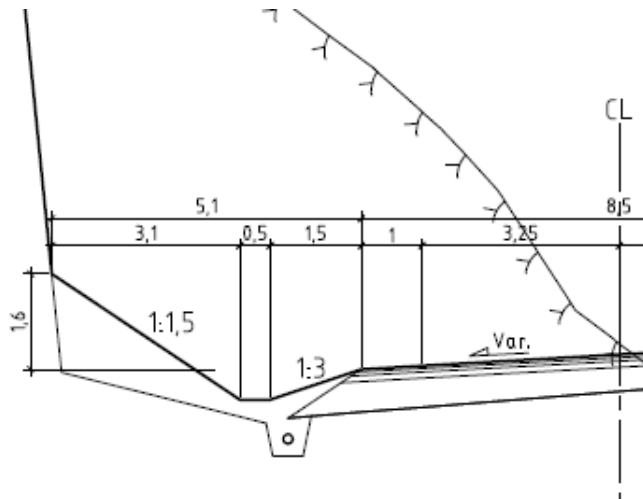
### 7.2 Utforming av veger

Vegen planlegges i samsvar med Statens vegvesens handbok 017 "Veg og gateutforming". Ny E39 bygges med standard S2. Bredden på hver kjørebane er 3,25 meter og hver skulder er 1 meter. I alt blir vegbredden 8,5 meter.

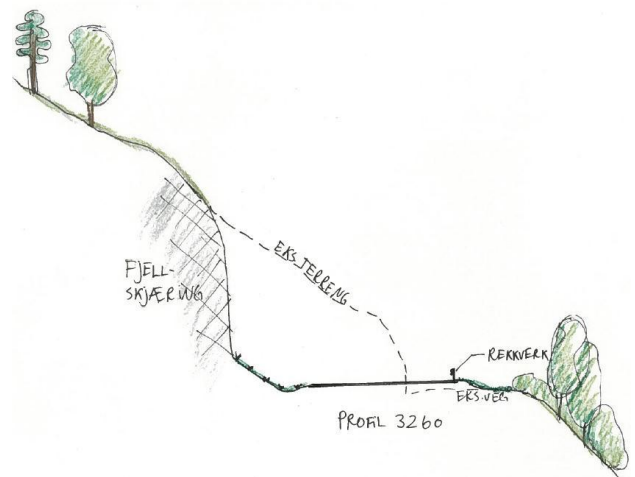


Figur 9 Normalprofil for vegstandard S2

Bergskjæringer skal utformes med spesiell vekt på geologi (bergartstype, oppsprekking, ugunstige slepper og grunnvannsforhold), trafiksikkerhet og landskapstilpasning. Normalprofilen for bergskjæring når rekkverk ikke benyttes er vist i figur nedenfor. Ved tilbakefylling mot skjæringsveggen settes det strenge krav til jevnheten av bergskjæringer. Disse bør ikke ha utstikkende knøler større enn 0,3 meter. Øverst i fyllingen brukes masser (grus og lignende) som demper bevegelsesenergien til eventuelt nedfall.



Figur 10 Normalprofil i bergskjæring når rekkverk ikke benyttes

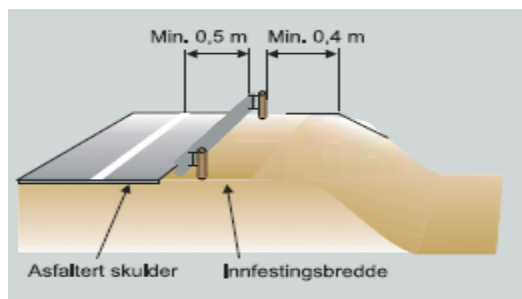


Figur 11 Snittet viser eksempel på fjellskjæring

I vanskelig eller kostbart/sårbart terreng kan annet profil benyttes. Tilbakefylling mot berg skal ha en høyde på minimum 1,2 m over kjørebanelnivå ved skråningshelning 1:1,5. Bergveggen og terrenget ovenfor skal også sikres mot nedfall og iskjøving.

### 7.3 Rekkverk

Det skal helst unngås å bruke rekkverk. Likevel kan det være strekninger der sikkerheten med rekkverk blir større enn uten. Rekkverk skal settes opp der et faremoment, for eksempel et farlig sidehinder eller en høy skråning m.m. befinner seg innenfor sikkerhetssonen, og der faremomentet er farligere en å kjøre på et vegrekkverk.

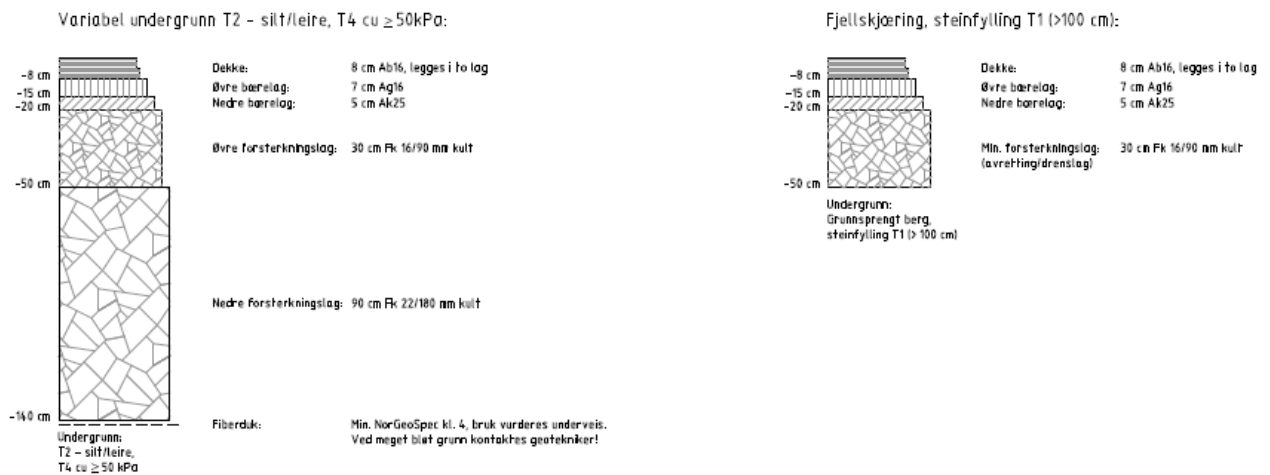


Figur 12 Eksempel på plassering av rekkverk i tverrprofilen

På aktuell strekning ligger vegen stort sett i bratt terreng med skjæring i jord og fjell på den ene siden og bratt skråning ned til terrenget på den andre. Ved fjellskjæring benyttes normalprofil med tilbakefylling som vist i figur 10 (eventuelt profil for fanggrøft hvis løst fjell forekommer).

