

Reguleringsplan E39 Storehaugen - Førde



Innspel etter off.høyring av reguleringsplanen

Samandrag



Merknader ved offentlig høyring av forslag til detaljreguleringsplan for E39 Storehaugen - Førde

Avsendar	Gjeld	Innspel	Kommentar SVV 01.02.2023	Endringar i planen
Erik Bruland og Ann Kristin Sønnevik	60/8 og 14	<p>a) Eigedomane får betydeleg varig og midlertidig inngrep, med svært alvorlege konsekvensar for vidare drift og utvikling av landbrukseininga. Har hatt landbruksfagleg bistand frå NLR Vest. Det er viktig å avgrense både varige inngrep og inngrep i anleggstida så langt som muleg slik at besetningen kan oppretthaldast både i anleggsfasen og etter avslutta anlegg. Avklare moglegheit for erstatningsareal, både innanfor og utanfor bruket som kan kompensere for store varige arealtap, i planprosessen</p> <p>b) Verdifull matjord må rankast på eigendomen for vidare utnytting i jordbruksamanheng. SVV må nytte mindre verdifulle jordmassar (B- eller C-sikt) eller jord frå udyrka område på vegskråningar.</p> <p>c) Viktig at ein kan oppretthalde ordinær landbruksdrift i anleggsperioden. M.a. dagleg tilkomst til driftssenter og dyrka mark som ikkje er omfatta av anleggsområdet, samt behov for beiteareal. Gjeld begge sider av E39, inkl. også tilstrekkeleg beite for mjølkekyr i tilknytning til driftsbygning.</p> <p>d) Viktig å få etablert eit samla tun på eigendomen, for å sikre rasjonell og tilfredsstillande moglegheit for drift og utvikling av landbruksverksemda også etter planlagt inngrep.</p> <p>e) Skogsveg opp og over framtidig tunneltrasé/portal. Ynskeleg å endre vegen slik at en får slakkare stigning og moglegheit for å komme opp med nødvendig utstyr for å kultivere meir innmarksbeite i framtida</p> <p>f) Det lite tilgjengelege dyrkingsreserve som kan nyttas, viktig å utforme veganlegget slik at arealtapet blir så lite som mogleg. I planutkastet blir det blir liggande igjen to (1 og 2) små øyer av fulldyrka jord, desse vil gå ut av produksjon og bør leggest til areal rekneskapen.</p> <p>Foreslår at Lisjeelva blir flytta så nær inntil nye E39 som mogleg frå Postbrua og ned til søndre arm, i rør under jordbruksareal (A) og så i et meandrerende opent løp i areal B. Deretter i rør under nordre arm, og vidare 25-30 meter ned mot samløpet med Jølstra. Lisjeelva har vore flytta tidlegare. Vil gi meir opent bekkeløp og dermed betre forhold for vannlevande organismar. Det vil også gjere det mogleg med fortsett drift av de nemnte isolerte øyene av fulldyrka jord (1 og 2), ved å knytte de samen med tilstøytane areal til rasjonelle og drivverdige teigar. Lisjeelva har vore flytta tidlegare, for ca. 50 år sidan. Usamd i vektinga av landbruk og naturmangfald. Her ser det imidlertid ut som at jordverninteressene får et betydeleg tap, mens fordelane for naturmangfald og biodiversitet langs en bekk som i dag får maks score for både kantvegetasjon, gradient, substrat og vannføring, er temmeleg puslete.</p>	<p>a) SVV er positive til å opparbeide ny/forbetre dyrka mark/ervertve areal der det ligg til rette for det. På Bruland er det diverre lite tilgjengeleg areal som kan nydyrkast. Den delen av Ranshaugen (beite) som ikkje inngår i vegområdet vert planert ned i nivå med terrenget elles og tilrettelagt som fulldyrka areal (ca. 2,5 daa), og ein ser føre seg å jamne ut areal ved tunnelportalen. Vi har og hatt dialog med grunneigar med tanke på om det er andre areal. I landskapsplanen er det vist utslaking av areal inn mot vegen slik at jordbruksareal får jamn helling. Det kan jobbast meir med dette i samband med detaljprosjektering/grunnerverv. Dersom det er landbruksareal til leige/sal i området kan det avbøte ulemper på denne driftseininga. Dette er avhengig av frivillige avtalar og må ev. avklarast i samband med grunnervervet.</p> <p>b) Reguleringsplan sikrar at matjorda vert teke vare på og nytta til vekstmedium på jordbruksareal, jf. føresegn 3.1.1.b og 5.2.6 og kap. 6.2 i planomtalen. Mindre verdifulle massar skal nyttast på skråningar. Reguleringsplanen sikrar at det vert utarbeida detaljert massehandteringsplan/matjordplan der dette vert bruk av massar er nærmare omtalt jf. føresegn 2.6 og kapittel 6.2 i planomtalen.</p> <p>c) Behov for tilkomst internt på eigedomen i anleggstida vert teke til etterretning. Praktiske løysingar må avtalast i samband med grunnerverv/anleggsarbeidet. Ein rekne med at store deler av område regulert til anleggsområdet vert nytta av SVV, særleg i den tida det er massetransport ut av tunnelen. Biltrafikk og gang- og sykkelvegen må leggest om fram til ny tunnelportal er bygd. Det trengs og areal for å ranke opp matjord som skal takast vare på. Ein vil søke å tilbakeføre areal til grunneigar så snart det let seg gjere for å minske tidsperioden arealet er ute av bruk.</p> <p>d) Med framleis landbruksdrift på eigedomen etter veganlegget er ferdig er det uheldig at bustadhus og hovuddriftsbygg/det meste av dyrka mark er på kvar si side av E39. Det vil innebere mykje kryssing av E39 og er uheldig både med tanke på trafikktryggleik og drift av landbrukseigedomen. SVV er positive til gjennom bidra til at eigedomen får etablert våningshus i samband med hovuddriftsbygg (på gbnr 60/8). Avklarast i samband med grunnervervet.</p> <p>e) Skogsveg kryssar området ved forskeringa og må reetablerast over den nye portalen. Justeringar kan jobbast vidare med i samband med detaljprosjekteringa, i samarbeid med grunneigar.</p> <p>f) Vi ser at landbruk har nytte av å justere elveløpet og registrerer at bekken er flytta tidlegare. Reguleringsplanen viser ikkje omlegging av Lisjeelva oppstrøms der den kryssar nytt veganlegg. Det skal vurderast habitatforbetrande tiltak i denne delen av elva, i samband med vi vurderer om omlegging er muleg. Dette vil vere avhengig av løyve frå NVE/statsforvaltar. Bekken har stor verdi som oppvekstområde for småfisk. Området illustrert som ein dam i landskapsplanen er planlagt bygd ein kulp med djupare vatn som betrar overlevinga for ungfisk når det er lite vatn i elva.</p>	

		<p>g) Gjennom dialogen med SVV oppfattast at tilbakeføring av sørlege teig inne i veganlegget og lukking av bekk i dette inngår i planutkastet.</p> <p>h) Ber om at planen vert justert: Parkeringsplass til fiskarane - grunneigar sitt forslag er å bruke same avkøyrse som gnr. 60, bnr. 10, og køyre på nedsida av hovudveg bort til elven. Parkeringsplassen vil då ligge på gnr. 60, bnr. 14 og løyse forholdet til fiskarane på tilfredsstillande samtidig som landbruksinteressene vert ivaretekne.</p> <p>i) I planforslaget er lagt til grunn at arealet i sør innanfor krysset ved tunnelportal skal behaldast av grunneigar som fulldyrka jord og der Lisjeelva er lukka. Innanfor dette området er det i planen avsett plass og tilkomst for et pumpehus. Denne plassering er uheldig for framtidig drift av arealet på en best mogleg måte. Grunneigar ber derfor om at pumpehuset vert flytta, f.eks. til nordre side av tunnel opninga, der areal ikkje skal nyttas til landbruksformål etter planforslaget.</p> <p>j) For grunneigar er det vidare viktig at veganlegg og grunneigars resteigendom vert sikra slik at ein unngår hjortetrekke over attverande del av fulldyrka jord.</p>	<p>g) Svv har føreslege å lukke bekken på dele av strekninga. NVE har lagt ned motsegn mot lukking av bekken. Både Statsforvaltar og NVE som fagmynde på naturmiljø og landbruk vurderer at verdien for naturmangfald er større enn tapet for landbruk ved å lukke bekken. SVV har etterkomme kravet frå NVE og reguleringsplanen viser at bekken skal vere open mellom køyrevegane. Arealet inne i sørlege sløyfe vert tilbakeført til dyrka mark.</p> <p>h) Rett til parkering og tilkomst til Brulandshølen er flytta aust for Brulandshølen. Tilkomst skjer frå felles avkøyrse med gbnr 60/10 vidare parallelt med riksvegen fram til parkeringsplass på gbnr 60/14. Frå parkeringsplassen går ein (som i dag) over gbnr 60/14 fram til Brulandshølen. Det skal settast opp låsbar grind i grensa mellom eigedomane. Det er 2 stoppekranar i området som ein må unngå eller flytte. Parkeringsplass er vist som P1 i plankart R15 og landbruksveg som f_KV31.</p> <p>i) VA-stasjonen er plassert på lågaste punktet i nettet som er gunstig. SVV er positive til å justere plasseringa til andre sida av E39 avsett til anna veg areal om dette teknisk er ei akseptabel løysing. Vert avklart i samband med detaljprosjektering av VA-anlegget. Reguleringsplanen vert ikkje endra no.</p> <p>j) Svv tek innspillet om hjortetrekke til orientering. På grunn av mange hjortepåkøyrser i område mellom Sanderplassen og Brulandsberget kan det vert aktuelt med tiltak. SVV vil rådføre seg med grunneigarar og lokale viltmynde for type tiltak og ev. oppsetting av ev. gjerde.</p>	<p>Plankart R 15 og R16 Føresegn</p>
Oddvar og Gretha Bruland	60/111	<p>a) Eigedomen har i dag en naturstein mur mot eksisterande veganlegg. Denne gir en viss «avstand» til trafikk og ferdsel. Foreslår at denne muren ved detaljplanlegging vert heva og forlenga med tilbakefylling bak mur. Det gir tydelegare skille mellom trafikk, både motorisert og økt gang- og sykkeltrafikk, slik at hageareal på eigendomen kan skjermast. Dette ønskes innarbeida i planmaterialet.</p> <p>b) Viser til at støyrapport viser betydeleg økt støy, at desse ligg over grensenivå i T-1442/202, og at det går fram av forslag til reguleringsføresegner, at Klima- og miljødepartementet sine retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) med rettleiing skal leggest til grunn for støytiltak. For grunneigar er forholdet til støy viktig. Det bes derfor om at støytiltak vert innarbeidd i detaljreguleringsplan. Grunneigar ber om at skjermingstiltak skjer så nær støykjelde som mogleg, f.eks. ved skjermingstiltak på natursteinmur som er omtalt ovanfor. Dette for at også uteareala på eigendomen kan være egne til bruk/rekreasjon/fritid etter utbygginga.</p> <p>c) Eigdommen må sikrast minst like god køyrbar tilkomst, også når det gjelder stigningsforhold, som den har i dag og at dette vert vist i planmaterialet.</p>	<p>d) Ny riksveg stig mot nytt kryss med over portal og ligg til dels høgare enn i dag – slik at dagens mur til dels vert fylt inntil. I avslutninga av eigedomen mot gangvegen er det naturleg med ein låg mur eller skråning med gjerde på toppen, som avgrensing mot gangvegen. Nederste delen av hagen kan løftast/fyllast opp slik at hagearealet vert flatare enn i dag. Dette er vist i landskapsplan 03. Dagens veg vert opparbeidd til hage så lang den går ut av funksjon som veg.</p> <p>e) Mur på utsida av gangvegen gir truleg lite reduksjon av støyen ved huset, fordi huset ligg høgt over riksvegen og muren langt frå køyrebana. Eigedomen ligg i gul sone med førebels berekna støy på 65 Lden frå eksisterande veg. Med ny veg er støy berekna å auke til 66 Lden (raud sone). I samband med detaljprosjekteringa vert eigedomen nøyare vurdert med tanke på type tiltak som gir effektiv skjerming. Type tiltak må ein komme tilbake til i samband med gjennomføringa av prosjektet. Bustader har krav på støytiltak for innandørs støy og ein skjerm uteplass.</p> <p>f) Plassering av ny avkøyrse er vist i reguleringsplankartet. Ny tilkomst til eigedomen går via gang- og sykkelvegen over tunnelportalen. Denne ligg høgare enn dagens E39, og stigninga i ny avkøyrse vert dermed mindre enn i den avkøyrsla som eigedomen har i dag.</p>	<p>Revidert O3</p>
Gunn Berit Bruland	60/13	<p>a) Har mykje trafikkstøy i dag, både innandørs og ute på gardsplassen. Det er til tider vanskeleg å kommunisere utandørs. Ved skade på vegbane, så sliter vi med vibrasjonar. Ved endring på gangveg fjernes deler av marka hos nabo, som i dag dempar noko trafikkstøy for oss. Støyen har økt gradvis frå år til år, og nå får vi mest sannsynleg en større auke i trafikkstøy. Regner også med økt støy frå anleggstart til slutt. Samt generelt meir støy frå trafikken som blir lagt ut på</p>	<p>a) Eigedomen har førebels berekna støy på 66 Lden og vil med ny veg få omlag 65 Lden. I samband med detaljprosjekteringa skal eigedomen bli vurderast nøyare med tanke på støytiltak, og kva type tiltak som gir effektiv skjerming. Terrengendringar, kryss mm. vil vere ein del av støyberekninga. Det er krav til støynivå innandørs og på ein utandørs opphaldsplass. Type tiltak og utforming må ein komme tilbake til i neste fase.</p>	