Ved fylling ned mot fallende terreng der fyllingskråningen er brattere enn 1:3 settes rekkverk som vist i figur 12.

## 7.4 Overbygningsbeskrivelse



Figur 13 Overbygningsbeskrivelse

For mer utdypende forklaring og kommentarer til dimensjonert overbygning henvises til notat "Dimensjonering av overbygning" datert 16.3.2012.

## 7.5 Vegetasjonsbehandling

Under anleggsperioden skal det tas hensyn til natur og landskapsverdier.

Det er frodig vegetasjon langs vegen. Mye skogs- og lyngområde. Det skal satse på naturlig innvandring på sidearealer, hvor det er mulig.

Naturlig revegetering sikres ved at eksisterende toppjord fra området, mellomlagres og benyttes til vegetasjonsetablering på anlegget. Intensjonen med dette er at vegetasjonssamfunn langs eksisterende veg, videreføres inn på berørt sideterreng, fordi frøbankjorda som blir tatt inneholder lokale frø, plante- og rotdeleer. Det er viktig at de ulike vekstmassene / vegetasjonsmassene blir lagret i egne områder og at de ikke blir blandet med andre vegetasjonsmasser.

På støyvoller skal det etableres grasbakke/blomstereng og bør jorda være så mager som mulig. Det er viktig at man ikke planter noen store trær nord for vegen, dvs. ved strandsonen. Dette til å få utsikt over fjorden.

Det er ikke registrert uønsket arter på området. Det må foretas registreringer av det tidlig i byggefasen.

## 7.6 Skjæringer

Alle skjæringer og fyllinger skal avsluttes inn mot terreng slik at sideområdene får en estetisk god utforming og slik at overgangen mot eksisterende terreng blir mest mulig naturlig.

Skjæring A – profilområdet 3020 – 3620: Ca. 600 meter lang og opp til 12 meter høg. Gjennomsnittlig skjæringshøgde vil være rundt 7 – 8 meter. Terreng er dekket av lyng eller mose og er skogkledd med barskog. Løsmassene består av skred-/urmasser og et tynt morenelag. Bergarten i området er en gneis med varierende innhold av glimmer og mørke mineraler.

Skjæring B – profilområdet 3900 – 4500: Langs denne strekningen blir ny veg lagt vekselvis på fylling og noe i skjæring etter eksisterende veglinje. Samlet vil vegen her gå inn i fjell på omtrent 350 meter. Skjæringene vil i stor grad være lave bergskjæringer eller løsmasseskråninger gjennom tynn morene og ur. Det ligger noen bygninger på oversiden og i nærheten av vegen. Bergskjæringene langs strekningen blir maksimalt 5 meter høge.

Skjæring C – profilområdet 5300 – 6250: Også her blir ny veg liggende vekselvis på fylling og noe i skjæring. I området med skjæring er terreng relativt flatt. Maksimal skjæringshøyde vil trolig bli inntil 8 meter og det antas at det ikke vil bli problemer med å oppnå et stabilt skjæringsprofil.

## 7.7 Brukonstruksjoner

Ny bru for kryssing av Haukikelva bygges som betongkulvert med støpt bunnplate, se tegning K101. Bredde mellom rekkverket er 8,5 meter og lengden på konstruksjonen er ca. 6 meter. I tillegg kommer overgangsplater. Profilhøyde er 4,61 meter i senterlinjen av kulvert. Topp- og bunnplate støpes med 5 % fall. Dette skjer som en tilpasning mot naturlig elvebunn. Oppstrøms og nedstrøms kulvert vil overgangsplater i elvebunnen gi erosjonssikring. For å ta opp terrengforskjell mellom vegfylling og elv bygges vingemurer i betong langs elvebredden som en fortsettelse av kulvertveggene. Vingemurene sikres mot erosjon med lave tørrmurer ved endene.

I byggefasen må Haukikelvas løp legges om. Det må også etableres en interimløsning for E39 mens bygging av kulvert pågår.

## 7.8 Kulturminner

Varsel om planoppstart er sendt kulturminnemyndighetene, det vil si Sør-Trøndelag fylkeskommune. Det er ingen kjente registreringer av kulturminner i planområdet og kulturminnemyndigheten har heller ikke vurdert at det er behov for undersøkelser i området.

## 7.9 Forholdet til krav om konsekvensutredning

Planforslaget er ikke tatt inn i Hemne kommunes arealplan av nyere dato og er dermed heller ikke konsekvensutredet på forhånd. Hemne kommune har i egen sak i formannskapet vurdert at tiltaket ikke vil ha vesentlig (negativ) virkning på miljø og samfunn og at det derfor ikke kommer inn under kravet om konsekvensutredning og planprogram. Tema som trenger belysning er omtalt i planbeskrivelsen.

## 8 Reguleringsformål

Reguleringsformålene blir i henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-6:

- Bebyggelse og anlegg
  - Industri
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjøreveg, offentlig veg
  - Kjøreveg, privat veg
  - Annen veggrunn - grøntanlegg
  - Annen veggrunn – privat parkering
- Landbruks-, natur-, friluftsmål samt reindrift
  - Landbruksområde
- Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Naturområde i sjø
- Områdebestemmelser
  - Anlegg, rigg, massedeponi

Det blir ikke regulert byggegrense i planområdet og denne følger da av gjeldende bestemmelser i vegloven.

## 8.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

### 8.1.1 Bebyggelse og anlegg

Eksisterende industriområde ligger som underformål ved Haukvik Kraft Smolt AS.

### 8.1.2 Kjøreveg, offentlig veg

Som vist ovenfor planlegges vegen med kjørefeltsbredde 3,25 m og skulder 1 m. Maks stigning vil være 6 %. Det er ikke behov for fravik fra vegnormalen på strekningen.

### 8.1.3 Kjøreveg, privat veg

Antallet private avkjørsler reduseres og blir gjort mer trafikksikker. Det vil si at enkelte blir samlet og/eller flyttet. Det er tatt inn i bestemmelsene hvilke eiendommer som har rettigheter til hvilke avkjørsler. For å sikre ekspropriasjonsgrunnlag blir private kjøreveger på “annenmann grunn” regulert.

### 8.1.4 Kollektivholdeplass

Det settes av plass til to områder for bussholdeplasser og disse vil bli tosidige. Hele vegstrekningen lages mer oversiktlig og trafikkmengden på stedet er for liten til at det kan kreves ensidig bussholdeplass eller planfri kryssing. Holdeplassene gjøres enkle og det lages ikke plattform.

### 8.1.5 Annen veggrunn - grøntområde

Formåls grensene for annen veggrunn og tomtegrense er sammenfallende. Grensen settes vanligvis ut til 2-3 meter utenfor skjæringstopp og fyllingsfot. Unntak kan forekomme enten ved boliger eller ved dyrkajord på flatt terreng. I planområdet vil det generelle prinsippet følges og ervervsgrensen følger formåls grensen på plankartet.

Arealet som er regulert til annen veggrunn skal benyttes til annet offentlig trafikkareal som grøfter, skjæringer, fyllinger, støttemurer, støyvoller/-skjermer, viltgjerder, rekkverk, stabiliserende tiltak etc. Det kan også tillates oppført mindre bygninger og tekniske installasjoner knyttet til drift av veganlegget.

### **8.1.6 Annen veggrunn - privat parkering**

Det er behov for å regulere privat parkering, både felles og til enkelteiendom, på "annenmanns" grunn. Bestemmelsene oppgir hvilke eiendommer som har adgang til parkering.

### **8.1.7 Landbruks-, natur-, friluftsmål samt reindrift**

Formålet omfatter i planområdet landbruk i form av jord- og skogbruk, friluftsområde og naturområde. Formålet er eksisterende bruk av arealet og det blir regulert bare midlertidig til rigg- og anleggsområde. Etter anleggsperioden er ferdig skal det tilbakeføres i hovedsak til opprinnelig bruk.

### **8.1.8 Hensynslinje - frisikt**

Innenfor frisiktsonene skal det ikke være sikthindrende gjenstander eller vegetasjon som er høyere enn 0,5 m over tilstøtende kjørebans plan.

Dersom det finnes eksisterende høgspenningstraseer som ikke er regulert til fareområde på plankartene, innebærer planen ikke krav om fjerning av disse eller endring i gjeldende krav til tiltaks- eller byggeavstander fra disse.

### **8.1.9 Områdebestemmelser**

Områdebestemmelsene er lagt på arealer som grenser inn til annen veggrunn og har underformål LNF. Arealet skal midlertidig benyttes til rigg, drift, massedeponi, anleggsveger og midlertidige trafikkomlegginger under anleggsperioden.

Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig reguleringsformål, områdene skal ryddes, istandsettes og tilbakeføres til det formål som er angitt i planen.

Området kan stenges av ved behov og av sikkerhetsmessige årsaker.

## **9 Virkninger av planforslaget og eventuelle avbøtende tiltak**

Ny veglinje følger eksisterende veg stort sett på hele strekningen. Kurveutbedring fører til inngrep i sideterrenget. Større fyllinger er nødvendig på strekninger fra profil 4100 til 4350 og 3600 til 3850. Naturlig revegetering skal benyttes som prinsipp for vegetasjonsbehandling på sideterreng.

Tiltaket vil berøre kantsoner langs bekkene og elven. Kantvegetasjon langs bekker skal bevares så langt som mulig. Områder med eventuelle skader på vegetasjonen i anleggsperioden skal revegeteres enten gjennom naturlig revegetering eller ved bruk av stedegent vegetasjon.

Veglinjen kommer ikke i berøring med verneområder, viktige naturtyper eller rødlistearter. Konsekvensen av planen for naturmiljø vurderes til å være liten negativ, jf. metode beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser.

### **9.1 Utfylling i sjø**

Ved Haukvika ble to traseer vurdert i samråd med berørte parter og traseen ved sjøen ble valgt. Dette valget fører til minst terrenginngrep og minst inngrep i dyrka mark, samt ivaretar interesser av Levende genbank for Villaks i Haukvikanlegget som er av stor nasjonal betydning. Veggen vil berøre sjøområdet på en strekning i ca. 50 m.



Vinjefjorden er en smal og lang fjord. Fiskearter som er mest vanlig i fjorden er sild, laks, sei og torsk. På Hemne kommune sine temakart er et viktig gyteområde for torsk registrert nesten innerst i Vinjefjorden.



Figur 14 Sjøområdet som blir berørt med vegfyllingen (foto: Ekaterina Lukina)



Figur 15 Snittet viser eksempel på fylling i sjø (Ill: Thuridur R Stefansdottir)

Tidlig i planprosessen ble både Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og NTNU Vitenskapsmuseet kontaktet. I følge innkomne uttalelser er det ikke behov for verken marinbiologiske eller marinarkeologiske undersøkelser i forbindelse med tiltaket. "NTNU Vitenskapsmuseet anser tiltaket for å ha et beskjedent omfang, og at faren for en konflikt med kulturminner under vann er liten, selv om den ikke kan utelukkes".

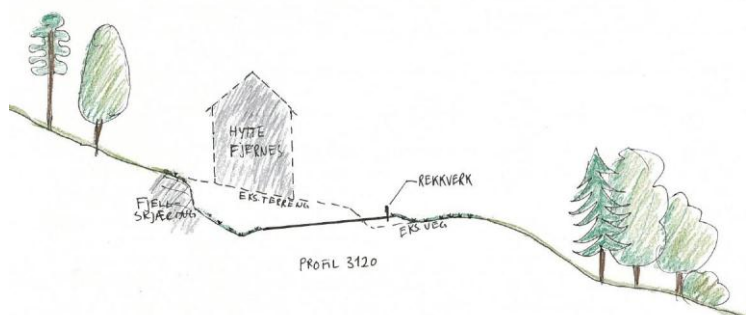
Kun rene masser, dvs. som kan tilfredsstille tilstandsklasse 1 i Klif-veileder TA-2553/2009, kan brukes ved fylling i sjøen.

## 9.2 Hus i planlagt veglinje

Det vil være nødvendig med fjerning av ett hus som blir stående midt i senterlinjen for vegen. Dette gjelder gnr 135 bnr 11. Huset er en gammel boplass, men er i dag brukt som fritidsbolig. Riving eller ombygging er ikke meldepliktig, jamført med registreringene i SEFRAK.