		<p>det som i dag er dyrka mark. Økt trafikkstøy ved nedbremsing og akselerasjon pga. rundkøyning og svingar.</p> <p>b) Ønsker at prosjektet hever marka nedanfor husa og fortsette muren som i dag er ved nabogarden (skravert på bilde). Betre hadde nok vært å heve gangvegen også, det ville truleg økt sikkerheita til de som ferdes der. Fordeler med heving av mark:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Vil truleg være støydempe for oss. -Kanskje vil det dempe vibrasjon frå E39, da det blir meir masse og flytte på. -Kortreist masse frå tunnel bygging (miljøvennleg) -Lettare drifte av marka da en del av de bratte skråningane vil forsvinne. -Betre livskvaliteten for oss som bur her 	<p>b) Bygningane ligg høgare enn vegen og mur utanfor gangveg vil bli liggjande eit stykke ifrå køyrevegen på utsida gangvegen, dvs. at mur vil truleg gi liten effekt på støytilhøva ved husa. Truleg er det mest aktuelt med tiltak på bygget med tanke på innandørs støy. Det er i utgangspunktet ikkje planlagt å heve marka ned mot gangvegen, med mindre dette er naudsynt ut frå grunnforhold/stabilitet. Dersom det vert aktuelt å heve området kan ein slake ut terrenget slik at driftstilhøva vert betre og ev. heve gangvegen. Dette vert avklart i samband med detaljprosjekteringa og kan avtalast i samband med grunnervet. Reguleringsplanen gir rom få å gjere tiltak på arealet.</p>	
Egil Nikolai og Trine Lise Sjursæther, Aud Skilbrei	207/1, 2	<p>a) Eigendommene vil bli utsett for betydeleg varig og midlertidig inngrep i forbindelse med gjennomføring av forslag til reguleringsplan og med konsekvensar for vidare landbruksdrift. Svært viktig at det vert lagt til rette for å kompensere for tapt landbruksareal med dyrking av nytt areal på eigendommene. Videre at attverande areal blir egna for rasjonell landbruksdrift, både når det gjelder areala sin karakter og tilkomstforhold til de ulike teigar.</p> <p>Foreslår at plangrensen vert utvida for å ivareta eigendommens behov for jordbruksareal etter at veganlegget er ferdig.</p> <p>b) Viktig at all matjord rankes og tas vare på for etablering av nye landbruksareal. Tunnelarbeida vil vidare gi betydeleg tunnelmasse. Grunneigarane vil gjere gjeldande at slik masser først og fremst må tas i bruk på disse eigendommene for å etablere nye areal egna for maskinell drift.</p> <p>c) Viktig at tunnelmassar nyttas for etablering av best mogleg skjerming av veganlegget lokalt, slik at ein kan oppnå best mogleg støyforhold på resteigendommene og avgrensar de visuelle konsekvensar av veganlegget.</p> <p>d) Interne veier for eigendommene i planforslaget har etter grunneigarane sitt syn gitt grei plassering. Det ønskes i tillegg at det vert lagt inn intern driftsveg langs austsida av elv, mellom elv og ny E39, slik at disse to interne driftsvegane heng i saman. Dette bl.a. for å forenkla kryssing av elv ved større vannføring.</p> <p>e) I anleggsfasen er det viktig at anleggsområdet avgrensast og at vert lagt til rette for at eigendommene kan driftast også i anleggsperioden med tilkomst til de attverande areal.</p> <p>f) NLF har utarbeidd forslag til avbøtande tiltak på vegne av grunneigarar. Foreslår at SVV innlemmar skogteig på 6,4 daa (gbnr 207/3) i planområdet og at alt skogareal i dette område på 204/1 i areal vert dyrka opp. Kan dyrkast opp med stadeigne massar. Vil samla med dagens dyrka mark gje ein velarrondert teig på ca. 46 daa dyrka mark, jf. skisse.</p> <p>g) Areal på 207/1 nord ved tunnelpåhogg/vest for Storelva eignar seg for oppdyrking (207/2 leiger arealet i dag) – utgjir ca. 15-16 daa. Grunnlendt, må tilførast massar utanfrå ved oppdyrking.</p> <p>h) Egedomen er strekt berørt ved at vegen ligg rett framfor stoveglasa og ved tap av jordbruksareal. Arealrekneskapet kan forbeistrast, jf. forslag. Byggherre kan kanskje og spare økonomisk ved å bruke massar nær tunnel.</p>	<p>a) SVV er positive til å opparbeide ny/forbetre dyrka mark. Reguleringsplanen legg opp til opparbeiding av jordbruksareal på dagens skogsområde/framtidig anleggsområde vest for Storelva på areal som grensar mot gbnr 209/9 jf. føresegn 2.4 og 3.3.2.</p> <p>b) Naturleg at jordmassar vert nytta til å reetablere jordbruksareal på egedomane som taper slikt areal. Reguleringsplan sikrar at matjorda vert teke vare på og nytta til vekstmedium på jordbruksareal, jf. føresegn 3.1.1.b og 5.2.6 og kap. 6.2 i planomtalen. Mindre verdifulle massar skal nyttast på skråningar. Reguleringsplanen sikrar at det vert utarbeida detaljert massehandteringsplan/matjordplan der dette vert beskrive nærmare, jf. føresegn 2.6 og kapittel 6.2 i planomtalen.</p> <p>c) Reguleringsplanen har voll langs E39 frå tunnelportal og til Storelva, denne dempar noko støy og innsyn frå E39. Voll er vist på landskapsplan O3.</p> <p>d) Traktorveg på austsida av Storelva mellom dei driftsvegane kan av inngå som del av tilstelling av anleggsområdet etter bruk.</p> <p>e) Behov for tilkomst internt på egedomen i anleggstida vert teke til etterretning. Praktiske løysingar må avtalast i samband med grunnervet/anleggsarbeidet. Bruk av anleggsområde/tidsrom vert avtalt nærmare i samband med grunnervet.</p> <p>f) Planområdet er ikkje utvida til naboeigedomen 207/3, m.a. fordi det ikkje er behov for arealet i samband med veganlegget. Ev. opparbeiding av denne teigen må skje etter søknad om nydyrking og ev. avtalast i samband med grunnervet. Skogteig på gbnr 207/1 (ca. 18 daa) er planlagt dyrka opp. Saman med tilgrensande dyrka mark vil det bli ein teig på om lag 34 daa. Permanent erverv av dyrka mark på gnr. 207/1 og 2 utgjir ca. 15 daa.</p> <p>g) Arealet inngår i areal regulert til anleggsområde. Dersom området vert nytta som anleggsområde skal det stellast til som dyrka mark, jf. teikning O3. Jordmassar frå areal under veganlegget i dette området kan tilførast.</p> <p>h) Reguleringsplanen legg opp til å dels å kompensere for tapt jordbruksareal ved tilrettelegge skogteig for jordbruk og nytte massar til voll ved huset slikt at nærføringsulempene vert mindre. Erstatning for inngrepet vert avklart i samband med grunnervet. I samband med detaljprosjekteringa/ grunnervet kan det diskutast om det er finnes andre aktuelle avbøtande tiltak.</p>	
Roger Barsnes, Nancy Indrebø, Hilde Asperheim	206/13 og 14	<p>a) Ny tilkomst til hytter. I dag bruker me parkeringa ved Storehaugen og følger sti over bøen ved Nyheim. Begge hytter har tett tank for renovasjon og må ha tilkomst for traktor med tank for tømning av tank. Men me ønskjer ikkje å ha E39 nærmare naturreservatet ved Skilbrei enn strengt tatt nødvendig pga.</p>	<p>a) Tilkomsten til hyttene vert betre enn i dag. Det vert bygd ny felles tilkomstveg (f_KV21) for personbil/traktor for hyttene og landbrukseigedomane. Vegen vert bygd med grøfter/drenering. Snu/parkering for 2 personbilar vert opparbeidd ved hyttene</p>	