Figur 15 Bildet viser hus på gnr 135 bnr 11 som må fjernes. (Ø. Wasmuth )



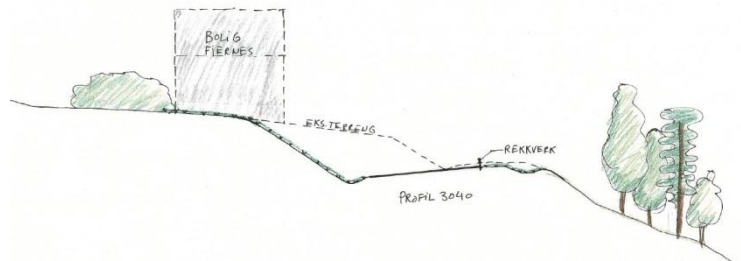
Figur 16 Snittet viser hvordan vegen blir plassert i forhold til bygningen (Ill: Thuridur R Stefansdottir)

To andre hus blir også så sterkt berørt at det blir tilrådd innløsning av disse. Det ene er et bolighus på eiendommen gnr 135 bnr 27, nabobygget til fritidsboligen nevnt ovenfor. Bygget vil komme nærmere skjæringstoppen og det vil være behov for støydempende tiltak nært inntil huset. Tomta er lita og

eiendommen vil framstå som lite attraktiv etter utbygginga. I tillegg er det vanskelig å få laget tilfredsstillende adkomst til boligen. Det er derfor valgt å tilby innløsning av eiendommen og å legge veglinja nært inntil bolighuset.



Figur 17 Bildet viser huset på gnr 135 bnr 27 som må evt. rives eller flyttes. (Foto: Øyvind Wasmuth)

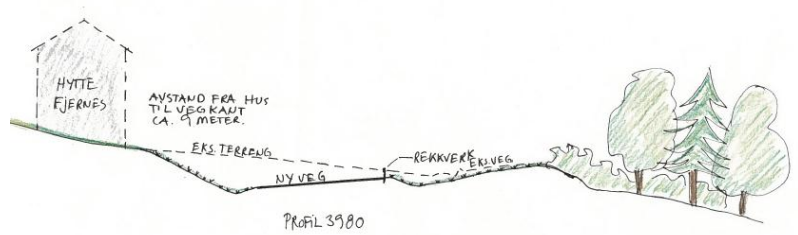


Figur 18 Snittet viser hvor nært veg kommer inntil eksisterende bolighus. (Ill: Thuridur R Stefansdottir)

På den siste eiendommen, gnr 136 bnr 6, blir inngrepet i uteområdet vesentlig. Inngrepet er nødvendig for at den beste veglinja over en lengre strekning kan bygges. Skjermingstiltakene blir omfattende og det blir vanskelig å etablere gode oppholdsarealer utenomhus. Statens vegvesen tilbyr derfor innløsning av eiendommen.



Figur 19 Bildet viser huset på gnr 136 bnr 6 som må evt. rives eller flyttes. (Foto: Ø. Wasmuth)



Figur 20 Snittet viser hvor nært vegen kommer inntil eksisterende hytte på gnr 136 bnr 6. (Ill: Thuridur R Stefansdottir)

Ved Haukvika er det et naust som må fjernes og som det vil være behov for å finne erstatningsareal for. Ny veglinje følger dagens, men blir utvidet. Området må brukes til midlertidig omlegging av E39 når ny bru over Haukvikelva skal bygges.



Figur 21 Bildet viser naustet gnr 137 bnr 1 som må fjernes. (Foto: Ø Wasmuth)

### 9.3 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven § 8 gjelder kunnskapsgrunnlaget, denne kunnskapen skal primært baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, både vitenskapelig og erfaringsbasert. "Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet" (nml § 8).

På bakgrunn av de innhentete opplysningene vurderes at kravet til kunnskapsgrunnlaget er oppfylt i følge § 8 i naturmangfoldloven. Tilgjengelig informasjon om naturverdiene er innhentet fra Naturbase, Direktoratet for naturforvaltning WMS, Artskart, Miljøregistrering i skog, Vannmiljø, Hemne kommune og aktuell litteratur.

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

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning). Det er ikke kjent at det planlegges flere tiltak i dette området som kan belaste økosystemet. Konsekvensen fra tiltaket vurderes for å være liten.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver). Tiltaket finansieres av Statens vegvesen.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder). Det er ønskelig å bruke mest skånsomme metoder og teknikker i forhold til miljø. Disse metodene skal omtales i ytre miljøplan i forbindelse med byggeplanen.

### 9.4 Vassdrag

Haukvikelva, ved profil 5100

Ny kryssing av elva skal skje med etablering av ny bru/ kulvert med bunn. Dette kan være en akseptabel løsning i og med at elva ikke er fiskeførende og at det ikke ligg til rette for elvemusling. Som kompensasjon kan det legges til rette for at den naturlige elvebunnen kan bevares. Bunndekket kan støpes under elvebunn og dekket tilbakeføres med masser tilsvarende opprinnelig elvebunn. Detaljer avklares i byggeplanleggingen. Det må sikres at det ikke blir avrenning i elva i forbindelse med anleggsarbeidene.

I anleggsperioden skal en midlertidig veg etableres på nordsiden for brua (se tegning C104, vist som midlertidig anlegg- og riggområde). Elva skal legges midlertidig i rør. Dette må gjennomføres ved lav vannføring sommerstid for å minimalisere tilslamming av elveløpet. Anleggsarbeidene skal utføres på

mest skånsom måte. Etter at anlegget er avsluttet skal bunnforholdene i elva tilbakeføres til en så lik tilstand som mulig som før anleggsarbeidet startet.

Bekken ved Haukвика, profil 4920, legges i rør/kulvert med minimum dagens diameter.

Barhalsbekken, profil 3800, legges i rør med minimum diameter  $\varnothing=1,8$  meter.

## 9.5 Trafikkforhold

Tiltaket fører til en standardheving av E39 på en strekning på omtrent 2950 meter. Isolert sett fører ikke dette til endring i trafikkmengden. Flere tiltak på E39 på strekningen fra Ålesund til Trondheim kan derimot føre til trafikkøkning også denne strekningen.

Vegen planlegges og dimensjoneres ut fra en standard med fartsgrense 80 km/t. Bredden på kjørebane økes og siktforholdene bedres betraktelig.

## 9.6 Ingeniørgeologi - krav, dokumentasjon og oppfølging

Norsk standard NS3480 angir geoteknisk prosjektklasse ut fra en vurdering av vanskelighetsgrad og skadekonsekvensklasse. En klassifisering i klasse 2 kan vurderes dersom forundersøkelsene avdekker liten sannsynlighet for vanskeligheter i anleggsfasen. Ut fra resultatene fra forundersøkelsene så langt og i henhold til NS3480, samt ut fra en vurdering av skadekonsekvens og vanskelighetsgrad ved utbygging, anbefales det at geoteknisk prosjektklasse 2 velges for hele prosjektet. Det kan vurderes annerledes i byggeplan og byggefase.