		<p>støy og nærheit mot hytter og vatnet. Det må også byggast moglegheit for å parkere og snu køyretøy ved hyttene. Frå før skal det vera tinglyst vegrett. Vegen må byggast med drenering på slik måte at den toler store mengder nedbør og smeltevatn, jf. reguleringsføresegn 3.1.3 ny landbruksveg.</p> <p>b) Begge hytter nede ved vatnet får vatn frå tilhøyrande bekk og eigen brønn. Prosjektet kan ikkje øydeleggje naturlig vanntilkomst. I tilfelle må ein vurdere boring eller legge ned rør frå kommunalt som alternativ. Det manglar også detalj om brønn i reguleringsplan kap. 2.8.1</p> <p>c) Det må byggast støyvoll som skjermar hyttene i størst mogleg grad. Vollen må følgje den nye landbruksvegen og byggast lengst mogleg sørover slik at det blir ein naturleg avgrensing mot nye E39. Dette med omsyn til støy og visuelt med aukande trafikkbilde. Det er også ønskeleg å behalde mest mogleg av naturlege tresortar som lønn og bjørk etter vollen på vestsida. Eventuelt plante opp igjen som avbøtande tiltak.</p> <p>d) Hyttene får straum via luftkablar. I anleggsperioden blir linjene mest sannsynleg kopla ut og nettet blir gjort straumlause. Ber om at prosjektet vurderer tiltak for den perioden. Hyttene bruker straum også om vinteren for holde hyttene frostfrie. Hyttene er i bruk store deler av året og i perioden med anleggsarbeid ved Storehaugen og sørsida av tunnelen vil hyttene i ikkje vera tilgjengeleg. I denne planfasen kan det vera vanskeleg å estimere kor lang periode det vil bli.</p>	<p>samband med detaljprosjekteringa. Vegrett vert tinglyst. Det skjer i samband med grunnervet.</p> <p>b) Brønnar som kan verte råka av veganlegget vert registrerte før anleggstart. Der drikkevassbrønnar vert øydelagde må SVV syte for at ny vassforsyning vert etablert . Før veganlegget startar opp skal det planleggast korleis vassforsyning skal løysast der denne vert øydelagt, jf. føresegn 2.6. Kap 2.8.1 er oppdatert.</p> <p>c) Støyvoll ovanfor hyttene er lagt inn i reguleringsplanen, jf. O2 og lagt inn som anna vegareal i plankart R4, denne skjermar hyttene mot støy. I samband med detaljprosjekteringa vil ein vurdere om støyvollen kan forlengast mot vest. Prosjektet vil behalde eksisterande vegetasjon så langt som muleg, og særleg i området mot Skilbreivatnet. Der vegetasjon vert fjerna vert det lagt til rette for naturleg revegetering eller planting med naturleg vegetasjon for området.</p> <p>d) Omlegging av straum i anleggsperioden/permanent vert planlagt før anleggstart slik at straumtilførsel kan oppretthaldast. Kortare avbrot kan skje. Ein vil finne mellombelse løysingar for gangtilkomst til hytta i anleggsperioden slik at eigar får tilkomst også då, løysingar vert avtalt i samband med bygginga/grunnervet.</p>	<p>b)Føresegn 2.6 Kap 2.8.1 er oppdatert.</p>
Jon Håvard Ødven	209/1	<p>a) Garden ligg utanfor høyringsområde og er siste gard/eigedom i tidlegare Gaular Kommune, Bygstad sokn slik det er i dag, og er derfor være viktig med gode løysingar akkurat her Drenering under vegen ved dagens busslomme på min eigedom manglar, ved å tilføre massar kan problemet løysast. Det bør være einssidig busslomme mot aust, om mogleg utviding av eksisterande busslomme, kan fungere som snuplass.</p> <p>b) Ved bygging av E39 på 90-talet vart det på garden Langeland deponert og planert rundt 100 000 kubikk masser. Her ligg veger med litt jord over og det trengs masser også ved andre områder her på garden.</p> <p>c) Skulle det bli behov for bompengerevjuving på sideveg mot Førde må garden/eigedommen Langeland g.nr:209 b.nr: 1 med svært lang grense til Statens Vegvesen ikkje stenges og deles av bom på innmarka og på utmarka. Utmarkavkøyrslar for garden Langeland i nord er av Statens Vegvesen flyttet inn i tidlegare Førde Kommune grunna siktforhold.</p>	<p>a) Denne planen løysar ikkje dei problemstillingane som grunneigar tek opp. Men som grunneigar peikar på kan nytt trafikkmonster gjere at det kan vere formålstenleg med snuplass eller liknande, t.d.. for skulebuss eller liknande øvst i dalen ved denne eigedomen/ev. bomstasjonen. Dette må avklarast i samband med korleis ein planlegg bussruter den tida veganlegget opnar. Tiltak må ev. løysast som byggesak eller i eigen reguleringsplan.</p> <p>b) SVV merkar seg grunneigar sitt innspel. Det er ikkje planlagt at det skal plasserast overskotsmassar på denne eigedomen. Dersom dette vert aktuelt må dette avklarast i samband med byggeplan og evt. eigen plan/søknad.</p> <p>c) Problemstillinga knytt til eigedomen og bompengerevjuving er notert og vert vurdert i samband med bompengesaka.</p>	
Rune Espeland Frode Bareksten, Kåre Laukeland,	210/1 og2, 5, 4	<p>Innspel frå NLR på vegne av grunneigarane:</p> <p>a) Deponiet er planlagt plassert delvis på fulldyrka jord. Det er av avgjerande betydning for grunneigarane at deponiet blir anlagt, drevet og ikkje minst avslutta og ferdigstilt til fulldyrka jord etter beste miljømessige og agronomiske prinsipp. For best mogleg å ivareta eigendommenes behov for jordbruksareal etter at veganlegget er ferdig, foreslår vi at plangrensen vert utvida.</p> <p>b) Svært viktig for grunneierne at Statens Vegvesen forpliktar seg til å levere nok masser til at planen lar seg gjennomføre, og at en ikkje blir sittande igjen med at halvfullt deponiområde.</p> <p>c) Statens Vegvesen må også forplikte seg til å ferdigstille hele deponiområdet til å oppfylle krav til fulldyrka jord som angitt i Arealklassifiseringssystemet AR5, pkt. 4.7 Jordbruksareal på påfylte masser. topplaget (matjordlaget) bør ha en kvalitet som er i tråd med handboka <i>Overskuddsmasser - fra problem til ressurs</i> frå Norsk Landbruksrådgiving og NIBIO, siste utgåve 2022.</p> <p>d) Grunneierne er derimot bekymra for at de vil bli sittande igjen med et jorddekke som er for tynt til at området ikkje kan klassifiserast som fulldyrka jord etter ferdigstilling. Skal et areal <i>kunne grøftast ved behov</i>, må en i praksis legge på 120 cm med lausmasser oppå sprengsteinsfyllinga. Dvs. at her er behov for 130 000 kubikkmeter med jord og andre lausmasser.</p>	<p>Svv tek innspelet til orientering. Planområdet er endra etter høyring og området på Espeland der det var planlagt å utfylling med massar for å opparbeide landbruksareal går ut av planen. Det er aktuelt å utarbeide eigen reguleringsplan for området.</p>	

		<p>e) All matjord og også andre egna masser frå planområdet må takast vare på, mellomagrast forsvarleg og gjenbrukast til å reetablere et tilstrekkeleg tjukt dyrkingssjikt.</p> <p>f) Foreslår at bekken gjennom området vert lagt i røyr frå utløpet under driftsbygningen på gnr. 210/5, og ca. 130 meter mot sørvest, før en legger nytt opent bekkefar langs kanten av deponiet frem til eksisterande bekkefar omtrent midt på deponiområdet. Dette vil gi kortast mogleg lukking, samtidig som en unngår å la bekken gå gjennom deponiet, med fare for utvasking av nitrat- og ammonium-rester frå sprengingane, steinstøv mm. Plangrensen må da justerast noko, og gå langs nytt bekkefar.</p> <p>g) Denne løysningen vil også gi moglegheit for å fylle igjen den gamle «elvedalen», og samtidig bør en strekke planområdet helt opp til fylkesvegen langs hele strekningen forbi gnr. 210/1, for å jamne ut «haug og hammar» også i det området som nå ligger utanfor plangrensen.</p> <p>h) Det renner fleire mindre bekker inn i deponiområdet frå øst og frå nord. Disse må tas inn i rør, samlast og leiast gjennom anleggsveien og til eksisterande bekk</p> <p>i) legger anleggsvei ned i grensa mellom 210/1 og 210/5, det det går en enkel traktorveg i dag, austover langs hele kanten av deponiet, og opp igjen i grense mellom 210/2 og 210/4. Veggen vil både tjene til inntransport av masser, og til drifteveg for seinere jordbruksformål.</p> <p>j) Planen for steindeponiet ser ut til å være tenkt knytt opp mot plan for omlegging av fylkesvegen forbi deponiområdet. Dersom fylkesvegen blir lagt litt lengre mot nord enn dagens trase, (i staden for mot sør og inn på fulldyrka jord) og senkast litt, vil en både skåne jordbruksareal og også få tilgang på steinmassar til å bygge anleggsveien. Anleggsveien og steinmassen vil også gjere det mogleg å komme til for å drenere ut myra, og ta vare på myrmasane til seinare bruk som toppdekke.</p> <p>k) Om det blir særleg mye verre enn ved å skyve myrjorda framfor seg nedover flaten (og ut i bekken?) er usikkert. Av og til er CO2 utslipp fra inngrep i myr uunngåeleg, og det beste en kan oppnå er å hente ut en gevinst i andre enden. I dette tilfelle blir gevinsten et tjukkare og betre dyrkingssjikt oppå all tunellsteinen.</p> <p>l) I tvil om korleis selve utfyllinga er tenkt gjennomført. Dersom en berre fyller steinmassar rett ut i ei djup myr, vil vekta av steinen presse myrmasane opp- og framover, mens steinen synke til botn. Går ut frå at ein ikkje har tenkt å legge 30-40 dekar med geonett og duk oppå myra først? Myrjord kan vere til en ressurs som kan være med å sikre et tilstrekkeleg tjukt jordlag oppå steinutfyllinga, jf.. mine innleiande kommentarar. Da bør en starte med å tørrlegge myra på forhånd, for så å ranke den opp til at en starte en formoldings- prosess slik at myrjorda blir langt betre egna til innblanding i et topplag enn det rå myrjord er.</p> <p>m) Anleggsveien vil også kunne fungere som en flomvoll, og være med å avgrense partikkelavrenning frå steindeponiet, forutsett at den anleggas på forhånd og plastrast med stadeigen jord inn- og utvendig og vert tilsådd med gras.</p>		
Ingeborg Espeland Grinde, Halgeir Grinde, Merete Espeland Gåsvær	210/14, 26	<p>a) Ynskjer at avkøyrsløp til gnr. 210 bnr. 14, 15 og 26 på kartsnitt R1 blir vist som pil, slik at vi har mogelegheit til å flytte avkøyrsløp ved utbetring av Fv.57. Dette for å få ein mindre bratt tilkomstveg til eigedomane. Ny trafikksikker veg med god tilrettelegging for mjuke trafikantar og bruk av overskotsmassar til å betre jordbruksdrift på Espeland er svært velkommen.</p> <p>b) Ynskjer at det langs dagens E39, kartutsnitt R4, R3 og R2 blir nytta tunnelmassar til å utforme ein «tilgivande» vegkant på vest/nord-sida slik at</p>	<p>a) Planområdet er endra etter høyring og området på Espeland der det var planlagt å utfylling med massar for å opparbeide landbruksareal går ut av planen. Det er aktuelt å utarbeide eigen reguleringsplan for området. Innspela vert tekne til orientering.</p> <p>b) Sideareal langs eksisterande E39 sør før dagens kryss med fv 57. er ikkje planlagt i detalj, men det er sett av nok plass til å</p>	