Det er få bygninger i nærheten av skjæringene. Fundamenteringsforholdene må kartlegges for bygninger nærmere sprengningsstedene enn 100 meter. Det bør settes rystelseskrav og utføres bygningsbesiktigelse for bygninger nærmere enn 100 meter på løsmasser og 50 meter på berg. Bygningsbesiktigelsene gjennomføres så nært opp til anleggsstart som mulig.

Ved sprenging av bergskjæringene skal ingeniørgeolog an vise den permanente sikringa på bakgrunn av kartlegging. Kartlegging skal gjøres i form av bilder. Det må settes av tid og mulighet for ingeniørgeolog til anvisning fra korg. Det må påregnes å sette bolter etter hvert som skjæringa sprenges. Dette er et viktig aspekt i forhold til arbeidssikring, men også i forhold til at veggen skal trafikkeres under arbeidet.

Utført sikring skal dokumenteres med bilder, der sikringsmidler og kvalitet vises tydelig. For bolter skal det angis boltelengde og forankringstype.

Anleggstekniske forhold er ikke vurdert spesielt. Skjæringene kan enten bygges med pilotveg på toppen av planlagt skjæring, ordinær pallboring, eller i de bratteste områdene bruke en bormaskin med lang rekkevidde fra veggen. Dette avgjøres i de enkelte tilfellene. Det er opparbeidet en del erfaring med det å bygge høge vegskjæringer ved eksisterende veg der trafikken skal opprettholdes. Det anbefales å gjøre en vurdering av risiko og konsekvens for byggingen av de høge bergskjæringene, spesielt med henblikk på salvestørrelser, sikringsomfang og muligheter/lengde for totalstenging av vegene. Det må stedvis påregnes sikring av de høgste skjæringene etter at salver er skutt, før veggen kan åpnes igjen. Risikovurderingen bør gjøres i byggeplanfasen.

Grunnundersøkelser områder med løsmasser er planlagt. Resultatet av undersøkelsene vil avdekke type og kvalitet. Det bør også utføres nærmere kartlegging av snøskredfare på oversiden av

strekningen ved profilområdet 3300 – 3500, med tanke på eventuelle tiltak som bør planlegges i anleggsfasen.

## 9.7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) med hjelp av egen sjekklister basert på rundskriv fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Det er utarbeidet en ROS-rapport for hele strekningen som vedlegg til planbeskrivelsen.

Det er identifisert fire tema som indikerer uønsket risiko og der tiltak er nødvendig for å redusere risikoen (rødt felt).

- Planområdet berøres av eksisterende støyforhold – støysonkart er utarbeidet
- Planen medfører støy fra vegtrafikk – støyberegninger på fasader er utført og det reguleres inn støydempende tiltak
- Bussholdeplasser er tosidige – holdeplassene plasseres i områder med gode siktforhold og i forbindelse med kryss
- Trafikkulykker ved anleggsgjennomføringen kan ikke utelukkes – arbeidsvarsling er påkrevet og farten gjennom anleggsområdet skal reduseres

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

### 9.7.1 Rasfare

Det er ikke avdekket spesielle forhold som gjør det spesielt utfordrende å sikre de nye skjæringene, og det er tatt høyde for å hindre rasfarlige situasjoner i utforminga av sideterrenget. Grøftebredden og helning på skråningsutslag er utformet blant annet med tanke på ras og steinsprang.

Det må fjernes vegetasjonsmasser, blokk og trær godt ovenfor planlagt skjæringstopp. Fjellet må sikres med bolter, med opp til 1 bolt pr 15 m<sup>2</sup> ved de høyeste skjæringene. Mengde bolter etc. bestemmes i byggeplanleggingen.

Det kan være behov for steinsprangnett på enkelte steder, mens behovet for isnett vurderes som lite. Avklares i byggeplanleggingen.

Innenfor området med potensiell fare for steinsprang/steinskred (jfr NVE skredkart) kan det bli behov for rensk eller sikring i form av fanggjerde etter nærmere kartlegging og vurdering. Det kan også være behov for å bygge fangmur, "Sognemur" av stablet plank, for å stabilisere urmasser på toppen av skjæringene enkelte steder. Avklares i byggeplanleggingen.

Planlagt ny veg er sammenholdt med faresonekartet for snøskred (utløpsområde) og er vurdert i forhold til dagens og framtidig situasjon. Strekningen som ligger innenfor et "område med potensiell fare for snøskred" vurderes ut fra undersøkelser å ikke ha skredrisiko. Veggen legges omtrent der den ligger i dag, kun med mindre justeringer, og det vil ikke bli gjort inngrep i ustabile partier som kan øke snøskredfaren.

### 9.7.2 Flomfare

Flomfaren er vurdert ved kryssing av bekker og elver. Ut fra beregninger utført av COWI i rapport nr. A023453/136147 skal de planlagte tiltakene ikke øke flomfaren. Mindre bekker krysser gjennom dagens veg og størrelsen på de nye rørene blir minst like store som dagens. Veggen føres over



Haukvikelva med bru/kulvert som har minst like stor lysåpning som dagens. Kulverten/Røret for Barhalsbekken dimensjoneres opp.

### 9.7.3 Støyreduserende tiltak

Det vil alltid være en viss usikkerhet knyttet til beregningsresultatene. Spesielt for eiendommer som ligger i grenseområdet for om tiltak bør iverksettes er det viktig å være klar over dette. Usikkerheten er både knyttet til verktøy og datagrunnlag.

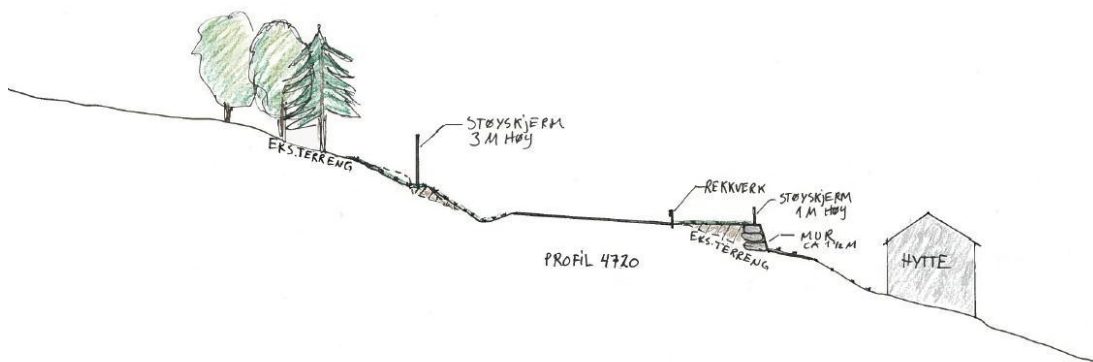
Støyberegninger viser følgende:

Bygg nr.	Gnr/bnr:	Beregnet støy uten tiltak		Beregnet støy med tiltak		Uteområde
		1. etg.	2. etg.	1. etg.	2. etg.	
12	135/44	59,6	62,2	52,9	56,8	
16	135/29	53,9	-	50,9	-	
15	135/18	57,6	-	52,8	-	
87	135/27	68,1	67,8	Bolig – tilbys innløst		
88	135/11	75,9	-	Fritidsbolig - innløses		
17	135/37	54,2	-	54,2	-	
6	136/4	58	58,2	53,9	55,1	
2	136/5	56,4	-	54,9	-	
89	136/6	66,1	66	Fritidsbolig – tilbys innløst		
81	136/8	51	-	51	-	
18	137/20	61,1	-	56	-	53,2
62	137/11	59,1	-	54	-	
40	137/15	60,1	-	54,9	-	
19	137/4	65,5	65,2	54	63,8	53,9
23	137/21	59,4	-	54,9	-	
22	137/12	62,7	-	55,3	-	53,5
24_1	137/7	63,2	-	56	-	53,8
20	137/2/2	54,1	-	53	-	
9	137/6	61,6	62,4	54,9	60,1	52,6
38	137/9	57,5	-	53	-	

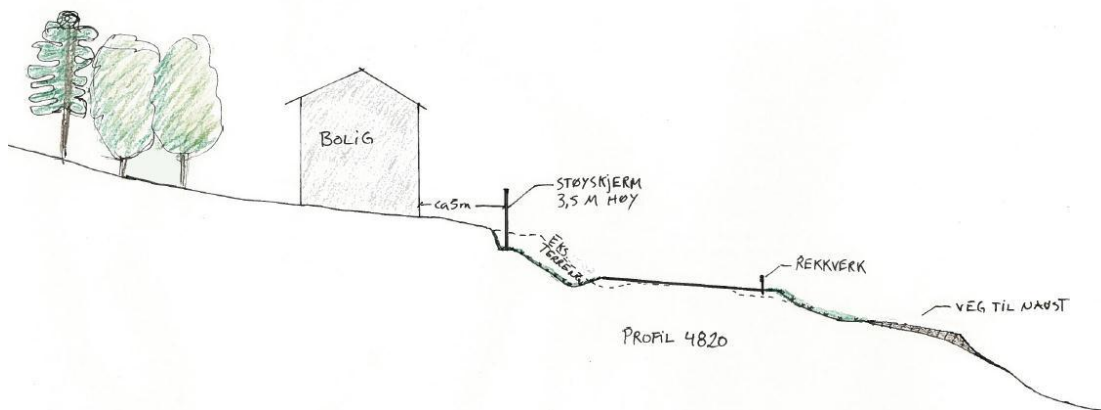
Tabell 1 Fargen viser til fargene på støysonekart. Rødt for støynivå over 65 dB og gult i området 55-65 dB, støynivå under 55 dB er illustrert med grønn farge

Selv om ambisjonen om å bringe støynivåene under anbefalt grense er der så kan det være tilfeller hvor kostnadene med tiltakene er uforholdsmessige store og ikke står i rimelig forhold til effekten. I slike tilfeller åpner retningslinjene for å kunne avvike fra de anbefalte grenseverdiene. En vurdering av kost-/nytteforhold skal legges til grunn. Der det kan være aktuelt med støytiltak i tilknytning til vegen er det satt av tilstrekkelig areal til dette i reguleringsplanforslaget. Men også andre tiltak som lokal skjerming må vurderes nærmere i byggeplanfasen. Nærmere detaljering av støytiltak (plassering og utforming) skal skje i samråd med den enkelte grunneier. Støyskjermingstiltakene skal stå ferdige samtidig med ny veg på den aktuelle strekningen.

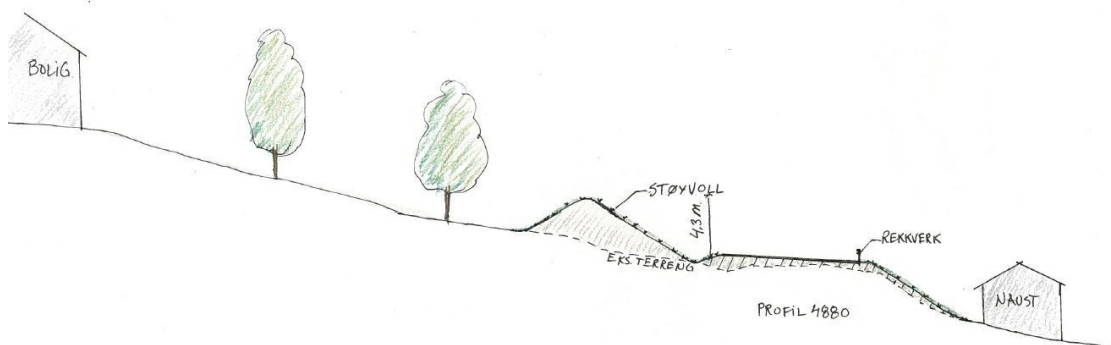
I enkelte tilfeller kan tiltaket være så inngripende i eiendommen at en innløsning kan være et bedre alternativ. Dette er tilfellet med eiendommen gnr 135 bnr 27 (ved profil 3050) og gnr 136 bnr 6 (ved profil 3980) og blir derfor foreslått som avbøtende tiltak.