		<p>støy frå trafikk blir dempa. Lyden frå spesielt tungtransport bærer i dag veldig godt ved vind frå aust.</p> <p>c) Vegane langs Skilbreivatnet er mykje nytta i dag til turveg. Ynskjer at det blir vurdert også å legge ein «tilgivande» vegkant der ny veg, som vist på kartsnitt R4, går langs med Skilbreivatnet for å hindre at trafikkstøy «bærer» langs vatnet.</p>	<p>gjennomføre trafikktryggingstiltak. Voll kan vurderast i samband med detaljprosjektering/grunnervet.</p> <p>c) Planområdet er innskrenka langsetter Skilbreivatnet etter krav frå Statsforvaltaren av omsyn til naturmiljøet. Det er ikkje plass til voll langs vatnet.</p>	
Olaug-Hanne Espeland	210/5	<p>a) Dei sørvende bakkane nedanfor fylkesvegen er viktige landbruksareal. Det bratte terrenget har over år medført risiko under arbeid og ferdsel med landbruksmaskiner. Utsiktene til å få retta ut kurva på bakkane, tryggare arbeidshøve samt auke areal slåttemark i sørvendt terreng er positive. Ettersom grunneigarane ynskjer dette, vel eg å støtte planen om steindeponi i dalen her. Mengdene med stein vil utvilsamt endre Espeland for alltid. Eg håpar difor at ein utfører arbeidet med landskaps arkitektonisk gode kurver som gjer inngrepet so veltilpassa og lite prangande som råd og i tråd med avtalar gjorde med grunneigarane. Går ein i gang med deponiet må det fullførast på ein god måte i tråd med plan og avtale med grunneigarane. Dette inkluderer at steinmassane vert dekkja med tilstrekkeleg mengde jord der ein får landbruksareal. Ny trafiksikker veg med god tilrettelegging for mjuke trafikantar og bruk av overskotsmassar til å betre jordbruksdrift på Espeland er velkommen. Ynskjer at avkøyrse til gnr. 210 bnr. 14, 15 og 26 på kartsnitt R1 blir vist som pil, slik at vi har mogelegheit til å flytte avkøyrse ved utbetring av FV57. Dette for å få ein mindre bratt tilkomstveg til eigedomane</p> <p>b) Eg støttar ellers kommentarane til gnr.210, bnr. 26:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Ynskjer at det langs dagens E39, kartutsnitt R4, R3 og R2 blir nytta tunnelmassar til å utforme ein «tilgivande» vegkant på vest/nord-sida slik at støy frå trafikk blir dempa. o Vegane langs Skilbreivatnet er mykje nytta i dag til turveg. Ynskjer at det blir vurdert også å legge ein «tilgivande» vegkant der ny veg, som vist på kartsnitt R4, går langs med Skilbreivatnet for å hindre at trafikkstøy «bærer» langs vatnet. 	<p>a) Planområdet er endra etter høyring og området på Espeland der det var planlagt å utfylling med massar for å opparbeide landbruksareal går ut av planen. Det er aktuelt å utarbeide eigen reguleringsplan for området. Innspelet vert teke til orientering.</p> <p>b) Sideareal langs eksisterande E39 sør før dagens kryss med fv 57. er ikkje planlagt i detalj, men det er sett av nok plass til å gjennomføre trafikktryggingstiltak. Voll kan vurderast i samband med detaljprosjektering/grunnervet.</p>	
Direktoratet for mineralforvaltning		<p>Viser til merknad i samband med oppstartsvarsel. Positive til at SVV i reguleringsplanen har redusert overskotsmassar til 0,7 mill. m³ frå anlegget, og at det i kap. 6.2 i planomtalen er vist at det skal utarbeidast ein massehandteringsplan. Ingen nye merknader.</p>	<p>SVV tek innspelet til orientering</p>	
Vestland fylkeskommune		<p>a) <i>Klima og miljø:</i> Arealbeslag og materialproduksjon er dei største bidragsytarane til klimagassutslepp. Planen vil føre til omdisponering av mellom anna myr, som inneheld mykje karbon. Planen legg vidare opp til nedbygging av store landbruksareal og ein del naturområde. Eit redusert arealbeslag i planen er viktig for å redusere klimagassutslepp, sikre naturmangfaldet og opprettehalde jordbruksareal. Veglinja bør difor optimaliserast i det vidare for å redusere nedbygging. For naturmangfald er det i konsekvensutgreiinga lista fleire avbøtande tiltak. Desse bør sikrast gjennom føresegnene.</p> <p>b) <i>Kulturminne og kulturmiljø</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • § 9 undersøkingar og påviste automatisk freda kulturminne innanfor planområdet Fylkeskommunen registrerte i alt fire automatisk freda kulturminneområde i samband med undersøkinga i perioden 29.08-09.11.2022. Dei automatisk freda kulturminna har nasjonal verdi er freda jf. lov om kulturminner § 4, a., c. og j. Med til eit automatisk freda kulturminne høyrer ei sikringssone på 5 meter som òg er automatisk freda, jf. lov om kulturminner § 6. • Fylkeskommunen meiner dei freda kulturminna ikkje er sikra godt nok i planen. Å ta automatisk freda kulturminne ut av ein plan er ikkje det 	<p>Området på Espeland er teke heilt ut av planen og innspelet som gjeld konkret dette området er dermed ikkje relevante for planen som vert lagt fram for kommunestyret. Innspelet vert teke til orientering.</p> <p>a) Klima og miljø</p> <ul style="list-style-type: none"> • Område og myra ved Espeland er teke ut av planen, noko som gir halvering av klimagassutslepp frå areal. Det vert jobba ytterlegare med reduksjon av klimagassutslepp i prosjektet. SVV har krav om å redusere klimagassutslepp med 50 % innan 2030 for si verksemd. Omfanget av mellombels anleggsområde kan reduserast når ein planlegg anleggsdrifta meir i detalj, elektrifisering og bruk av materialar med mindre klimagassutslepp er område som vert jobba med fram mot gjennomføring. Kontraktskrav om at entreprenør skal sertifisere utbygginga etter bærekraftsertifiseringssystemet Breeam Infrastructure eller tilsvarande system, og skal oppnå nivå «very good» eller betre, jf. planomtalen kapittel 6.2 og føresegn 2.6. • Fleire krav til miljø eller avbøtande tiltak er innarbeidd i føresegnene, m.a. under punkt 3.4. og 5.2 etter høyringa. Føresegn 2.6 viser til kapittel 6.2 i planomtalen. Det skal utarbeidast ein Ytre Miljøplan i prosjektet. <p>b) Kulturminne og kulturmiljø</p>	

		<p>same som vern. Kulturminna blir på denne måten liggande mellom to store tiltak: Fylkesveg 57 i nord, og rigg- og anleggsområde i sør og søraust. Fylkeskommunen meiner det er stor fare for at kulturminna blir skada i samband med anleggsarbeidet sjølv om kulturminna blir merka i anleggsperioden. Det er snakk om store tunnelmassar som skal deponerast i areala rundt, som fører til store landskapsendringar.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vestland fylkeskommune fremjar motsegn til at dei automatisk freda kulturminna id 294843 og 294844 på Espeland er tatt ut av planområdet, med heimel i plan- og bygningslova § 5-4 og etter vurderingar i tråd med Rundskriv T-2/16 punkt 2. Kulturmiljøet er av nasjonal verdi (punkt 2 a), og konsekvensane er av ein slik karakter at motsegn er naudsynt for å ivareta kulturmiljøinteressene (punkt 2b). Motsegna blir trekt dersom arealføremålet rigg- og anleggsområdet blir trekt mykje lenger mot søraust, eller at plangrensa blir utvida slik at alle dei automatisk freda kulturminna på Espeland blir innlemma i planområdet, og merka som bandlagt H730 og med eiga føresegn som sikrar vern. Arealføremålet for det bandlagde område må vere foreinleg med vern. Eit tredje alternativ for å, er at alle kulturminna på Espeland blir søkt frigjeve gjennom plan, jfr. lov om kulturminne § 8 fjerde ledd. Alle dei tre endringsforslaga krev ny avgrensa høyring Ingen av dei automatisk freda kulturminna som ligg innanfor planområdet er merka av i plankartet som bestemmelsesområde og dei har ikkje fått eigne føresegner knytt til seg planen. <p>c) <i>Samferdsel</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Vestland fylkeskommune er positive til dei grepa som er gjort rundt kryssløysinga mellom fv. 57 og E39 ved Storehaugen/Skilbrei og løysingane for fv. 57 vidare vestover. Ynskjer å bruke overskotsmassane frå tunnelen på E39 til utbetring av fv. 57 vidare nordvestover, og jobbar med å få på plass justering av eksisterande reguleringsplan og finansiering for arbeidet. Alle avkøyrsløysingar og kryss knytt til fv. 57 må leggjast inn med geometrisk utforming og målsette siktsoner i plankartet, N100 og forankrast i føresegnene til reguleringsplanen. Kan sjå ut til at svingradius i den vestlege armen i den ein-sidede busslomma ved Ospehaugen er noko knapp, bør i tilfelle optimaliserast. Kollektivknutepunkt på Skilbrei. Det bør leggjast til rette for fleire parkeringsplassar knytt til dette kollektivknutepunktet. <p>d) <i>Mobilitet og kollektiv:</i></p> <p>I planforslaget er det teke omsyn til innspela frå VLFK knytt til arealbehov og plassering av haldeplass, samt tilhøva for mjuke trafikantar på Storehaugen.</p> <p>For VLFK er det greitt å kome attende til behovsavklaring for kollektivpunkt ved Bruland i samband med neste trinn i E39-utbygginga.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Det er lagt ned motsegn på lokalitetar som gjeld lokalitet id 294843 og 294844 på Espeland fordi plangrensa vart justert før høyring slik at desse vart liggande like utanfor planområdet. No er avgrensinga av planområdet ytterlegare justert slik at området ved Espeland ikkje vert berørt i det heile av denne planen. Berre lokaliteten på Bruland ligg innafor planområdet, og er teke inn føresegn og vist på plankart i samsvar med innspel frå VLFK. Automatisk freda kulturminna ID 294723 på Bruland er frigjeve i planen med vilkår om arkeologisk utgraving før realisering av planen, jf. føresegn 5.4.1. Området er vist som føresegnområde #20 i plankart R15. <p>e) Samferdsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> Området ved Espeland for planering av areal og omlegging av fv. 57 ved Espeland er teke ut av planen. Ynskjeleg å utarbeide revidert plan for området i samarbeid med VLFK. SVV tek elles innspelet til orientering. Fv 57 vert lagt om/bygd ny fram til og med krysset med Ospevegen, strekninga lenger vest på fv. 57 er ikkje med i planen. Den ein-sidede busslomma vert bygd som del av E39 prosjektet og svingradius for buss vert ivareteke. Siktsoner langs kryss og avkøyrsløysingar er teke inn i plankart og føresegn 4.7.1. Det er plass til ytterlegare opparbeiding av parkeringsplassar på areal sett av til samferdsleformål ved kollektivpunktet. <p>c) Mobilitet og kollektiv</p> <p>SVV tek innspelet til orientering</p>	<p>Bestemmelsesområde # 20 vist i plankart R15 Føresegn 5.4.1</p>
Sunnfjord kommune v/Formannskapet		<ol style="list-style-type: none"> Reguleringsplanen må sikre at vidare utbygging av E39 over Jølstra og vidare til Moskog kan skje utan hindringar. Nødvendige trafikkale løysingar må klargjerast så raskt som mogleg slik at prosjektet kan gjennomførast slik det er planlagt. Statens vegvesen må sikre at det er gode og trafikksikre løysingar for dei mjuke trafikantane. Statens vegvesen må sikre brukarvenlege og trygge løysingar for kollektivtrafikk. Vatn og avløp må få ei tilfredsstillande løysing for brukarane. Det må stillast krav til landskapsarkitektfagleg kompetanse for vidare planlegging i byggeplan og skildring av landskapstiltak i konkurransegrunnlaget. 	<ol style="list-style-type: none"> Reguleringsplanen legg til rette for at E39 kan vidareførast mot Moskog. Sjølve tunnelen og lokalveg over portalen kan ligge som i dag i neste byggetrinn medan sjølve kryssområdet vert truleg vert bygd om. Trafikale løysingar er avklart i planen. Det må vurderast nærmare om vegen over tunnelportalen på Bruland skal ha trafikk i begge retningar før prosjektet vert ferdigstilt. Mjuke trafikantar får betre tilhøve enn i dag. Reguleringsplanen viser at dagens gang- og sykkelveg på Bruland vert lagt over portalen om lag etter same trase som i dag, og på Storehaugen vert det bygd ny gang- og sykkelveg-veg som knyter saman bustadområda ved ungdomssenteret og ved Ospevegen. 	

		<p>g) Jordmassane må handterast slik at dei er eigna og vert nytta til jordbruksdrift etter veganlegget er ferdig. Det er viktig at jordbruksareal ikkje vert teke i bruk til anna føremål m.a. i anleggsperioden dersom det ikkje er naudsynt.</p> <p>h) I konsekvensutgreiing er det vist til avbøtande tiltak som kan redusere verknadane på naturmangfald. Det er viktig at desse tiltaka vert sikra i føresegna, og vert sett i verk så tidleg som mogleg.</p> <p>i) Det må gjennomførast tiltak som sikrar at vasskvaliteten eller grunnvatnet i området ikkje vert redusert.</p> <p>j) Eksisterande vegetasjon må i størst mogleg grad takast vare på ev. erstattast så snart som mogleg etter gjennomføring av anlegga.</p> <p>k) Ein reduksjon av arealbeslag er eit viktig tiltak for å redusere klimagassutsleppa, i tillegg til å stille klimakrav for materialar, maskiner m.m.</p> <p>l) Statens vegvesen vert oppmoda om å samarbeide med Vestland fylkeskommune slik at fv. 57 og E39 på Storehaugen prosjekta kan samkøyrast for gjennomføring.</p>	<p>Fotgjengarar kan krysse på bru over E39 på Storehaugen – det bind saman gang- og sykkelveg langs fv 57 og kommunalveg til Skilbreidalen.</p> <p>d) Det er planlagt kollektivløysingar ved nytt kryss på Storehaugen og ein-sidig busslomme ved fv 57 ved Ospevegen. Løysingane er avklart med VLFK.</p> <p>e) VA-anlegg vert lagt om i den grad det må endrast pga. veganlegget. Dialog med kommunen om dette og ev. samordning av anna omlegging som kommunen har planar om. Det er tatt inn eiga føresegn som sikrar dette under punkt 2.6 og kap. 4.3 i planomtalen.</p> <p>f) Landskapsarkitektfagleg kompetanse vert nytta i samband med detaljplanlegging. Det er utarbeidd landskapsplan som del av reguleringsplanen som syner korleis områda vert utforma. Viser og til punkt 2.5, 2.6 og 5.4.1 i føresegnene, og til kap. 6,2 i planomtalen. Ytterlegare presisert i føresegn 2.5 at areala skal ha god tilpassing til sideareal.</p> <p>g) Matjord skal takast av og lagrast slik at det kan nyttast som vekstmedium på jordbruksareal, jf. Punkt 3.1.1 b, 5.2.6 og 5.4.1 i føresegnene, samt til kap. 6,2 i planomtalen som omtalar krav til dette nærmare.</p> <p>h) Miljøutfordringar ved gjennomføring av veganlegget er omtalt i planomtalen m.a. kapittel 6.2 m. fl. og jf. punkt 2.6 i føresegnene som set krav om at det skal utarbeidast ein Ytre Miljøplan før veganlegget vert starta opp. Dei viktigaste miljøutfordringane er lista opp, men lista er ikkje uttømmende. Krava er og nemnde særskilt i føresegnene, mellom anna under punkt 3.4 og 5.2. Ytterlegare krav er teke inn i føresegnene under 2.3, 2.4, 2.5, 2.9. 3.4, og 5.2,</p> <p>i) Krav til omsyn til vasskvalitet og grunnvatn er omtalt i kap. 6.2 og i føresegn 3.4.1 og i 5.2.4. Private brønner som står i fare for å bli skada vert dokumenterte (kvalitet, kapasitet) før anlegget startar, og det skal vere plan/beredskap for korleis handtering av drikkevasskjelder som kan bli øydelagd som følge av anlegget.</p> <p>j) Vegskrånningar vert påført jorddekke slik at det er tilstrekkeleg vekstmedium for etablering av naturleg vegetasjon i området., jf. Kap. 6.2. i planomtalen. Langs vassdrag skal vegetasjonen i størst muleg grad bevarast jf. 3.4.1.a i føresegnene.</p> <p>k) Staten/SVV har som mål å redusere klimagassutslepp, og det vil gi krav til prosjektet. Det er m.a. potensiale til å redusere utslepp frå areal, maskiner og materiale, og dette vert det jobba ytterlegare med fram mot anleggsstart. Etter at myra ved Espeland er teke ut av planen er klimagassutsleppet frå areal om lag halvert i planen. Det er etablert dialog med kraftselskap for utbygging av infrastruktur for muleg elektrifisering av anleggsdrift. Klimagassrekneskap vil bli følgt opp undervegs i vidare planlegging og bygging, jf. og punkt 6.2 i planomtalen.</p> <p>l) Statens vegvesen er positive til samordning av prosjekta, og har dialog med VLFK om dette.</p>	<p>d) e) Føresegn 2.6 er ny</p> <p>f) Føresegn 2.5 er endra</p> <p>h) Kap. 6.2 i planomtalen er revidert, Føresegner 2.3, 2.4, 2.5, 2.9. 3.4, og 5.2.</p> <p>i) Kap. 6.2 i planomtalen og i føresegn 3.4.1 og i 5.2.4.</p>
DSB		DSB har ikkje kapasitet til å handsame planen, viser til at Statsforvaltaren fyl opp omsyn til samfunnsikkerheit i plansaker.	SVV tek innspelet til orientering	

<p>Statens vegvesen Transportforvaltning vest 1</p>		<p>a) Ønska at planområdet omfatta E39 fram til rundkøyringa ved Sanderplassen for å sikre areal til framtidig tiltak ved eks. kryss på E39 og kollektivstopp.</p> <p>b) Ber om at plankart vert påført målsette siktkrav og siktsoner , og forankrast i føresegner.</p> <p>c) I vegkryss og rampar som leier mot ny tunnel må det sikrast at det er tilgjengeleg plass til å montere naudsynste skilt</p> <p>d) Oppfølginga av tiltak frå TS-revisjon må dokumenterast, og om nødvendig, følgast opp i føresegner og plankart.</p> <p>e) ToS føreset at alle fråvik er godkjent, alternativ løyst i samsvar med handbøkene, før det fattast vedtak i plansaka. Fråvik: Det ligg føre godkjent fråvik for etablering av rundkøyring på Bruland. I fråvikssøknad står det at prosjektet «<i>ynskjer å etablere avbøtande tiltak for å redusere risikoen som rundkøyring i avslutninga på ein lang og monoton tunnel vil føre med seg, men me går ikkje nærare inn på dette her, sidan dette ikkje er relevant for fråvik på krysstypen</i>». ToS ber om at avbøtande tiltak vert omtalt i planomtalen. Det er ikkje søkt om fråvik knytt til avbøying i rundkøyring nord på Storehaugen (for trafikk frå sekundærkryssing til Langeland). Det er lagt opp til å avslutte forbikøyringsfeltet som kjem frå tunnelen etter at ein har passert avkøyringsrampe frå nord i krysset på Storehaugen.</p>	<p>a) Planavgrensinga er sett ut frå omfanget til vegprosjektet og grensar inntil pågåande regulering for Brulandsvellingene, ev. justeringar ved kryss til Sanderplassen kan løysast innfor off.eigd areal/byggemelding.</p> <p>b) Siktsoner mm er påført plankartet etter høyring</p> <p>c) Skiltplan vert utarbeidd seinare, i reguleringsplanen er det teke høgde for nok areal til skilt.</p> <p>d) Oppfølging av TS-revisjon er dokumentert og ligg på saka i arkivet, og innarbeidd i planframlegget. Kap 3.1.9 om fråvik er oppdatert. Avbøtande tiltak ved rundkøyring Bruland er teke inn i planomtalen kap.3.1.7. Det er gitt fråvik for avbøying i rundkøyring ved Storehaugen i høyringsperioden, jf. kapittel 3.1.9 i planomtalen. Avslutning forbikøyringsfelt: Innanfor regulert løysing er det mogelegheit for å unngå fråviket, men ved utarbeidinga av reguleringsplanen ser me at det kan vere gode grunnar for å fråvike vegnormal N100 på desse punkta. Ein overlét til vidare utvikling av prosjektet å avklare endeleg om det skal søkast om fråvik for desse momenta eller om løysingane skal justerast slik at dei vert i samsvar med vegnormalen.» jf. Kap 3.1.9 i planomtalen.</p>	<p>Alle plankarta Føresegn 4.7.1</p> <p>Kap. 3.1.9 og kap. 3.1.7 i planomtalen</p>
<p>Vestland Bondelag</p>		<p>a) Vestland Bondelag ber om at ein innskrenkar trongen til å ta matjord til det minimale, og i det veidare planarbeidet reduserer nedbygginga av dyrkamark i forhold til dagens utkast. Viser ma. til at stadig større andel av norges jordbruksareal (på 3%) vert bygd ned, nasjonale jordvern mål der Stortinget var vedteke at mindre enn 3000 daa bør omdisponert i året, matvaresikkerhet og at jordressursar og at matjord i praksis er ein ikkje-fornybar ressurs. Tiltaket er særst inngripande for grunneigarane, og bondelaget peikar på at det er svært viktig at SVV har god dialog med grunneigarane</p> <p>b) Konkrete innspel på Bruland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flytte rundkøyringa nærmare/inn i fjellet • SVV synleggjer ikkje det reelle tapet godt nok, og små teigar langs E39 og mellom vegane vert vanskeleg å drifte rasjonelt • Planundergang under veg for å sikre tilkomst til areal A. • Flytte ny kloakkpumpestasjon vekk frå areal A. • Ein må flytte Brulandsbekken / Lisjeelva nærare slik at ein dyrkajorda blir meir rasjonell. Elva har vore flytta tidligare. Viser til forslag frå NLS der ein tek vare på både jordbruk og naturverdiar. • Erik Bruland og Ann Kristin Sønnevik vært særst hardt råka. Det er svært liten tilgang på aktuelt areal for nydyrking i området for å erstatte deira tap av dyrka jord, ein må difor minimere bruken av dyrka jord både den som blir nytta midlertidig og det arealet som blir teke permanent ut av drift. Samtidig har dei eit sterkt ynskje om å investere og utvikle garden sin vidare. • Vegvesenet må innfri deira krav når det gjeld flytting av tun / bustadhus, samt sikre rasjonell bruk av dyrka jord som blir igjen etter utbygging. <p>c) På Storehaugen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventar at vegvesenet involverer Norsk landbruksrådgjeving eller andre faginstansar i planlegginga av nydyrkinga. Dette må også skje i nær dialog med grunneigarar slik at ein sikrar dyrka jord som er produktiv 	<p>a) Svv tek innspelet til orientering. På Storehaugen er det lagt opp til å med å opparbeide nye dyrkingsområder. På Bruland er det vanskelegare å finne erstatningsareal. Skråningar vert planert ut slik at ein kan dyrke inn mot vegen. Det har vore dialog med grunneigarane undervegs.</p> <p>b) Bruland</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er ikkje tillate å byggje rundkøyring inne i fjellet etter dagens vegnormalar. Rundkøyringa ligg 150 meter frå tunnelportal, minimumskravet er ca. 135m. Trafikantane køyrer med fall i ca. 7 km frå Storehaugen i tunnel med tørr vegbane og med rett veglinje. Av omsyn til trafikktryggleik, lang nedoverbakke, skiftande føre og at trafikantane får redusert farten tilstrekkeleg inn mot rundkøyringa avstand auka noko i høve minimumskrav. • På grunn av høgde på terreng og veg ligg det ikkje til rette for å lage undergang, det vil i såfall ta beslaglegge mykje dyrka mark. • Pumpestasjon er regulert inn sør for tunnelportal då det er lågaste punkt. Dersom ein finn i detaljprosjekteringa at denne kan ligge nord for portane kan den flyttast mot nord. • Viser til kommentar for gbnr 60/8, 14 om flytting av bekk og om inngrep på eigedom og tun <p>c) Storehaugen</p> <ul style="list-style-type: none"> • SVV vil involvere NLR eller tilsvarande kompetanse når nydyrking skal planleggast, dette vil skje i samband med detaljprosjekteringa. Også SVV ynskjer dialog med grunneigarar undervegs. • SVV viser til kommentar under gbnr 207/1 og 2 om opparbeiding av 	