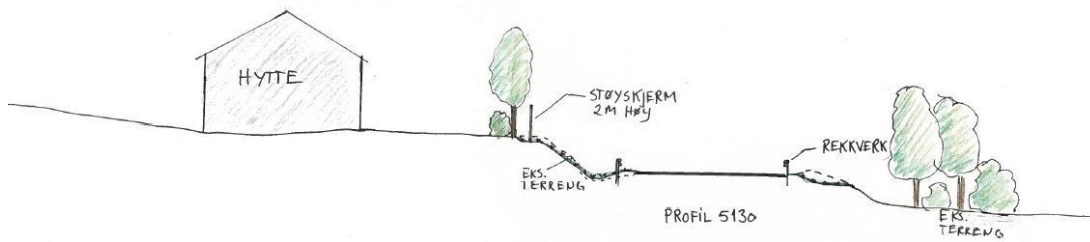
Figur 22 Snittet viser støyskjermer og mur ved gnr 137 bnr 20. (Ill: Thuridur R Stefansdottir)



Figur 23 Snittet viser støyskjem på gnr 137 bnr 4. (Ill: Thuridur R Stefansdottir)



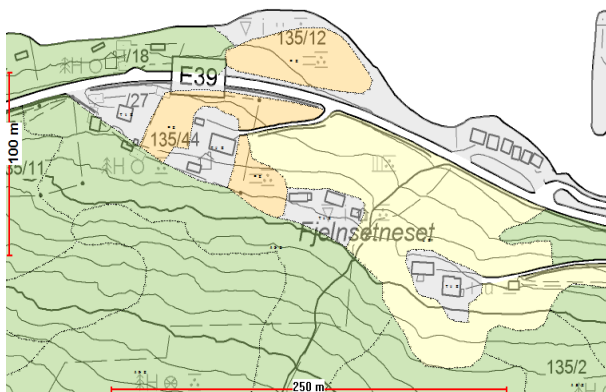
Figur 24 Snittet viser støyvoll på gnr 137 bnr 21. (Ill: Thuridur R Stefansdottir)



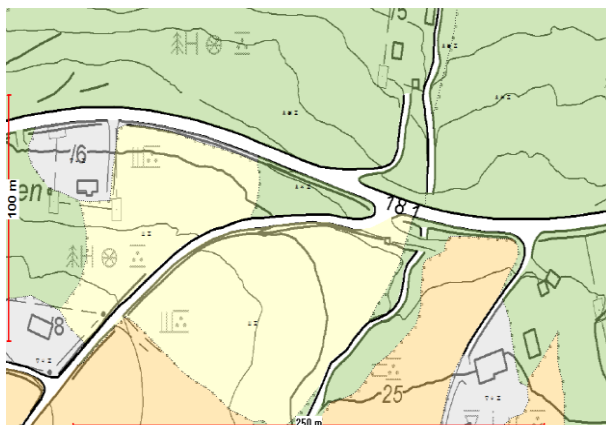
Figur 25 Snittet viser støyskjem på gnr 137 bnr 7.(III: Thuridur R Stefansdottir)

## 9.8 Jordressurser/landbruk

Figurene nedenfor viser områder med jordbruksareal som blir berørt.

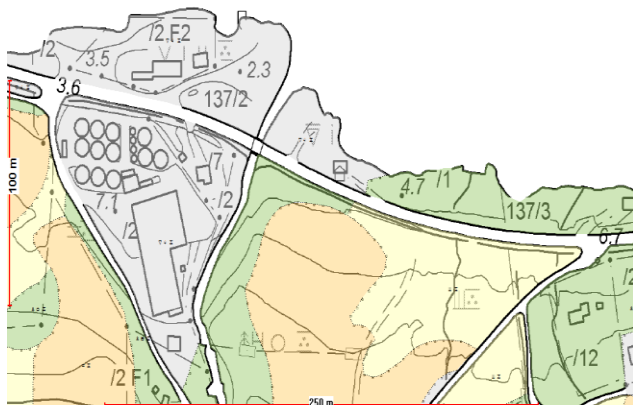


Berører ca. 140 meter beiteareal og ca. 90 meter fulldyrka.



Berører 75 meter beiteareal og 35 meter fulldyrka.





Berører 135 meter beiteareal.

Figurene 26 -28 Berørt jordbruksareal

I tillegg tas det i bruk jordbruksområder til anlegg- og riggområder. Disse områdene omdisponeres midlertidig og skal tilbakeføres til jordbruksareal. Dersom arealet brukes til mellomlagring av masser skal dyrkajordlaget beskyttes mot blanding av masser og annen forurensing. Alternativet kan være å legge duk under eller å ta vekk matjordlaget og mellomlagre dette. Det må utvises spesielt hensyn for å unngå forurensing av kjemikalier etc.

Arealoversikt:

- 0,5 dekar dyrkajord omdisponeres permanent
- 3,5 dekar dyrkajord omdisponeres midlertidig
- 4,5 dekar beiteareal omdisponeres permanent
- 3,6 dekar beiteareal omdisponeres midlertidig

Vegen breddeutvides og får enkelte kurveutbedringer. Det betyr at det ikke blir arronderingsmessige endringer av jordbruksarealet. Det er lagt inn driftsavkjørsler i planforslaget og disse er gjennomgått med grunneier. Driftsavkjørslene skal sikre fornuftig tilgang til både skogsmark og jordbruksareal.

## 9.9 Massedisponering

Beregninger viser at det blir et lite overskudd på masser. Beregnet masser til overbygning er da trekt fra. Det kan ikke fastslås med sikkerhet om kvaliteten på fjellet er godt nok til å kunne brukes fullt ut som overbygning før anlegget kommer i drift. Volumet av overskuddet blir derfor usikkert. Det er ikke avgjort hvor lang strekning det blir satt i gang anleggsdrift på. Strekningen mellom Staurset og Haukvik er ferdig regulert og det kan være mulighet for at hele strekningen mellom Staurset og Vinjeøra blir bygd sammenhengende. Det ble i forbindelse med planen for Staurset – Haukvik søkt godkjenning for et deponiområde på eiendommen gnr 136 bnr 1. Området er godkjent og det er inngått avtale med grunneieren. Området har kapasitet også for overskuddet på strekningen Vinjeøra – Haukvik. Ved Vinje kirke er det regulert oppfylling av en bekkedal til utviding av parkeringsområdet. Overskuddsmasser kan også brukes der. Det er også gjort en foreløpig beregning av masse over- eller underskudd på strekningen Vinjeøra – Stormyra. Strekningen har underskudd på fjellmasser og kommer dette anlegget i gang på samme tidspunkt er dette et alternativ bruk av overskuddsmassene på strekningen Vinjeøra – Staurset.

Annen vegetasjonsmasse er beregnet brukt til overdekning av grøfter og fyllinger. Reine skrotmasser er planlagt deponert i henhold til avtalen på eiendommen gnr 136 bnr 1.

Det vil være behov for knusing av fjellmasser når disse skal brukes som del av overbygningen. Knuseverk må plasseres hensynsfullt slik at det blir minst mulig sjenanse for beboere og hyttefolk. Det beste alternativet vil være å plassere det på deponiområdet ved Barhalsen, der det også ligger til rette for mellomlagring av masser.

Asfalten på eksisterende veglinje skal freses og gjenbrukes i bærelag.

## 9.10 Riggområder

Langs hele veglinja er det regulert område til anlegg og rigg. I tillegg vil det være behov for et riggområde for både byggeledelse og til entreprenørens disposisjon. Da prosjektet Renndalen – Staurset ble gjennomført brukte Statens vegvesen bygningen og området ved det nedlagte samvirkelaget på Vinjeøra. Dette kan også være et aktuelt område når anleggsvirksomheten settes i gang. Det ligger også til rette for et riggområde ved det godkjente deponiområdet på Barhalsen.

## 9.11 Interessemotsetninger

Det er vanskelig å unngå interessemotsetninger når en gjeldende situasjon skal endres. Når ny veglinje krever at bygninger må fjernes oppstår det ofte interessemotsetninger. Det gjelder både ved utvidelse av eksisterende veg og ved bygging av veg i nytt terreng. I planforslaget er det prøvd å formidle en begrunnelse for hvorfor det er nødvendig å fjerne hus i vegtraseen. Det synes som der oppnådd forståelse for valgene som er gjort.

Det er registrert lite kulturminner, spesielle naturverdier inkl. jordbruksareal, skredfare, flomfare eller geotekniske vanskelige forhold i planområdet. Det oppfattes derfor ikke å være store interessemotsetninger for disse temaene.

Støy og fart er andre tema med interessemotsetninger. Der et er nødvendig er det lagt inn støydempende tiltak som vuller og/eller skjermer. Det er lagt inn siktkrav i avkjørsler og både horisontale og vertikale kurver er forsøkt minimaliserte.

## 9.12 Avveining av virkninger

Det er lagt vekt på en avveining av interesser og virkninger i planforslaget. Bortsett fra innløsning av tre boliger/hytter og et naust er det ikke registrert større konfliktområder. Trafikksikkerhet og miljø er viktige momenter i avveiningen.

# 10 Eiendomsforhold og grunnerverv

## 10.1 Berørte grunneiere og naboer

<i>Knr</i>	1612				
Gnr.	Bnr.	Fnr.	Hjemmelshaver	Adresse	Adresse
137	9		Berit Westerlund Støen	Helsetunveien 4A	7200 Kyrksæterøra
137	1		Rolf Egil Haukvik		7203 Vinjeøra
137	10		Arne Kolbjørn Opsal		7203 Vinjeøra
137	6		Arne Kolbjørn Opsal		7203 Vinjeøra
137	2		Anders Nielsen Haukvik		7203 Vinjeøra
137	2	1	Haukvik Kraft Smolt AS	c/o adv Tore Hallan	

137	2	2	Haukvik Kraft Smolt AS	c/o adv Tore Hallan	
137	7		Erna Foss Husby	Varmbuvegen 162	7224 Melhus
137	3		Arne Andreas Nielsen		7203 Vinjeøra
137	12		Eivind Petter Togstad	Sveanvegen 17	7310 Gjølme
137	21		Magna Bakken		7203 Vinjeøra
137	5		Henrik Tangvik Amundsen	Reppevegen 88 E	7054 Ranheim
137	4		Arne Midtlyng		
137	4		Jørgen Midtlyng	Prost Fergstads gate 19	7500 Stjørdal
137	11		Kjellaug Marie Opsal Gunnes	Lilleuglen	7540 Klæbu
137	15		Leif Midtlyng	Prestvegen 4	7327 Svorkmo
137	19		Kari Eldbjørg Larsgård	Jonsberget 8	6009 Ålesund
137	20		Per Egil Strømsvåg		7320 Fannrem
137	20		Randi Karin Strømsvåg		
137	23		Roar Haukvik		7203 Vinjeøra
136	1		Erik Barhals		7203 Vinjeøra
136	6		Liv Marry Avlesbug Reitan	Mellomveien 4	6512 Kristiansund N
136	8		Erik Barhals		7203 Vinjeøra
136	7		Marianne Lomundal	Leiraplassen 17	7710 Sparbu
136	7		Anders Lomundal		7203 Vinjeøra
136	7		Magnhild Elise Lomundal		7203 Vinjeøra
136	5		Tore Størset	Kristianstensbakken 13	7014 Trondheim
136	4		Anny Solbakk		7203 Vinjeøra
135	12		Kristin Barhals		7203 Vinjeøra
135	12		Erik Barhals		7203 Vinjeøra
135	1		Ingrid Fjelnset		7203 Vinjeøra
135	18		Kent Tangen Barstad	Saupstadringsen 29 B	7078 Saupstad
135	18		Irene Barstad	Saupstadringsen 17 B	7078 Saupstad
135	11		Knut Johan Haugen	Stamnan	7392 Rennebu
135	27		Wenche Hårstad		7203 Vinjeøra
135	44		Guri Sæther		6686 Valsøybotn
135	2		Annlaug Irene Fjelnsetnes	Lyngvollveien 10 A	7200 Kyrksæterøra
135	29		Øivind Karlsen	Akersbakken 39	0172 Oslo
135	37		Arne Louis Dahlen	Lefstad gård	7224 Melhus

Tabell 2 Grunneiere og rettighetshavere langs traseen

## 10.2 Grunnerverv

En vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnervervet skjer vanligvis ved forhandlinger med de berørte. Erstatning følger prinsippene i erstatningsvederlagsloven og de beregninger som følger av denne. Dersom det ikke er mulig, eller viser seg vanskelig å erverve grunn ved frivillig salg, kan grunn og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse). Regionvegsjefen kan gjøre dette med hjemmel i veglovens § 50, mens kommunen kan ekspropriere med hjemmel i plan- og bygningslovens § 16 – 2. Erstatning ved ekspropriasjon vil bli fastsatt ved rettslig skjønn.

Grensen for regulert trafikkområde danner grunnlaget for hva som kan erverves/eksproprieres til trafikkformål. Vanligvis settes grensen til minimum 2 meter utenfor fyllingsfot/skjæringstopp. I tillegg reguleres det vanligvis et areal på omtrent 5-10 utfor trafikkarealet som erverves midlertidig (midlertidig anleggsbelte).