		<p>og samtidig godt drenert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein må sikre at råka grunneigarane som mister areal frå tunnelpåhogg til Skilbreivatnet blir kompensert med nydyrking i sitt område meir enn kva dagens plan legg opp til. • Viser særskilt til innspel frå Egil Devig som gjeld nye areal som kan nyttast til nydyrking. 		
BKK Nett		d) Ingen merknader utover det det som vart meldt inn i samband med oppstartsvarselet. Viktig med tett dialog vidare.	Innspelet vert teke til orientering. SVV og BKK har dialog om permanent og mellombels straumforsyning/omlegging.	
NVE		<p>a) NVE har motsegn (jf. pbl § 5-4) til planforslaget. Grunnlaget for motsegna er at det vert gjort framlegg om inngrep i Lisjebekken/Brulandsbekken med lukking av denne på ei samla strekning på om lag 190 meter. NVE meiner at Brulandsbekken har stor verdi for sjøaure, og at bekken ikkje må lukkast meir enn det som er naudsynt for framføring av ny E39. NVE meiner at fordelane med å lukke bekken ytterlegare for å forenkle landbruksdrift er avgrensa, sett opp mot ulempene knytt til tapt elveareal.</p> <p>Dersom Statens vegvesen/Sunnfjord kommune syter for å endre planframlegget slik at planforslaget sikrar opa løysing fell grunnlaget for motsegn bort. Motsegna er forankra i NVE rettleiar 2/2017 «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging»</p> <p>b) Vegprosjektet ligg innanfor utløpssone 2489 for kvikkleireskred på Bruland. Statens vegvesen har gjennomført geotekniske undersøkingar på staden, men endeleg geoteknisk rapport vart ikkje slutført før planforslaget vart lagt ut til offentleg ettersyn, slik retningslinjene i H-5/18 tilseier. Under føresetnad av at krava i planføresegner og planomtale vert følgt opp i vegprosjektet (jf. føresegnene § 4.3 og planomtale kap. 3.2.2), så vert dokumentasjonen som er lagt fram så langt akseptert som tilfredsstillande av NVE.</p> <p>c) Det er lagt inn omsynssoner i plankartet for snøskred og steinsprang i samsvar med registrerte aktsemdsområde i NVE Atlas. Det er knytt føresegnar til omsynssonene som skal sikre veganlegget mot skred ved etablering av naudsynte sikringstiltak. Sikringstiltaka skal avklarast av ansvarleg geolog (jf. føresegnar i § 4.2). Etter vår vurdering burde reell faresone for skred innanfor aktsemdsområdet ha vore kartlagt og resultatet av dette innarbeidd i planforslaget (jf. vegnormalar i N200 Vegbygging – kap. 1.7).</p> <p>d) Aktsemdsområde for jord- og flaumskred ved Brulandsberget manglar i planen.</p> <p>e) Det er viktig at nærføring til Jølstra vert utført på ein skånsam måte, utan direkte inngrep i elva, og kantvegetasjonen må så langt det er mogleg tas vare på, eller etablerast på nytt. Det er viktig å ta vare på alle kantsoner (jf. vrl. § 11), spesielt på Bruland der både fugl og flaggermus har sine næringssøk. Det er innarbeidd føresegn i § 3.4.1.a som skal sikre dette.</p> <p>f) Vi viser også til at det i Rambøll sin fagrapport går fram at: «Ved Storhaugen vil planlagt ny E39 komme nær Skilbreivatnet. For å unngå vegfylling mot Skilbreivatnet bør det etableres en støttemur minimum 10 meter fra vannkant. Eventuell tørrmur og nødvendig erosjons-sikring av veifylling mot Skilbreivatnet, må utredes nærmere i detaljfasen.» (jf. samandrag, Rambøll-rapport, «Flomfarevurdering E39 Storehaugen – Førde», datert 01.11.2022). For oss ser det ut til at annan veggrunn (grøntareal) er lagt inn i planforslaget, og at tilrådinga til Rambøll ikkje er innarbeidd. NVE ber om at dei faglege tilrådingane frå Rambøll vert følgt opp/innarbeidd i planforslaget</p>	<p>a) Statens vegvesen tek motsegna til fylgje og endrar plankart og føresegn slik at det er krav om at Brulandsbekken skal vere open mellom køyrevegane. NVE har trekt motsegna i brev av 27.01.2023. Plankart og føresegnar er utforma i tråd med brevet.</p> <p>b) SVV tek merknaden til orientering. Som vist til i føresegnene er det ikkje muleg å starte arbeid med ny E39 før all dokumentasjon klar.</p> <p>c) Skredfaren er vurdert i geologisk rapport, og føresegn 4.2.1.a sikrar at naudsynt skredsikring vert gjennomført. Det er omfattande arbeid ved portalane og terrenget vert endra i høve til i dag, det er hensiktsmessig eksakt utforming av tiltak inngår i detaljprosjektering. Planen viser lange tunnelportalar og desse inngår og i permanent skredsikring.</p> <p>d) Aktsomhetsområde er teke inn i plankartet og føresegn 4.2.1. Føresegn 4.2.12a «Nytt veganlegg skal sikrast mot skred...» gjeld alle område.</p> <p>e) Omsynet er ivareteke i planen</p> <p>f) Planområdet (kart R4) ved Skilbreivatnet er endra etter høyring slik at vegareal/mellombels anleggsområde ligg utanfor naturreservatet og lengre i frå Skilbreivatnet enn i høyringsversjonen. Plangrensa ligg ca. 5 meter utanfor grensa til naturreservatet på det minste, slik at vegetasjonsbelte inntil vatnet ikkje vert råka, jf. avklaring med NVE/Statsforvaltar på dialogmøte der ein ønska ei sone på minimum 5 meter mot vatnet der vegetasjon ikkje vert råka. Detaljert utforming inkl. erosjonssikring vert avklart i detaljprosjekteringa. Deler av eksisterande vegfylling som skal bevarast som i dag ligg nærmare enn 10 meter frå vatnet, det er ikkje aktuelt å gjere endringar i denne. Vegetasjonsbelte innafor vegområdet elles skal bevarast så langt som råd, jf. føresegn 5.2.5.</p>	<p>a) Plankart R15. Føresegn 3.4.2 er endra</p> <p>d) Føresegn 4.2.12a , Plankart R15</p> <p>f) Plankart R4 Føresegn 5.2.5 er endra.</p>

	<p>g) NVE støttar elles forslag i KU til skadereduserande tiltak for bekkane i planområdet. Dette er tiltak som å legge om bekkeløp, legge til rette for mest mogleg naturleg botn i kulvertar der bekkane leggst i kulvert, etablere kulpar som sikrar overvintring for fisk, forbetre gyteforholda på einskilde strekningar i bekkane og å plante til med buskvegetasjon langs vassdraga der det er lite vegetasjon i dag, eller der ein må fjerne vegetasjon grunna anleggsarbeid.</p> <p>h) Når det gjeld avrenning til vassdrag så er det innarbeidd føresegn i § 5.2.4 som skal sikre at skadeleg avrenning ikkje når ut i vassdraga</p> <p>i) I planforslaget er det vist til at det gjennom dei hydrologiske vurderingane er avklart at E39 på Bruland ligg så høgt over Jølstra sitt nivå at det ikkje er fare for at veganlegget vert overfløymd (jf. planomtalen kap. 3.4.2 og Rambøll si flaumfarevurdering). Det er også gjennomført avrenningsanalysar både for dagens situasjon og planlagt situasjon. Desse viser at det ikkje er store endringar før og etter tiltak. NVE føreset at fyllingskanten og foten av mur mot Jølstra vert erosjonssikra jf. føresegnene § 3.1.1.a Det er elles ikkje vurdert at dette inngrepet vil ha vesentlege uheldige innverknader på Jølstra slik tiltaket er planlagt.</p> <p>j) § 3.1.1.a). Det er lagt inn faresone for flaum i Jølstra (H320_Flaumfare) for 200-årsflaum med klimapåslag og knytt føresegner til denne. Det er også lagt inn krav om sikring mot erosjon (jf. §§ 4.4.1a og 4.4.1b).</p> <p>k) Kulvertar og bruer for bekkar/elv og overvatn som kryssar veganlegget skal dimensjonert for 200-årsflaum med klimapåslag for år 2100. Konstruksjonar som er flaumutsette skal sikrast i høve dette og erosjon (jf. føresegnene § 3.1.1.a). Det er lagt inn faresone for flaum i Jølstra (H320_Flaumfare) for 200-årsflaum med klimapåslag og knytt føresegner til denne. Det er også lagt inn krav om sikring mot erosjon (jf. §§ 4.4.1a og 4.4.1b). Flaum utgjør difor ingen direkte fare for E39 ved Storehaugen, og veganlegget vil heller ikkje forverre flaumsituasjonen langs vassdraget (jf. planomtalen kap. 3.4.1). Viktig å syte for ein solid sikring/plastring rundt brua og Storelva, elveløpet og landbruksvegen som går under brua.</p> <p>l) Farten for 200-årsflom både for Brulandsbekken, Jølstra ved ny bru og Storelva varierer mellom 2-5 m/s. Dette betyr at bru-konstruksjonar, elvebotn og aktuelle sideareal må motstå sterke erosjonskrefter (jf. Rambøll si flaumvurdering). NVE viser til at det må takast omsyn til dette under detaljprosjekteringa av veganlegget ved å etablere solid sikring/plastring rundt brukonstruksjonane, i elv/bekk og sideareal.</p> <p>m) Det er på Storehaug-sida av tunnelen at mykje myr vert bygd ned som følgje av etablering av veganlegget. Dersom anlegget legg beslag på myr som har funksjon som areal for drying av flaumvatn/overvatn vil dette kunne endre flaum- og overvasstilhøva i området. NVE ber om at dette vert utgreidd og vurdert i det vidare planarbeidet.</p> <p>n) Ved planar om endring/ omlegging av høgspontanlegg må anleggseigar kontaktast</p>	<p>g) Tiltak er innarbeid i føresegnene under punkt 3.4 og vert elles detaljert i samband med detaljprosjekteringa.</p> <p>h) Omsyn er ivareteke i planen</p> <p>i) Omsyn er ivareteke i planen</p> <p>j) Omsyn er ivareteke i planen</p> <p>k) Omsyn er ivareteke i planen. Ytterlegare presisert i at konstruksjonar, elveløp og landbruksveg ved Storelva skal erosjonssikrast, jf. føresegn 3.4.2</p> <p>l) Innspelet vert teke til etterretning. Omsyn er ivareteke i planen og vil bli følgd opp i vidare planlegging.</p> <p>m) Innspelet vert teke til etterretning, og vert følgd opp i vidare planlegging.</p> <p>n) Omsyn er ivareteke i planen og vil bli følgd opp i vidare planlegging. Dialog med anleggseigar er etablert.</p>	<p>k) Føresegn 3.4.2</p>
Mattilsynet	<p>Ved Storehaugen, ligg det fleire private grunnvassbrønner som kan bli negativt påverka, ber om at alle brønner vert kartlagt, og vasskvalitet og kapasitet vert analysert/dokumentert. Alternative løysingar må planleggast på førehand der det er fare for negativ påverknad kan skje. Viser til at det er eit fellesanlegg med borebrønn ved Digernesvarnet.</p> <p>Hovudvassleidninga ved Bruland er særskild kritisk infrastruktur. Denne vert og nytta ved distribusjon frå reservevasskjelda Movatnet, skade på leidninga vil difor kunne gjere heile Førde by vasslaus.</p>	<p>Vi tek innspelet til etterretning i vidare detaljprosjektering. Føresegner under punkt 2.6 er teke inn i planen. Alle brønner som vert øydelagde/i fare for å verte skada av veganlegget vert overvaka i samband med anleggsarbeidet (kvalitet/kapasitet), og det vert utarbeidd plan og beredskap for korleis skada drikkevasskjelder kan erstattast. Punktet er teke med i føresegn 2.6, tabellen for Ytre Miljø i, jf. planomtalen i kapittel 6.2. Punktet inngår i ROS.</p>	<p>Føresegner under punkt 2.6.</p> <p>Planomtale kap.4.3 og 4.14.</p>

			<p>Vi merkar oss innspelet om borebrønn ved Digernesvatnet, og viser til kommentaren ovanfor. Tunnelen passerer vest for Digernesvatnet.</p> <p>Vi merkar oss at vassleidninga ved Bruland er særskilt kritisk infrastruktur. VA inngår i ROS utarbeidd i lag med Sunnfjord kommune, er presisert ytterlegare i Kap. 4.14 om ROS i planomtalen. Det skal i samarbeid med kommunen utarbeidast ein tiltaksplan for sikring, ivaretaking og omlegging av infrastruktur for vatn og avløp som vert påverka av tiltaket, jf. ny føresegn 2.6.2. Sjå og kapittel 4.3 i planomtalen.</p>	
NAF		<p>Støttar den framlagde planen. Viktig at planen legg til rette for neste byggetrinn mot Moskog, at kryssa vert oversiktlege, og god av- på påkøyring mellom E39 og fv.57. Positivt med innfartsparkering og kvileplass ved Storehaugen, kvileplassen bør ha toalett, jf. tilgrising ved dagen kvileplass på Langeland.</p>	<p>Plenen legg til rette for at E39 kan vidareførast mot Moskog. Kryssa vert oversiktlege. Plenen viser innfartsparkering i samband med busslomma og rasteplass med toalett ved Storehaugen, men det er ikkje planlagt kvileplass for store køyretøy no. Det er behov for slik plass mellom Lavik og Førde, men det er førebels ikkje avklart kvar denne skal vere.</p> <p>Fortrinnsvis ynskjer SVV at nye kvileplassar ha tilbod og dusj, mat, opphaldsrom mm, dvs. at ein helst bør etablere desse der ein har meir infrastruktur/ servicetilbud, jf. Rettleiar V136 Døgnkvileplassar for tungtransporten.</p>	
Statsforvaltaren		<p>a) Statsforvaltaren i Vestland samordnar fråsegnar frå statlege styresmakter til kommunale arealplanar i saker der det er fremja motsegn. Statsforvaltaren har i denne saka, i tråd med rutine for statleg samordning, motteke fråsegn med motsegn frå NVE 18.01.2023. Det er gjennomført dialogmøte 23.01.2023 med Sunnfjord kommune, SVV og NVE. Statsforvaltaren har pr. telefon varsla kommunen om dei vurderer at planen strir mot statlege og viktige regionale føringar. I e-post til kommunen 16.01.2023 opplyste Statsforvaltar at dei ynskjer å drøfte mellom anna følgjande tema i møtet; lukking av Lisjebekken, massehandtering, oppfølging av avbøtande tiltak, bruk av plan for ytre miljø og føresegnene før det vert sendt fråsegn. I tillegg signaliserte Statsforvaltaren har muntleg at dei ville ta opp nedbygging av myrareal, dyrka mark og andre naturinteresser i samanheng med dette. Etter dialogmøte har SVV utarbeidd revidert plankart og føresegnar. NVE har trekt si motsegn.</p> <p>b) Lisjebekken/Brulandsbekken, vassdrag og kantvegetasjon Det er innarbeidd presiseringar i kap 3.4, 3.5 og 5.2.4 i planføresegnene samstundes som plangrensa er flytta minst fem meter frå Skilbreivatnet naturreservat for å sikre vassdragsinteressene betre. Vi ser positivt på endringane og presiseringane som er gjort etter dialogmøtet. Utover dette viser vi til merknadane knytt til Lisjebekken/Brulandsbekken og kantvegetasjon frå NVE, og føreset at det blir følgt opp.</p> <p>c) Lysureining og avrenning av salt frå veganlegget må vurderast i det vidare arbeidet.</p> <p>d) Avbøtande tiltak i planomtalen og konsekvensutgreiinga må sikrast gjennom føresegnene. Sikre at tiltaka som kjem inn under plan for ytre miljø blir juridisk bindande.</p> <p>e) Støy er ikkje er godt nok handtert i planforslaget, gir ikkje grunnlag for å kunne seie at støy vil bli tilfredsstillande ivareteke for eigedomane som får endra støyforhold som følgje av den nye vegen, verken under anleggsperioden eller når vegen er ferdig. Planføresegnene må ha krav om ytterlegare støyavklaringar i samsvar med utførte støykartlegging, og at det må innarbeidast støygrenser i planen for både anleggsperioden og seinare. Det må innarbeidast rekkefølgeføresegnar som sikrar at det vert etablert nødvendige støyskjermingstiltak under anleggsperioden, og at permanente støyskjermingstiltak vert gjennomført før veganlegget blir ferdigstilt.</p> <p>f) Massehandtering/-deponi</p>	<p>a) Forslag til reguleringsplan var tema i regionalt planforum 13.09.2022, og i møte med Statsforvaltaren 22.10.2022. Det har i tillegg vore møter knytt til landbruk og til naturreservatet på Skilbrei. Statsforvaltaren har fått utsett høyringsfrist til 31.01.2023 I merknad frå Statsforvaltaren inngår referat frå dialogmøte den 23.01.2023. SVV/Sunnfjord kommune har ikkje fått høve til å kommentere/eller lese gjennom referatet før utsending frå Statsforvaltaren. Godkjent reguleringsplan ein føresetnad for å vere blant dei prosjekta som kan bli prioritert i statsbudsjettet for kommande år. Utgreiingar og utarbeiding av reguleringsplanen må uansett skje etter gjeldande reglar og krav.</p> <p>b) Tek innspelet til orientering. Ytterlegare presiseringar er innarbeidd i føresegn 3.4.3.</p> <p>c) Tek innspelet til etterretning. Lysfureing og avrenning frå salt vert vurdert i det vidareplanarbeidet, tema er lista opp i kap. 6.2. i planomtalen.</p> <p>d) Reguleringsføresegnar som set krav til miljø, vassdrag og landskap er m.a. føresegnar 2.3-2.10, 3.4.1 – 3.4.5, 5.2.2 – 5.2.6. Det er og teke omsyn til innspel i høyringa og anbefalingar i KU ved at avgrensinga av planen er justert ved Skilbreivatnet og ved Espeland.</p> <p>Generelt er planføresegnene er utforma med tanke på kva verknad planen skal gi/eller ikkje skal gi. To døme i denne planen er føresegnar set krav om at skadege avrenning til vassdrag er ikkje skal skje eller at arbeid i vassdrag skal utførast slik at fiskevandring eller habitat for fisk og botndyr ikkje vert permanent forringa.</p> <p>Primært søker ein å utføre arbeidet slik at ein unngår problemet, sekundært må vi gjere naudsynte tiltak. Ut frå kva som er problemstillinga er ulike tiltak aktuelle som t.d. avstand til resipientar, sedimentasjonsbasseng, infiltrasjonsanlegg, reinseanlegg avskjerande grøfter, krav til kor ein driv maskinvask og vedlikehald, krav om absorpsjonsmateriale, levere massar i godkjent deponi, siltgard, eller andre barrierer. I samband med detaljprosjektering, YM-plan og utforming av konkurransegrunnlag vert detaljert krav til tiltak utforma. Der</p>	<p>b) føresegn 3.4.3.</p> <p>d) 2.3-2.10, 3.4.1 – 3.4.5, 5.2.2 – 5.2.6.</p>

	<p>Utgreiingane som er gjort i planprosessen har underbygd at deponiet på Espeland er problematisk, og ville ha negative følgjer for miljøet rundt. Positivt at dette er teke ut av planen. Vi ser positivt på at SVV er i dialog med Vestland fylkeskommune om bruk av steinmassar til utbetring av fv. 57 Storehaugen – Perhaugen. Ut frå endringane og presiseringane i det reviderte planutkastet har vi ikkje lenger merknadar til massehandteringa i planforslaget, men rår til at det blir presisert i plandokumenta at gjenvinning av massar skal prioriterast i prosjektet.</p> <p>g) Dei landbruksmessige konsekvensane av planframlegget blir omfattande, spesielt på Brulandsvellane, der nærare 40 daa god, fulldyrka jord vil falle bort eller bli liggande att som innklemde småteigar når prosjektet er ferdigstilt. I tillegg kjem areal ved Storhaugen/Myra.</p> <p>h) Landbruk Sterkt kritiske til omfanget av nedbygging av dyrka mark i området, men aksepterer likevel dette med bakgrunn i godkjent kommunedelplan for E39 Langeland – Moskog. Vi saknar alternativvurderingar i planomtalen som hadde teke betre vare på jordbruksarealet. Omdisponeringa av jordbruksareal på Bruland kunne truleg blitt redusert dersom ein hadde fråvike avstandskravet frå tunnelopning til rundkøytinga. No er det lagt inn 150 meter bremsesone mellom tunnelopninga og rundkøytinga. Med tanke på det vert bygd rundkøytingar og vegkryss inne i tunellar fleire stadar, burde det òg vere mogeleg å lage «bremsesona» før rundkøytinga inne i den nye tunellen. Dette kunne ha vore eit rimeleg avbøtande tiltak for å ta omsyn til jordvernet. Då hadde heile rundkøytinga vore plassert vest for bekken. Vi ber sterkt om at dette vert vurdert.</p> <p>i) Vassdrag Hogst av kantvegetasjon langs vassdrag med årssikker vassføring er ulovleg, jf. § 11 i vassressurslova (utanom skjøtsel). Ved fjerning av kantvegetasjon må ein søkje om løyve frå Statsforvaltaren</p> <p>j) Avrenning. Avrenning kan påverke naturmangfaldet negativt. Det er viktig å unngå at naturmangfaldet vert utsett for oljeutslipp eller større mengder fínsediment.</p> <p>k) Vi viser òg til generell aktsemdplikt i § 6 i naturmangfaldlova som stadfestar at ein skal opptre med aktsemd, og unngå skade på naturmangfaldet. I tillegg til ureiningslova § 7 med generelle reglar om å unngå ureining.</p> <p>l) Flaummarkskog I naturmangfaldrapporten side 35 har lokaliteten «Jølstra 1» ved Bruland fått moderat lokalitetskvalitet pga. «alderen til skogen som er eldre produksjonsskog (hogstklasse 4)». Det er ikkje naturleg å bruke ei slik klassifisering om flaummarkskog. Naturtypen er dominert av gråor, som er eit kortliva treslag som ofte ikkje blir meir enn 70-80 år, og ein kan dermed ikkje forvente «gamal» gråorskog. Det er heller ikkje logisk å snakke om «produksjonsskog» i ein flaummarkskog. Lokalitetskvalitet (og tilhøyrande verdi) er dermed vurdert på mangelfullt grunnlag. Det må også leggjast til at lokaliteten (og anna flaummarkskog langs Jølstra) kjem inn under vassressurslova § 11 om kantvegetasjon langs vassdrag. Den økologiske funksjonen til kantvegetasjonen skal etter § 11 oppretthaldast, og det må søkast til Statsforvaltaren om dispensasjon ved eventuelle tiltak. Vi vil elles peike på at naturtypelokaliteten BN00026155 («Øyane») i ein periode låg inne med feil verdi i naturbasen. Rett verdi er B (viktig), ikkje C (lokalt viktig), sjå t.d.</p>	<p>det er krav om utsleppsløyve vil ein og komme tilbake til krav i samband med denne søknadsprosessen. Venteleg vil krav til miljø og klima bli strengare framover. Bygging og ferdigstilling av anlegget ligg fleire år fram i tid, med ferdigstilling tidlegaste i 2030. Både dagens krav og metodar kan vere utdaterte innan veganlegget vert bygd. Ved avgrensing av mellombels anleggsområde er det m.a. teke høgde for at ein skal ha plass til å gjennomføre mulege avbøtande tiltak, t.d. avskjeringsgrøfter, sedimentasjonsbasseng, sortering av massar osv. Føresegn 2.7 set krav om at det skal utarbeidast ein plan for ytre miljø før arbeid med veganlegget vert starta opp. YM-planen skal på ein systematisk måte gjere greie for korleis krav og føringar for det ytre miljøet skal ivaretaast. Kapittel 6.2 i planomtalen gjev føringar for tema som skal vurderast nærmare (ikkje uttømmende, fleire tema kan komme til) og som skal fylgjast opp ved prosjektering og under anleggsarbeidet.</p> <p>e) Støy Retningslinje T-1442 med rettleiing er gjort juridisk bindande i reguleringsplanen gjennom føresegn punkt 2.3. Det sikrar at utbyggar gjennomfører tiltak i tråd med dei krav som er gitt i retningslinjene. Det er lagt inn krav til rekkefølge i føresegn 2. 3. siste setning , med krav om at permanente støyttiltak skal vere ferdigstilt før veganlegget er ferdig. For anleggstøy er det sjølvstøyt at tiltak skal gjerast før anleggsarbeidet startar. Ved Myra og ved kryssområdet på Storehaugen inngår vollar langs veganlegget i reguleringsplanen, m.a. for å skjerme omgjevnadene mot støy. Desse går fram av landskapsplanen. Dette er i tråd med anbefalingane i T-1442 om å dempe støy nær støykjelda, og i tråd med innspel frå Statsforvaltaren. Ved å legge ny E39 i tunnel får ein redusert støy langs eksisterande E39, mellom anna i friluftsområda ved Langeland og Bekkjavatnet, og i bustadområda i Halbrendslia.</p> <p>f) Massedeponi Vert teke til orientering. Det er presisert i kap. 5.2 Massehandtering at massar fortrinnsvis ska nyttast i samsvar med ressurspyramiden.</p> <p>h) Landbruk Krysset som vert etablert på Bruland er ei mellombels løysing i påvente av bygging av E39 vidare mot Moskog. Med dette utgangspunktet har Statens vegvesen valt å søke Vegdirektoratet om fråvik for å kunne nytte rundkøyting som mellombels løysing. Dette gjer at me i all hovudsak klarer å plassere det mellombelse krysset på Bruland innanfor det arealet som på sikt uansett vil verte vegareal når ein bygger vegen vidare mot Moskog. Vegnormalane gir føringar for avstand mellom kryss og rundkøyting, ut frå omsyn til m.a. tryggleik og framkomst. Dagens regelverk tillèt ikkje rundkøyting i fjell på denne type veg. Det er vidare lagt vekt på å utforme tunnelen slik at ein ikkje treng å bygge om denne i neste byggetrinn. Utan rundkøyting må tilkoplinga til dagens vegnett gå i eit stor sløyfe tilbake til dagens E39, også denne utforminga er arealkrevjande. Det er eit krav til alle utbyggingsprosjekt at dei skal gjennomgåast i alle fasar med tanke på optimalisering, det vil og bli gjort i dette prosjektet.</p>	<p>e) Føresegn 2.3</p>
--	---	--	------------------------

	<p>KUen side 68. Dette er no korrigerert.</p> <p>m) Ospeskog Det er positivt for ospeskogen at massedeponiet er teke ut av planforslaget. Lokaliteten «Slåttebakkane» ved Espeland har fått stor verdi, noko vi vurderer som rett med tanke på at ospeskog er ein verdifull naturtype som i stor grad har blitt oversett ved tidlegare kartleggingar fordi førekomstane ofte er små.</p> <p>n) Digernesvatnet naturreservat Eventuell drenering av vatnet er nemnt spesielt i verneforskrifta som eit ulovleg tiltak, og det er derfor viktig å ha ein god plan for å unngå vasslekkasje inn i tunellen. Om dette ikkje kan garanterast 100 %, bør tunelltraséen justerast bort frå vatnet.</p> <p>o) Skilbreivatnet naturreservat Vi har oppfatta det slik at det etter planen ikkje skal skje inngrep innanfor grensene for naturreservatet, og vi understrekar at det heller ikkje vil bli gitt dispensasjon for slike inngrep. Det er derfor viktig at det i byggjefasen blir fokusert på å unngå uhell eller uføresette hendingar, då dette vil kunne reknast som ulovlege inngrep i verneområdet. Dette gjeld òg utslipp/tilsig av steinstøv og anna frå elv og bekkar med utløp i vatnet. Vi konstaterer at plangrensa er trekt lenger vekk frå Skilbreivatnet, vi ser positivt på dette. Vi ser òg at det i føresegnene er fokus på å ta vare på vegetasjonsbeltet der nytt veganlegg går nær naturreservatet (punkt 5.2.5). Lovreglane om kantvegetasjon gjeld også dersom det er aktuelt å fjerne tre eller annan vegetasjon i den smale sona mellom Skilbreivatnet naturreservat og den prosjekterte vegen. Ein kan ikkje pårekne at dispensasjon til inngrep i kantsona vil bli gitt, og det er såleis viktig at det blir teke spesielle omsyn langs vassdraga slik at skog og annan vegetasjon blir ståande. I tillegg er det presisert at mellom KV20 og austre ende av f_KV21 så skal vegetasjonsbeltet mot Skilbreivatnet i størst mogeleg grad takast vare på. Størst mogeleg er ei vilkårleg og upresis formulering.</p> <p>p) Klima Heile vegprosjektet er rekna å gje eit netto klimagassutslepp dei næraste 40 åra. Arealbeslag og materialproduksjon er dei største bidragsytarane. Planen fører til nedbygging av store landbruksareal og ein del naturområde, mellom anna blir det omdisponert myr, som inneheld mykje karbon. Tiltaket bidreg slik til tre av dei alvorlegaste krisene i vår tid; klimakrisa, naturkrisa og matkrisa. Det er viktig å leggje vekt på å redusere arealbeslaget i det vidare arbeidet..</p> <p>q) 3.1.6 Anna vegareal – tekniske anlegg (o_AVT) Utover at det er tillate å føre opp kontrollstasjon med kontrollhall og tilhøyrande kontorfasilitetar på felt o_AVT3 er det ingen føringar eller avgrensingar i kva som kan førast opp eller gjerast i området. Vi meiner det må innarbeidast tydelege føringar for området, det må fastsetjast utnyttingsgrad og høgdeavgrensing i føresegnene.</p> <p>r) Rasteplass Utover at det kan førast opp bygningar og anlegg som naturleg høyrer til føremålet er det ingen føringar eller avgrensingar i kva som kan førast opp eller gjerast i området. Vi meiner det må innarbeidast føringar for bruken av området.</p>	<p>i) Vert teke til etterretning. j) Vert teke til etterretning. k) Vert teke til etterretning. l) Vert teke til etterretning.</p> <p>m) Vert teke til orientering. Innspelet gjeld område på Espeland som er teke ut av planen.</p> <p>n) Tek innspelet til etterretning Tunneltraseen passerer vest for Digernesvatnet og vest for Viestølen, overdekning er ca. 190 meter på det minste. Lekkasje av vatn gjennom berg vert kontinuerleg overvaka i samband med tunneldrivinga.</p> <p>o) Plangrensa ved Skilbreivatnet er justert etter høyring, og planen gjer ikkje inngrep innafor reservatet. Tek innspelet til etterretning. Det er m.a. ei føresegn 5.2.5 om at anleggsgrense skal merkast fysisk i marka ved Skilbreivatnet for å sikre at uhell ikkje skjer. Vegetasjonsbelte skal i størst muleg grad bevarast jf. ny føresegn 5.2.5. avstanden til reservatet varierer frå 5 til 60 meter på denne strekninga og det kan vere at noko vegetasjon som vert råka der ein ligg i god avstand frå vatnet.</p> <p>p) Klimagassrekneskapet er oppdatert etter justering av planområdet, jf. kap. 4.13. Det har gitt halvering av klimagassutslepp frå areal. Samla nettoutslepp over 40 år er 36000t Co2 for prosjektet. Material, drift, og areal bidreg negativt, medan innkorting av E39 bidreg positivt i arealrekneskapet. Det skal jobbast vidare med å redusere klimagassutslepp ytterlegare.</p> <p>q) Kontrollstasjon vil bli byggemeld r) Reguleringsføremålet gir tilstrekkelege føringar for bruken.</p>	<p>o) Føresegn 5.2.5</p>
--	--	--	--------------------------



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag