

Planomtale

Framlegg til områderegulering for E39 Volda–Furene i Volda kommune

Dato: 04.12.2023

Planfase: ETTER offentleg ettersyn (avgrensa høyring – planforslag med «hjortebru» i Furene).

Eigengodkjent av kommunestyret i Volda uendra i sak PS 98/23 den 14.12.2023

Nasjonal arealplan-ID: 1577_2022002

Innhold	
1 Innleiding	4
2 Bakgrunn for planframlegget	5
2.1 Planområdet	5
2.2 Områderegulering.....	5
2.3 Bakgrunn for omregulering og utarbeiding av planframlegget.....	5
2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt	6
2.5 Tiltaket og tilhøvet til forskrift om konsekvensutgreiing.....	6
2.6 Planstatus og rammeføresetnader for planarbeidet	6
2.6.1 Kommuneplan og kommunale delplanar.....	6
2.6.2 Anna planlegging i området	7
2.7 Tekniske føresetnader og standardvalg.....	8
3 Planprosess og medverknad.....	8
4 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet.....	9
4.1 Områdeskildring – planområdet sitt omfang og dagens arealbruk.....	9
4.2 Trafikktihøve	10
4.3 Kollektivtrafikk	10
4.4 Teknisk infrastruktur	10
4.5 Landskapsbilde og bybilde.....	10
4.6 Nærmiljø og friluftsliv.....	11
4.7 Naturmiljø og naturmangfold.....	12
4.7.1 Dagsone Volda	12
4.7.2 Dagsone Furene	12
4.8 Kulturminne/kulturmiljø	14
4.9 Naturressursar.....	14
4.10 Grunnforhold.....	15
4.11 Naturfare	15
4.12 Støy.....	16
4.13 Luft	16
5 Skildring av planforslaget	17
5.1 Utforming av veganlegget.....	17
5.1.1 Volda	17
5.1.2 Furene.....	19
5.2 Arealbruksformål	20
5.2.1 Bygningar og anlegg	20
5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.....	20
5.2.3 Grøntstruktur.....	20
5.2.4 Landbruks-, natur- og friluftsområde	21
5.2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag	21
5.2.6 Omsynssoner.....	21
5.2.7 Områdeføresegn	21
5.3 Krav om detaljregulering	21
5.4 Vurderte alternativ	21
6 Verknader av planframlegget – arealbruk og løysingar	21
6.1 Trafikkforhold og framkomst.....	21
6.2 Samfunnsmessige tilhøve	21
6.3 Naboar	22
6.3.1 Berørte eideomar	22
6.3.2 Innlysing av bygningar/eideom	22
6.3.3 Avkørsler og andre nabotilhøve	22
6.3.4 Voldaportalen	22
6.4 Byggegrenser	24
6.5 Gang- og sykkeltrafikk	24
6.6 Kollektivtrafikk	24
6.7 Landskap	24
6.8 Nærmiljø/friluftsliv	25
6.9 Naturmangfold	26
6.9.1 Verknader i dagsonen i Volda.....	26
6.9.2 Verknader i dagsonen i Furene	26
6.9.3 Framande og uønska artar (nml 28)	28
6.10 Kulturminne og kulturmiljø	28
6.11 Naturressursar	28
6.12 Støy og vibrasjonar	30
6.12.1 Generelt.....	30
6.12.2 Furene	31
6.12.3 Volda	31
6.13 Luft	32
6.14 Massehandtering og deponi	33

6.14.1 Mengder.....	33
6.14.2 Regulerte areal for rigg og mellomlager.....	33
6.14.3 Deponi	33
6.14.4 Verknader av massedeponi.....	34
6.15 Tunneldrift	34
6.15.1 Driving av tunnelen	34
6.15.2 Avløpsvatn frå tunnelen.....	35
6.16 Høgderestriksjonar Ørsta/Volda lufthamn.....	35
7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse	36
8 Gjennomføring av framlegg til plan.....	36
8.1 Framdrift og finansiering	36
8.2 Utbyggingsrekkefølgje	37
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	37
8.4 Drift og vedlikehald	38
8.5 Oppfølgande undersøkingar	38
8.6 Omklassifisering av veg	38
8.7 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for byggefaset.....	38
9 Samandrag av innspel og merknader med kommentar	38
9.1 Innspel ved oppstart av planarbeidet.....	38
9.2 Merknader ved høyring og offentleg ettersyn	46
9.3 Merknader ved avgrensa høyring november 2023	60
10 Reguleringsføresegner – Reguleringsplan E39 Volda–Furene	64
11 Vedlegg	69
1. Plankart.....	69
2. Tekniske teikningar.....	69
3. Andre dokument	69

1 Innleiing

Statens vegvesen Utbyggingsområde midt har i samarbeid med Volda kommune utarbeidd reguleringsplan for strekninga Volda–Furene på E39. Reguleringsplanen er til erstatning for reguleringsplan godkjent 31.05.2018, ID 2016001.

Tiltaket «Voldatunnelen» omfattar ny E39 mellom Volda og Furene, og er ca. 3,8 km langt mellom Sjukehusrundkøyringa og Furenerundkøyringa. Langs dagens veg er strekninga mellom Volda og Furene ca. 6,5 km. Tiltaket ligg i hovudsak i Volda kommune, men påverkar også Ørsta kommune. Då med særleg tanke på anleggsgjennomføringa og nærføring til Ørsta/Volda flyplass, samt massedeponi i Vikaura. Planområdet strekkjer seg frå Volda, like sør for Sjukehuskrysset på E39 og endar nord i Furene, ved kryss mellom fv. 653 (Eiksund) og E39. I tillegg inngår utbetring og omlegging av lokalvegar og løysingar for gange og sykkel i Volda.

Reguleringsplanen viser det konkrete prosjektet så detaljert at forma på tiltaket og bruk/vern av dei areala som blir råka av utbygginga kjem klart fram. Reguleringsplan er eit nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planen er utarbeidd som områderegulering i samsvar med Plan og bygningslova §12–2. Kommunen har gitt Statens Vegvesen løyve til å gjennomføre slik planlegging ved vedtak i Volda Formannskap i sak 82/22 den 19.04.2022.

Oppstartsmøte med kommunen blei gjennomført den 29.03.2022. Planprosess, teknisk planlegging og utarbeiding av reguleringsplankart og plandokumenta elles er gjort av Statens vegvesen. Det har vore jamlege arbeidsmøte med Volda kommune, i gjennomsnitt kvar tredje veke.

Oppstart av planarbeidet vart varsle 16.05.2022 i brev til offentlege myndigheter, grunneigarar, lag og organisasjoner med frist for innspel til oppstartvarselet den 13.06.2022. Oppstartsvarsle blei også annonser i avisene Møre og Møre-Nytt og på Volda kommune og Statens vegvesen sine heimesider. Dette i samsvar med plan- og bygningslova § 12–8.

Rundt årsskiftet 2021/22 vart det gjennomført ei såkalla verdianalyse av to uavhengige grupper. Ei intern Vegvesen-gruppe og ei ekstern konsulent-gruppe (Structor Lillehammer) med leveringsfrist 10.01.2022. Det vart sett på alle løysingar i prosjektet, også om det er valt den rette korridoren. Konklusjonen frå begge gruppene er at teknisk løysing i Volda må ligge tettare opp mot løysinga i kommunedelplanen. Dette vil seie eit heva linjepålegg (vegbane) i høve reguleringsplanen frå 2018.

Statens vegvesen har den 15. mai 2023 sendt varsle om utvida planområde til gnr. 19 bnr. 692, gnr. 19 bnr. 232, gnr. 19 bnr. 752/bnr. 1029 og gnr. 30 bnr. 59/bnr. 334. For alle eigedomane gjeld dette mindre utvidingar av planområdet. Innan fristen, som var den 31. mai, var det ikkje komme inn innspel til varselet.

Volda kommune ved Formannskapet har den 13. juni 2023, sak PS 74/23, fatta vedtak om å legge reguleringsforslaget ut til offentleg ettersyn. Planforslaget blei utlagt til offentleg ettersyn av Statens vegvesen den 20. juni 2023 med frist for uttale den 18. august 2023. Det blei arrangert open

kontordag torsdag 29. juni i kommunehuset og ope informasjonsmøte same kveld i samfunnshuset. Annonse om offentleg ettersyn stod i Avisa Møre torsdag 22. juni, og i Mørenytt fredag 23. juni. Til saman er det komme inn 21 merknader til planforslaget. Det er 10 merknader frå offentlege etatar, og 11 merknader frå private/lag og organisasjoner. Møre og Romsdal fylkeskommune fekk utsett høyringsfrist til den 23. august, og Ørsta kommune og Statsforvaltaren til den 12. september.

Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal har lagt inn motsegn til planforslaget med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi. Statsforvaltaren i Møre og Romsdal har også motsegn til planforslaget på grunn av omsyn til hjortetrekket i Furene. Møre og Romsdal fylkeskommune har trekt motsega gjennom behandling i Fylkesutvalet. Det har vore gjennomført dialogmøte med Statsforvaltaren den 30. oktober og 7. november. I dialogmøtet den 30. oktober foreslo Statsforvaltaren ei løysing med «Hjortebru». Løysinga blei presentert i møtet den 7. november. På dette grunnlag blir nytt planforslag i Furene sendt på avgrensa høyring til grunneigarane i Furene og aktuelle offentlege høyringsorgan.

Spørsmål om planarbeidet kan rettast til Statens vegvesen Utbyggingsområde midt:
Prosjektleiar Rolf Arne Hamre, tlf. 90 92 24 59, e-post: rolf.hamre@vegvesen.no, eller
Planleggingsleiar Gisle Fossen, tlf. 97 51 18 92, e-post: gisle.fossen@vegvesen.no
Eller til Volda kommune:
Planleggar Heidi Istad, tlf. 700 58 700, e-post: heidi.istad@volda.kommune.no

Plandokumenta omfattar:

Planhefte:

Planomtale datert 04.12.2023

Reguleringsføresegner datert 04.12.2023 (kapittel 10 i dette dokumentet)

Reguleringsplankart datert 06.06.2023, sist revidert 04.12.2023

Tekniske teikningar:

Oversiktsteikning, B001

Plan- og profileikningar, C001–C004

Normalprofilteikningar, F001–F003

Konstruksjonsteikningar, K100–K102

Faseplanar i Volda, Y001–Y003

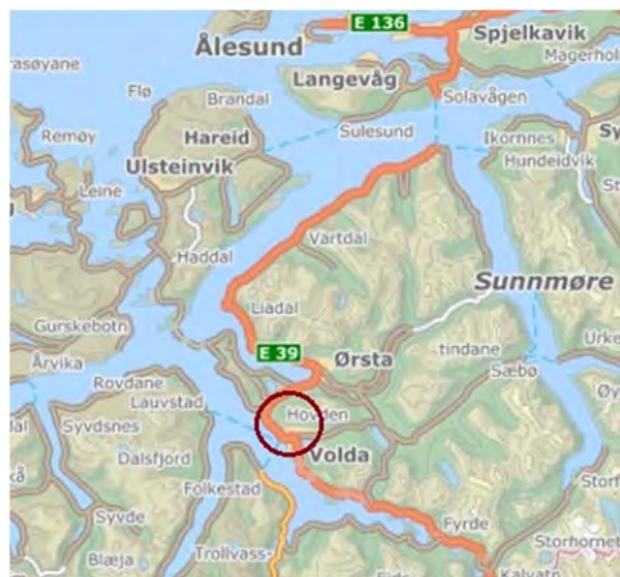
Vedlegg:

- Innspel til varsle om planoppstart – samla i eit eige hefte
- Merknader ved offentleg ettersyn – samla i eit eige hefte
- Støyrappor for E39 Volda–Furene, Sweco Norge AS, 29. mars 2023, revisjon 21.11.2023
- Luftkvalitetsrapport, Sweco Norge AS, 27. januar 2023
- Risiko- og sårbarhetsanalyse E39 Volda–Furene, Sweco Norge AS, mars 2023
- VAO-rammeplan, Sweco Norge AS, april 2023
- Borne- og studenttrakkregistrering, SVV 2016
- Kulturminnerapport, Møre og Romsdal fylkeskommune, 2017
- Notat om Dinglavatnet, datert 09.11.2022
- Notat om vassprøvar, 09.10.2023

2 Bakgrunn for planframlegget

2.1 Planområdet

Planområdet strekkjer seg fra Volda, ved Mylnebrua på E39 over Øyraelva, og endar nord i Furene, ved kryss mellom fv. 653 og E39. Sjå nærmere omtale i kapittel 4.



Figur 1 og 2 – Oversiktskart og prosjektmål E39 Volda–Furene (kjelde: www.finn.no)



2.2 Områderegulering

Reguleringsplanen er utarbeidd som ei områderegulering, jamfør plan- og bygningslova § 12–2. Grunnen til dette er at planen inneholder fleire område for bygningar og anlegg der detaljane i rammene for utbygging ikkje er avklart, og det er nødvendig å sette krav om seinare detaljregulering.

Areala sett av som område for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er vist så detaljert i planen at dei gir direkte grunnlag for utbygging, jf. krava i Statens byggtekniske etat (no Direktoratet for byggkvalitet) sin temaretteiar HO-2/2006 om offentlege veganlegg og byggjesak. Desse areala har ikkje krav om detaljregulering.

Områdeplan er i utgangspunktet ein plantype kommunen skal utarbeide, men kommunen kan overlate til andre myndigheter eller private å utarbeide forslag til områderegulering, jf. pbl § 12–2, andre ledd. Volda kommune ved formannskapet har i vedtak 19.04.2022, sak 82/22, akseptert at Statens vegvesen startar opp arbeidet med endring av omregulering for E39 Volda–Furene med planid 2016001.

2.3 Bakgrunn for omregulering og utarbeiding av planframlegget

I desember 2019 gjennomførte Volda kommune og Staten vegvesen eit statusmøte der Statens vegvesen la fram eit ønske om å omregulere strekninga E39 Volda–Furene (Voldatunnelen) for sjå på

kostnadsreduksjon. Rammevorslag i Nasjonal transportplan var langt lågare enn kostnadene utrekna i siste kostnadoverslag.

Statens vegvesen peika på ein del kostnadsdrivande element, blant anna den såkalla Stjernebrua, lange betongtunnelar i Furene og lågbrekks med behov for pumpesump inne i tunnelen, som grunnlag for ei omregulering.

I tillegg hadde løysinga i reguleringsplanen frå mai 2018 ein del teknisk dårlege løysingar med sterkt stigning i Vikedbygdvegen mellom rundkøringane, og sterkt stigning frå lågbrekks inne i tunnelen og rett ut i Sjukehusrundkøringa. Lokalvegnettet i Kårstadvegen/Kløvertunvegen med ny påkopling i Heltnevegen hadde problematiske høgdeskilnader.

For å unngå høgderestriksjonsona for flyplassen gjekk vegen på fall frå Furenerundkøringa og rett inn i tunnelen, noko som ville medføre at alt overflatevatn på vegbana ville renne inn i tunnelen. Den beste tekniske løysinga for all tunnelbygging er at vegen har eit høgbrekks innanfor tunnelopninga slik at vatnet renn ut.

Strekninga Volda–Furene ligg innanfor Rute 4a som er ein del av riksvegen mellom Kristiansand og Trondheim, ‘Ferjefri E39’. I tillegg til ein nasjonal funksjon som europaveg, er vegen viktig regionalt og lokalt for mange kommunar og lokalsamfunn.

Europaveg 39 kjem i dag frå Grodås i Hornindal og går gjennom Volda sentrum, Hovdebygda, Ørsta sentrum og langs Vartdalstranda til Festøya. Vegen har stor positiv verknad for regionen og kommunane med tanke på transport og kommunikasjon, næringsliv og verdiskaping, men inneber også mange negative miljøkonsekvensar i form av støy og lokal forureining. Dårleg standard og reduserte fartsgrenser på den gjennomgående transportåra E39, er saman med venting/overfart på ferjestrekningane, noko som medfører låg transportfart langs E39. Ferjeleiet til sambandet rv. 651 Volda–Folkestad ligg i sentrum.

E39 er viktig for næringsliv og sysselsetjing, som bindeledd mellom regionar og landsdelar, og ikkje minst som bindeledd mellom Volda og Ørsta. Tettstaden Volda har om lag 6 000 innbyggjarar, medan det sentralt i Ørsta bur om lag 6 500 innbyggjarar. Per i dag er det om lag 1000 personar som til dagleg pendlar frå Ørsta til Volda, og tilsvarende om lag 800 som pendlar frå Volda til Ørsta.

Dagens E39 frå Høgskulen i Volda til Furene går gjennom sentrum av Volda. Som for dei fleste sentrumsområde er det trangt og mange kryss. Bilestane opplever også at det er uklare vikepliktsreglar i enkelte kryss og dette går utover trafikkavviklinga.

Med tilrettelegging for ny E39 og kortare vegstrekning mellom Volda og Furene, vil store deler av gjennomgangstrafikken gå utanfor sentrum i ny tunnel, og dette vil gje auka handlingsrom for sentrumsutvikling i Volda.

2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt

Samfunnsmål

I 2040 skal transportsystemet i korridoren vere effektivt, tilgjengeleg, påliteleg og ivareta behovet for kommunikasjon for bu- og arbeidsregionar (frå KVU Ferjefri E39 Skei–Bergsøya).

Effektmål

- Redusere reisetida på E39 mellom Volda og Furene
- Redusert ulykkesrisiko på strekninga mellom Volda og Furene for alle trafikantgrupper
- Betra tilrettelegging for kollektivtransport, gåande og syklande
- Ivareta miljø og landskap langs strekninga i samspel med nærområda. Her under:
 - Støytihøve innanfor anbefalte grenseverdiar i T-1442 langs ny E39. Redusere antall personer med innendørs støynivå over 38 dB og støyplage utendørs (SPI) langs dagens E39 gjennom Volda sentrum
 - I størst mogleg grad ivareta kulturminner og biologisk mangfold

Planen skal vise alle arealinngrep som er nødvendige i samband med bygging av nemnde tiltak. Dette gjeld hovudveg med fylling og skjering, avkørsler, driftsavkørsler, eventuelle støyskjermingsområde og busslommer. Reguleringsplanen gir heimel til å gjennomføre nødvendige tiltak i tråd med plan.

2.5 Tiltaket og tilhøvet til forskrift om konsekvensutgreiing

I samband med planlegging av kommunedelplan for E39 Volda–Furene, vart det utarbeidd ei konsekvensutgreiing. Tre hovudalternativ for ny E39 trasé er utgreidd. I kommunedelplanen vart trasé A3 endeleg vedteken. Alternativ A3 har lege til grunn for både arbeidet med tidlegare reguleringsplanen og denne omreguleringa. Sjølv om det er gjort endringar i val av trafikale løysingar i omreguleringa, har Volda kommune vurdert desse til at det ikkje er behov for yttarlegare konsekvensutgreiing.

Denne planomtalen inneholder ei vurdering av tiltaket sine verknader for miljø og samfunn i samsvar med plan- og bygningslova § 4-2, og vil såleis langt på veg skildre og vurdere konsekvensane av tiltaket. Verknadane av planlagde deponiområde er belyst særskilt i kapittel 6.14.4.

2.6 Planstatus og rammeføresetnader for planarbeidet

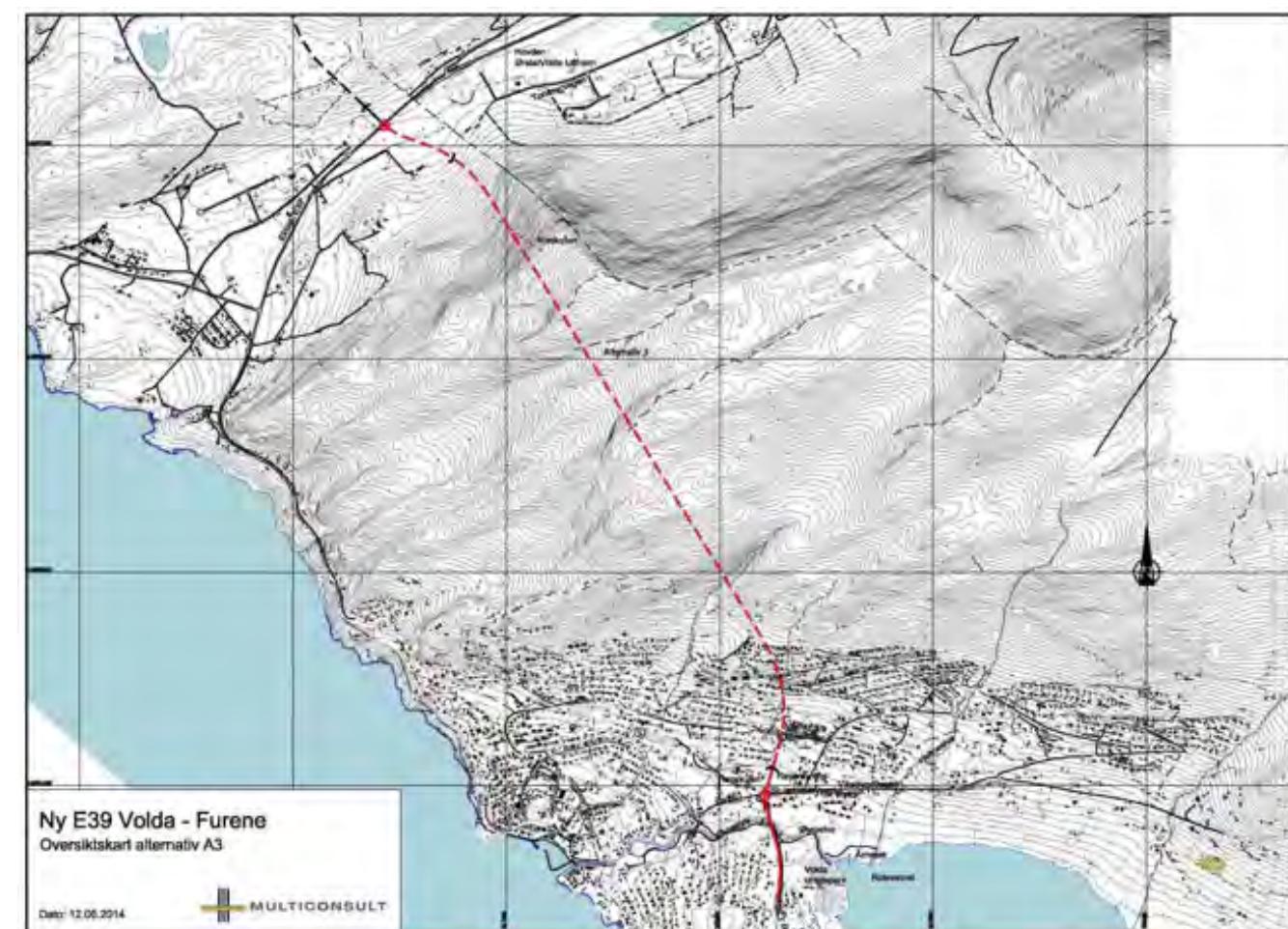
2.6.1 Kommuneplan og kommunale delplanar

Kommuneplan for tidlegare Volda kommune

Kommunedelplanen for Volda består av ein arealdel og ein samfunnsdel. Kommunestyret vedtok Kommunedelplan for tidlegare Volda kommune i møte 12. august 2021, sak 81/21 (planID 2016005). Kommuneplanen sin samfunnsdel 2022–2024 tek stilling til langsigchte utfordringar, mål og strategiar for kommunesamfunnet som heilskap og kommunen som organisasjon. Samfunnsdelen vart vedteke av kommunestyret 24. november 2022.

Kommunedelplan E39 Volda–Furene

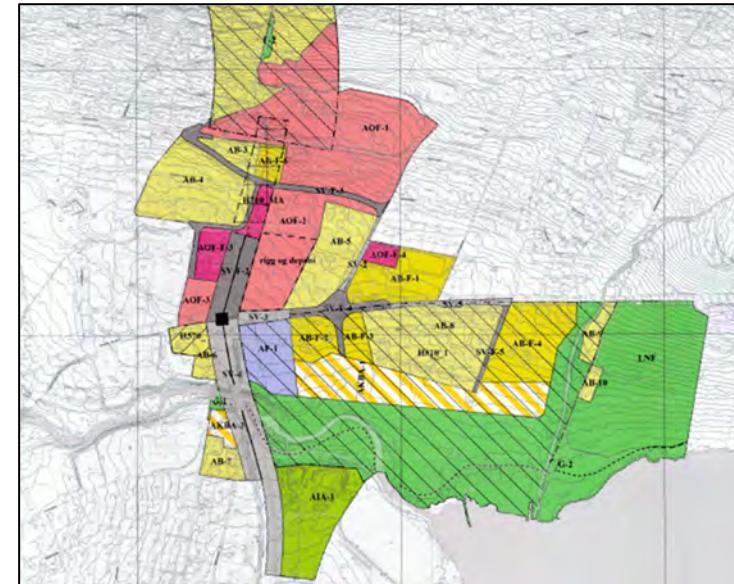
«Kommunedelplan for E39 Volda–Furene med framlegg til arealbruk for tilgrensande område» vart vedteken i Volda kommunestyre 18.12.2014, sak PS 153/14. I kommunedelplanprosessen for ny E39 vart fleire traséalternativ vurdert.



Figur 3 – Vedteke traséalternativ A3 i kommunedelplan E39 Volda–Furene

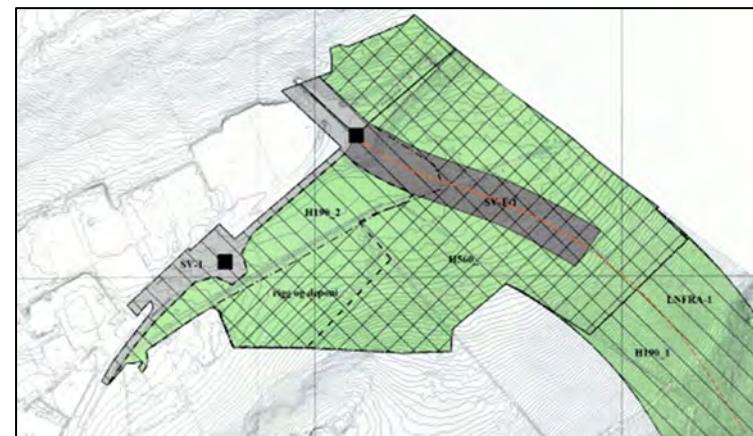
Tiltak i kommunedelplanen er vist å ta til på E39 like nord for bruhaugen over Øyrelva og føreset ei utviding av dagens rundkjøring i Sjukehuskrysset. Vidare er veien vist i dagsone rett nordover fram mot Nytun der den går inn i ein om lag 140 meter lang betongtunnel før den går inn i fjelltunnel som startar like før Kløvertunvegen.

Planen omfattar bygging av ny lokalveg til Nytun, samt omlegging av tilkomst til høgskulen og til forretnings- og bustadområdet like aust for rundkjøringa. Gang- og sykkelvegsystemet i kryssområdet er også vist omlagt, mellom anna med ei planskilt kryssing under E39 mellom rundkjøringa og tunnelportalen.



Figur 4 – Kommunedelplan E39 Volda–Furene, utsnitt fra Volda

I Furene er tunnelportalen vist plassert omlag 130 meter sør-aust for dei nærmeste bygningane på eiendom gnr. 14 bnr. 1. Portalen er vist med ei lengde på omlag 65 meter inn til fjellpåhogget. Dagsona vidare inn mot eksisterande rundkjøring er vist med ei lengde på om lag 300 meter inkludert ei 100 meter lang bru. Vegen vert kopla til E39 via ei fjerde arm i rundkjøringa i Furene.



Figur 5 – Kommunedelplan E39 Volda–Furene, utsnitt frå Furene

Kommunedelplan for fysisk aktivitet og anlegg for idrett, friluftsliv og nærmiljø

Kommunedelplan for idrett-, nærmiljø og friluftsliv vart vedtatt i februar 2014 og er gjeldande i perioden 2014–18. Planen er eit samordnande styringsverktøy for kommunen i ansvarsområdet fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Planen gir mellom anna signal om målsetting for fysisk aktivitet som helse og trivselsfremjande tiltak, den gir grunnlag for vurdering av ulike behov innanfor utbygging av anlegg og andre aktivitetsfremjande tiltak, og den gir ei samla oversikt over anlegg og aktivitet i kommunen.

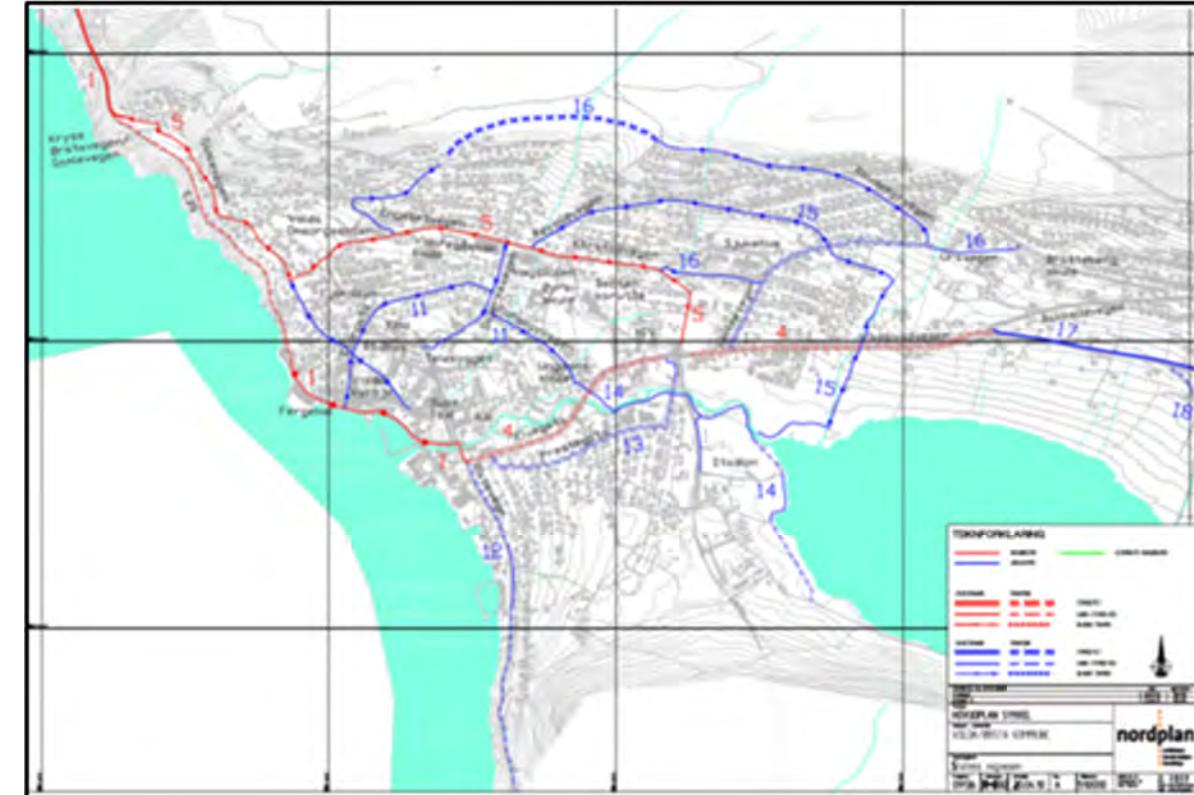
Temaplan for trafikktrygging

I temaplan for trafikktrygging, planperiode 2020–2024, har Volda som helse- og miljøkommune som mål å legge til rette for trygge rammer for alle som skal ferdast i trafikken og på vegane i kommunen. Kommunen skal sjå til at omsyn til trafikktryggleik, trivsel, universell utforming og førebyggande arbeid i skulen har fokus i all planlegging og utbygging i kommunen.

2.6.2 Anna planlegging i området

Plan for hovednett for sykkel i Ørsta og Volda

Det er utarbeidd ein plan for hovudnett for sykkel. Kommunedelplanen viser behov for tilrettelegging langs eksisterande E39 uavhengig av utbygging av tunnelen mellom Volda og Furene.



Figur 6 – Hovudnett for sykkel, utsnitt Volda sentrum med omland

Planlegging i – og tilgrensande til planområdet

For følgjande godkjende planar i Volda kommune vert avgrensing av planområda endra som fylgje av at deler av planane inngår i ny plan:

- Kommunedelplan E39 Volda–Furene, 18.12.2014.
 - Reguleringsplan Røysmarka, 02.03.1995.
 - Endring i sjukehusområdet, 08.04.1980.
 - Reguleringsplan Rv651 Øvre Rotset, 17.12.1998.
 - Reguleringsplan for Voldaportalen.
 - Reguleringsplan Aasenkvarтаlet.

Statlige planretningsliner/rammer/føringar

Følgjande dokument er aktuelle for denne planen:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging.
 - T-1442 (2021) Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegginga.
 - T-1520 (2012) Retningslinje for vurdering av luftkvalitet i areal– planlegging.
 - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
 - Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan.

2.7 Tekniske føresetnader og standardvalg

Køyrevegar

Tabell 1: Tabellen viser dimensjoneringsfaktorar som er lagt til grunn i planlegginga. * Tunnelprofil T10,5 ved bygging av berre eitt tunnelløp.

Veg	Ny E39	E39 Tunnel	E39 Austefjordvegen	E39 Elvegata	Fv. 45 Vikebygdvegen
Dimensjoneringsklasse	H2	T9,5 / T10,5*	H1	H1	Hø2
Fartsgrense:	50/80 km/t	80 km/t	50 km/t	50 km/t	50 km/t
Dimensjonerende trafikk ÅDT / 2030	7500	7500	3300	9500	5700
Dimensjonerende trafikk ÅDT / 2050	10200	10200	4400	9500	8000
Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte	MVT/A	MVT/A	MVT/A	MVT/A	MVT/A

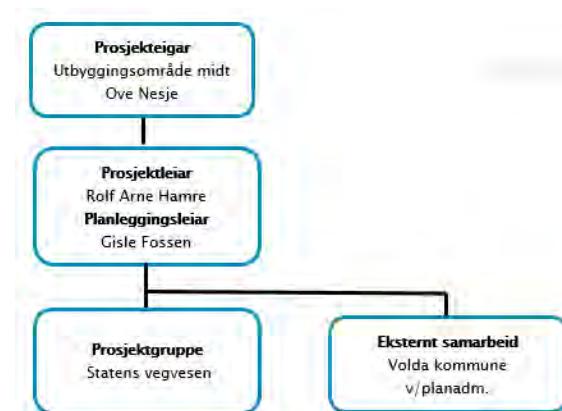
Tunnelklasse

Det var i kommunedelplan for E39 Volda- Furene lagt til grunn tunnelklasse C med tunnelprofil T10,5. Inngangsparametre for tunnelklasse er årsdøgntrafikk (ÅDT(20)) og lengde. Lengda av Voldatunnelen er ca. 3,35 km inklusive tunnelportalar. I bestillinga for omreguleringa er det som utgangspunkt valt tunnelklasse D også det med tunnelprofil T10,5. Forskjellen på desse tunnelklassene er at tunnelklasse C kan brukast opp til ein årsdøgntrafikk på 8000, medan tunnelklasse D kan brukast opp til ein årsdøgntrafikk på 11500 når lengda av tunnelen er ca. 3,35 km. I tillegg vil tunnelklasse D ha krav til nødutgangar, i dette tilfellet må det bli ein parallel rømningstunnel. Trafikkberekingar viser at årsdøgntrafikken i tunnelen vil vere omlag 10200 i år 2050. Det er alltid ei usikkerheit for trafikkta, og dette gjer sitt til at det er planlagt tunnelklasse D med to separate tunnelløp. Det er beslutta at det i første omgang skal byggast eitt tunnelløp.

3 Planprosess og medverknad

Organisering og framdrift

Planlegginga har vore jobba med gjennom ei prosjektgruppe i Statens vegvesen. Tiltakshavar, dvs. vegvesenet, har gjennomført det praktiske planarbeidet i nært samarbeid med kommunen.



Figur 7 – Illustrasjon som viser prosjektorganisering

Prosjektleiar og planleggingsleiar har koordinert planarbeidet og har hatt dialogen med kommunale og regionale instansar. Frå kommunenadministrasjonen er det hovudsakleg planseksjonen som har medverka i planarbeidet, men også barnerrepresentanten i plansaker og teknisk sektor har bidratt i prosessen. Prosjektgruppa i Statens vegvesen har bestått av personar med følgjande fagansvar: Vegplanlegging, konstruksjon, formgiving og estetikk, drift og vedlikehald, elektro, eigedomsforhold og grunnerverv, geologi og geoteknikk.

Det har vore arbeidd etter følgjande framdriftsplan for reguleringsplanarbeidet:

Tabell 2: – Framdriftsplan for planprosessen E39 Volda–Furene

Milepæl	Når/frist
Orientering i formannskapet om at Statens vegvesen ønskjer å endre godkjent plan.	November 2021
Oppstartsmøte med Volda kommune i samsvar med plan- og byningslova	29.03.2022
Vedtak i formannskapet om at det kan startast opp ein prosess med endring av godkjent plan.	19.04.2022
Varsling om planoppstart.	Mai 2022
Ope informasjonsmøte i Volda.	30. mai 2022
Offentleg ettersyn av planforslaget.	Juni–august 2023
Avgrensa høyring av nytt planforslag i Furene	November 2023
Godkjenning av reguleringsplan i kommunen seinast	Desember 2023

Informasjon og medverknad

Plan- og bygningslova stiller klare krav til medverknad i planarbeidet. For denne reguleringsplanen gjeld det hovudsakleg berørte grunneigarar/naboar, Voldaportalen, Volda Utvikling, Høgskulen i Volda, Statsbygg og Helse Møre og Romsdal, samt regionale planmyndigheter.

Gjennom planprosessen har dei berørte fått anledning til å medverke ved fleire høve. I tillegg til dei formelle høyringsperiodane ved varsel om oppstart og ved høyring av planforslaget til offentleg ettersyn, har ein i perioden ved utarbeiding av planmaterialet hatt fleire møter med berørte partar, og det har vore anledning til å kome med innspel til arbeidet.

Ved varsel om oppstart og når reguleringsplanen blir lagt ut på høyring, blir alle berørte grunneigarar og øvrige partar tilskrivne per brev. Kvar einskild får då høve til å kome med skriftlege innspel til planarbeidet innan ein fastsett frist. Kunngjeringar som gjeld planarbeidet blir sett inn i avisene Møre og Mørenytt.

Plan- og bygningslova sine krav til medverknad vert sikra gjennom:

- Var sel om oppstart med høve til å kome med skriftleg uttale
- Høyring av reguleringsplan med høve til å kome med skriftleg uttale
- Ope møte/open kontordag i samband med høyring av reguleringsplanen
- Klagetilgang på planvedtaket

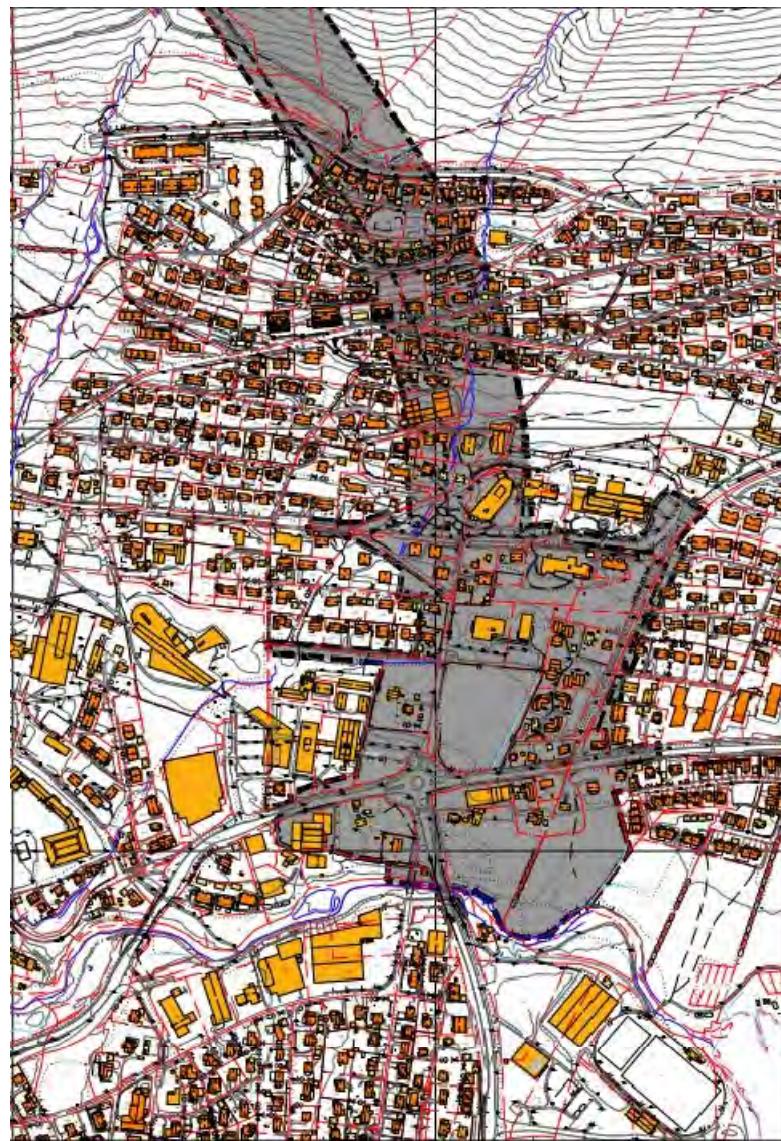
4 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet

4.1 Områdeskildring – planområdet sitt omfang og dagens arealbruk

Planområdet strekker seg fra Volda, på E39 Austefjordvegen ved Mylnebrua, til Morkåstunnelen på fv. 653 i Furene.

Volda:

Planområdet i Volda inkluderer Heltnevegen i aust opp til Volda Sjukehus og avgrensast i nordvest i krysset mellom Kårstadvegen og Dr. Halkjelsviksvegen. Mot vest langs E39 (Elvegata) går planområdet til innkjørselen til Høgskulen i Volda. Det er teke med eit område frå krysset mellom Heltnevegen og Vikebygdvegen ned til Øyraelva som strekker seg bort til Mylnebrua. Mykje av areala i Volda består av eksisterande vegar, bustad- og næringseigedomar og offentlege areal, men det er også noko dyrkamark i planområdet.



Figur 8 – Planavgrensning i Volda ved varsel om oppstart 12.05.2022

Furene:

I Furene er planområdet avgrensa av E39 i nordvest og kommunegrensa i nordaust. Planområdet i Furene består i dag av mykje dyrka mark og noko utmark.



Figur 9 – Planavgrensning i Furene ved varsel om oppstart 12.05.2022

Ved framlegging av reguleringsplanen til offentleg ettersyn, er plangrensene litt justerte slik at dei samsvarer med arealbehovet i planlegginga.

4.2 Trafikktihøve

Europavegen og fylkesvegen i planområdet har i dag ei vegbreidde på 7,4 – 10,4 m. Dei kommunale vegane som er omfatta av planlegginga har ulike vegbreidder.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E39 gjennom planområdet i Volda er ved inngangen til 2022 registrert til om lag 3500 kjøretøy per døgn. Dette gjeld sørover på Austefjordvegen frå Sjukehuskrysset, medan det for E39 mellom Sjukehuskrysset og Volda sentrum er registrert 9000 kjøretøy/døgn. På Vikebygdvegen, fv. 5894, er ÅDT om lag 5800 fram til avkjøring til Heltnevegen, og går ned etter krysset.

På strekninga mellom Volda sentrum og rundkjøringa i Furene er det i dag ein trafikkmengde på 9500/døgn, medan det er om lag 9800 på strekninga frå rundkjøringa til Flyplasskrysset. Gjennom Morkaåstunnelen nord for rundkjøringa er trafikken på nærmere 3200 kjøretøy i døgnet (kjelde: Nasjonal vegdatabank NVDB).

Andelen lange kjøretøy er 9 % på E39 Austefjordvegen, 9 % frå Sjukehuskrysset retning sentrum og 4 % på fv. 5894 Vikebygdvegen. For dei kommunale vegane er andelen lange kjøretøy om lag 2 %. I Furene ligg andelen lange kjøretøy på 7 % på fv. 653 retning Morkaåstunnelen/Eiksundsambandet, og på 10 % på dagens E39.

Fartsgrensene varierer gjennom planområdet. På E39 sørfrå gjennom Rotsethorntunnelen er fartsgrensa 80 km/t, deretter 70 km/t frå tunnelen og til ca. 100 m sør for Mylnebrua, før det er 50-sone vidare over brua og til Sjukehuskrysset, 50 km/t på dagens E39 i retning Volda sentrum og på dei lokale, kommunale vegane som er omfatta av reguleringsplanen.

I kryssområdet i Furene er fartsgrensa på E39 70 km/t.

Det er innhenta opplysningar om registrerte politirapporterte trafikkulykker tilbake til 2016. Det er 5 ulykker, og alle er ulykker med lettare skadde. Ei møteulykke frå 2020, ei «andre ulykker» (ukjent årsak) frå 2017, ei kryssulykke frå 2016, ei utforkjøring frå 2016, og ei ulykke med fotgjengar/akande frå 2018. Til saman ble 5 personar lettare skadd og 8 kjøretøy var involvert. Alle politirapporterte vegtrafikkulykker med personskade skal vere med, også på kommunal veg. Kilde: NVDB/TRULS

4.3 Kollektivtrafikk

I planområdet er det fleire busshaldeplassar. Den mest nytta haldeplassen er øvst i Elvegata ved Høgskulen. Denne haldeplassen fungerer for både gjennomgangs- og lokalbussruter. Vidare er det ei busslomme på austsida av Sjukehusvegen like ved avkjørsla til parkeringsområdet ved Ivar Aasen-bygget på Høgskulen, men denne er svært lite nytta. Ved Volda sjukhus er det også ein busstopp for av- og påstigning ikkje langt frå hovudinngangen. Bussane kører deretter vidare via Heltnevegen.

I Furene er det eit kollektivknutepunkt i tilknyting til nærings-/industri- og bustadområdet like inntil dagens E39.

4.4 Teknisk infrastruktur

I planområdet er det teknisk infrastruktur i form av vatn, avløp og el-tele (høgspent) som vil verte berørt. Det vil verte noko omlegging av den tekniske infrastrukturen spesielt i samband med bygging av nytt kryssområde og tunnel på Voldasida.

4.5 Landskapsbilde og bybilde

Planområdet fell inn under landskapsregion 22, Midtre bygder på Vestlandet (NIJOS sitt nasjonale referansesystem for landskap). På Sunnmøre har denne eit vilt preg med bratte, alpine fjellformer i samspel med U-dalar og fjordar. Området er vegetasjonsrikt med gode tilhøve for jordbruk. Byggeskikken følgjer frå gamalt av den tradisjonelle vestlandske stilten, med liggande bordkledning og relativt små hus. Typisk er at tettstader ligg ytst ved dalmunningar ved fjorden, og vegnettet har tradisjonelt følgd fjordløpa og større dalar. Ferja er viktig for ferdselen, men tunnelar bind i stadig større grad fjordar og dalar saman.

Volda er lokalisert på austsida av Voldsfjorden, og tettstaden er ein typisk skålforma fjorddal. Volda sentrum og bebyggelsen er i hovudsak samla i den sør-vestvendte dalsida som vert avgrensa av fjorden i vest og av Rotevatnet i sør-aust. Frå vatnet renn Øyraelva gjennom eit grøntdrag ned til sentrum og ut i fjorden. Området er sterkt påverka av menneskeleg aktivitet (bustadfelt, landbruk, trafikk m.v.). Store delar av området er likevel ikkje utbygd, men vert dominert av dyrka mark som er tydeleg oppdelt med steingjerder og vegetasjonssoner, samt stiar og friluftsområde i tilknyting til Rotevatnet. I tillegg er kantvegetasjonen langs både Rotevatnet og Øyraelva viktige landskapselement som understrekker elvekanten og strandsona i området.



Figur 10 – Bildet viser noko av busetnaden i Volda som strekker seg mellom fjorden i vest og fjella i nord, sett frå Rotsethornet. Rotevatnet ligg nede i dalrommet mot aust.

Furene er del av eit dalområde som ligg mellom ein låg åsrygg på nordsida og eit fjellparti på sørsida. Furene ligg ca. 75 moh og består i hovudsak av vegar, industri- og forretningsbygg og eit oppdelt jordbrukslandskap. Forbi Furene går dagens E39. Langs E39 og like aust for planområdet ligg ei

glattkøyringsbane og Ørsta/Volda Lufthamn. På nordsida av dalen dannar lia frå åsen bakanfor ein "låg vegg" i landskapsrommet. Det høgaste partiet på denne åsryggen ligg på om lag 120 moh. Lia består av blandingsskog lengst mot vest bak industriområdet, medan spreidde bustadar og Ivar Aasen-tunet dominerer lengre aust. Dei tydelege landskapsromma er først og fremst dyrka mark/kulturlandskap. Dette landskapet som består av kulturlandskap med spreidde gardsbygningar i samspel med kantvegetasjon og vegetasjonsområde, har gode visuelle kvalitetar.



Figur 11 – I Furene finn vi tradisjonelt jordbrukslandskap kombinert med industri- og næringsområde.

Vegane i området er av ulik standard. For den køyrande vil opplevinga gå frå full fart i Rotsethorntunnelen, til brå retningsendring når ein kjem til rundkøyringa i Volda, og fortset noko rolegare ned til Volda sentrum. Der må føraren ta omsyn til smalare vegar og bilar som kan rygge ut frå parkeringslommer rett ut i køyrevegen. Gatenettet i Volda sentrum snor seg mellom husa og opp bakkane, og er eit typisk sær preg ved dei mindre vestlandstettstadane. Gjennomfartstrafikanten held seg langs fjorden, passerer ferjekaien og kører rundt tettstaden opp til meir lettleselg trafikkbilde langs Ørstavegen mot Furene og vidare i god fart på rette vegar til Ørsta. Mot Furene ser den kjente sjåfören seg gjerne godt om for å ikkje treffe på hjorten, som har fått eigen viltovergang ved rundkøyringa i Furene. Spesielt trafikksituasjonen i Volda sentrum er utfordrande, der gåande, syklende, lokaltrafikantar, gjennomfartstrafikantar og besökande skal dele på det avgrensa arealet som finst mellom hus og fjord. Det krev stor merksemd frå føraren, og ein reduksjon av mengda gjennomgangstrafikk vil vere med på å avlaste den noko uoversiktlege situasjonen i sentrum.

4.6 Nærmiljø og friluftsliv

Volda kommune hadde 10 960 innbyggjarar per 4. kvartal 2022 (kjelde: www.ssb.no). Av statistikken går det fram at det er særskilt mange kvinner og menn i alderen 20–24 år. Dette har samanheng med at Volda er studiestad for om lag 4 000 studentar på Høgskulen i Volda. Det er forventa ein auke i folketalet til 11 359 i år 2030, og framskrivingstala syner eit innbyggjartal på om lag 12 010 i 2050.

Høgskulen i Volda og sjukehuset er dei største arbeidsplassane i kommunen, og dei stadane som har størst dagleg besøk. Det er fleire viktige gangaksar innanfor området. Det er lagt til rette fleire møteplassar og felles uteområde rundt Høgskulen og sjukehuset. Desse har høg bruksintensitet og svært mange knyter identiteten til staden opp til institusjonane.



Figur 12 – Bildet t.v. er frå Sjukehuskrysset, medan bildet t.h. er frå Volda idrettspark.



Friluftsområda langs Øyraelva og Rotevatnet har mange brukarar i alle aldrar. Åneset friluftsområde ligg i strandsona langs Rotevatnet. Åneset er tilrettelagt for variert friluftsaktivitet og leik, med blant anna sandvolleybaner, turstiar, badeplass, og fasilitetar som toalett og parkering. Området er svært mykje nyttta i sommarhalvåret, men også om vinteren blir området nyttta til å gå på skøyter på vatnet og på ski og til fots rundt vatnet.

Frå Åneset og nedover langs Øyraelva er det opparbeidd turveg med møteplassar og benkar som er svært mykje brukt heile året. Vegane er populære til joggeturar og hundelufting, i tillegg til at dei knyter saman friluftsområdet med idrettssområda på andre sida av elva. Områda ved Rotevatnet og langs Øyraelva vert også nyttta til uteskule og turterrenge for både barnehagar og skular. Ved Mylnefallet, ved brua der E39 kryssar elva, er det eit kulturmiljø som representerer historia og som er viktige turmål også i pedagogisk samanheng. Volda idrettspark er viktig for barn og unge si fysiske utfalding og har betydning for skular, barnehagar og heile Volda. Her finn ein ballbaner, idrettshall og skatepark, i tillegg til turveg rundt Rotevatnet og langs elva. Ny aktivitetspark er under bygging i same området.



Figur 13 – kjelde: www.barnetrakk.no.

I samband med tidlegare reguleringsarbeid er det utført ei barnetrakkanalyse i planområdet i Volda. Fokuset har vore på ferdsslinjer gjennom prosjektområdet. Gjennom arbeidet registrerte elevar ved barneskulane, ungdomsskulen og studentar ved høgskulen ferdsslinjer og opphaldsområde, problempunkt og målpunkt. Hovudfunna frå barnetrakkanalysen kan oppsummerast slik:

- Dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkøyring ved høgskulen når dei skal til både skule og fritidsaktivitetar. Gangvegen langs Vikebygdvegen og Elvegata i aust–vest–retning er hovudtrasé, men også Sjukehusvegen er viktig for gåande og syklande. Målpunkta er hovudsakleg skulane nord for Elvegata og idretts– og friluftsområda ved Årneset/Rotevatnet.
- Aktivitetsområda som er mest nytta til leik og opphold er skuleområda ved høgskule, ungdomsskule og barneskular, turveg langs elva, ballbanar, skatebane og Årneset/Rotevatnet.
- Område som blir oppfatta som utrygge er alle kryssingspunkt over E39 (både der det er gangfelt og ved «villkryssing»), kryssing av Vikebygdvegen for gåande til Rotevatnet, Sjukehusvegen og gangfelt ved Kiwi/rundkøyring.

Barnetrakkregistreringane fortel at for gåande og syklande er hovudretninga aust–vest over rundkøyringa, men også målpunkta ved idretts– og aktivitetsområda ved Rotevatnet gir betydeleg ferdsel diagonalt mot søraust. Registreringane er med på å danne bakgrunn for utforming av kryssløysning på ny E39 mellom Volda og Furene.

I nærføring til reguleringsområdet ligg Furene næringsområde. Dette er eit industriområde som dei siste åra har fått stadig aukande del av handel– og serviceretta funksjonar. Området i Furene langs eksisterande E39 har ein sentral funksjon som knutepunkt både for kollektivtrafikk, og som knutepunkt i arbeidsreisesamanhang.

Aust for planområdet retning Ørsta ligg Ørsta–Volda lufthamn, Hovden. Det er per 8 daglege flygingar til/frå flyplassen. Ved enden av flyplassen aust for planlagt E39 ligg ei glattkøyringsbane. Denne vert nytta til køyreopplæring.

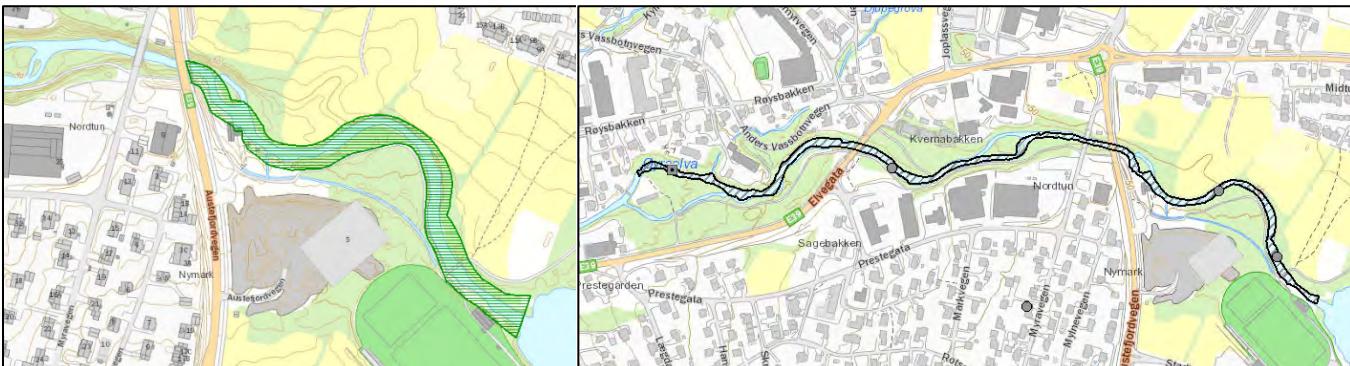
4.7 Naturmiljø og naturmangfold

Omtalen av naturverdiene i området er i hovudsak basert på konsekvensutgreiinga av kommunedelplanen for E39 Volda–Furene, supplert med oppdateringar frå kommunane, Statsforvaltaren i Møre og Romsdal og data i Naturbase.

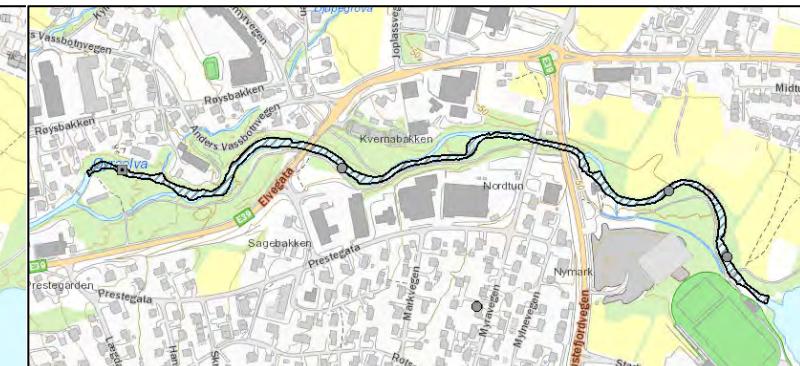
4.7.1 Dagsone Volda

Naturtypar

Øyraelva oppstraums bru er registrert i Naturbase som ein viktig (B) lokalitet av naturtypen *Viktig bekkedrag*. Hovudgrunnlaget for registreringa (2007) er at det er eit elveparti med ein liten bestand av elvemusling (sjå eige avsnitt). Elva har elles kantskog av gråor, dessutan hegg, bjørk, selje, platanlønn, ask og hassel, og her veks store bregner og høgstauder. Fuktige flomlaup hadde litt sumpvegetasjon. Det er registrert ein førekommst i Artskart av den framande og uønska arten hagelupin innanfor planområdet



Figur 14 – Naturtype *Viktige bekkedrag*



Figur 15 – Registrert strekning med elvemusling

Elvemusling

Basert på funn av 35 vaksne individ i 2009 er ein strekning av Øyraelva registrert i Naturbase som ein lokalitet med elvemusling. Elvemusling er ein norsk ansvarsart, og er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

Fisk

Øyraelva har ein liten bestand av laks og sjøaure. Det går også ål opp i vassdraget. Ål er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

Vilt

Det er registrert oter i Øyraelva. Oter er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

4.7.2 Dagsone Furene

Naturtypar

Det er ikkje registrert lokalitetar av verdifulle naturtypar innanfor planområdet eller influensområdet til tiltaket. Det er ikkje registrert framande og uønska artar innanfor planområdet i Furene.

Vilt

Det går eit svært viktig regionalt hjortetrekk gjennom Furene (sjå eigen figur). Det bind saman ulike funksjonsområde, slik som beite–/ngleområde med meir snøfattige overvintringsområde. Det er vanleg at hjorten kryssar både Vardalsfjorden og Voldsfjorden. I tillegg til det regionale trekkmønsteret er det truleg også mykje lokalt, dagleg trekk over E39 mellom beiteområde og kvileområde.



Figur 14 – Ei regionalt viktig trekkroute for hjort går gjennom Furene (Kjelde: Kommunedelplan for E39 Volda-Furene).

Tidlegare kunne hjorten trekke forbi Furene på "brei front", men den utbygginga som har skjedd dei siste tiåra (flyplass, glattkøyringsbane, næringsbygg, rundkøring m.m.) har ført til at kryssingsområdet er betydeleg redusert. Samtidig har hjortebestanden auka.

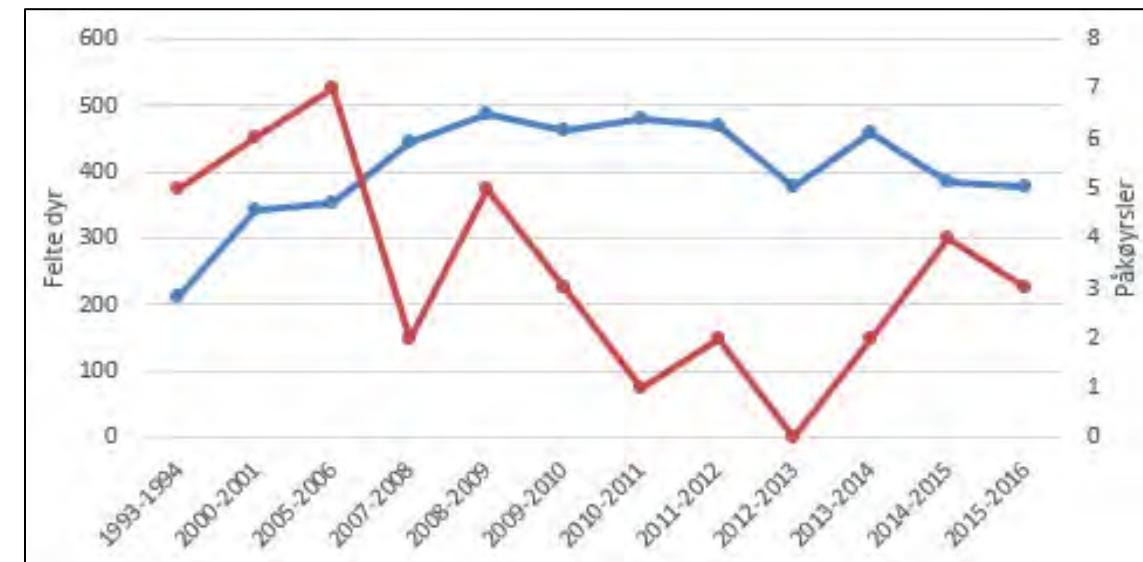
For å lette kryssinga og redusere faren for påkøyringar vart det etablert ein viltovergang i 2009 ca. 150 meter nordaust for rundkøringa. Volda kommune overvaka overgangen med video i 2010 og 2011. Sjølv om viltovergangen sannsynlegvis er smalare enn optimalt (21 m), vart det registrert 10 dyr som passerte på eitt døgn i månadsskiftet november/ desember 2010, og 31 dyr i løpet av en periode på 8 døgn. I 2011 vart det registrert over 1000 kryssingar. Det er ikkje registrert kryssingar av vegen innanfor ein avstand av 200 m frå viltovergangen, noko som også indikerer at den fungerer godt.

I figur 16 nedanfor er det vist registrerte påkøyrslar i Hjorteviltregisteret for perioden fra januar 2009 til mars 2017. Med blått er vist trekkorridoren over viltovergangen i Furene. Her er det ikkje registrert påkøyrslar i perioden. Med raudt er vist to trekkorridorar ved Ekset der påkøyrslene er konsentrert. Før 2009 er det kun registrert to påkøyrslar ved Ekset, ingen der viltovergangen vart bygd. Registreringane er truleg mangelfulle så tidleg.

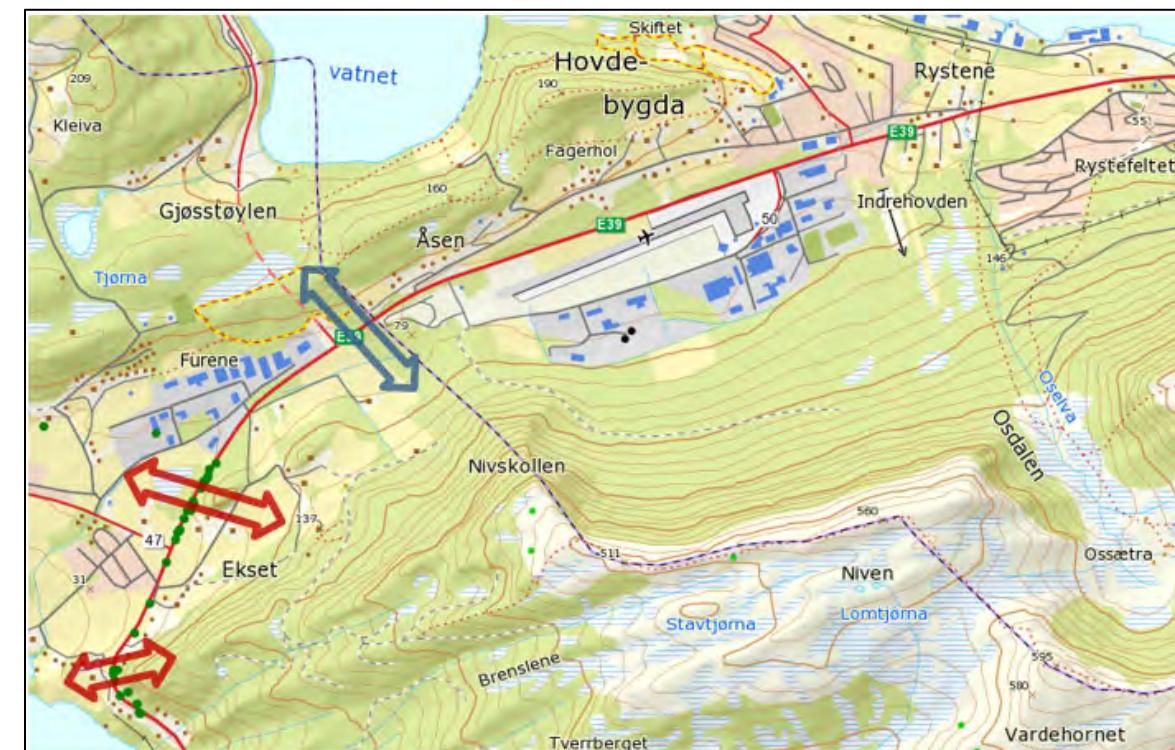
Andre tal frå Volda kommune viser at i jaktsesongen 1993–1994 vart det köyrt på 5 dyr i Furene-området, med ei total avskyting i kommunen på 212 dyr. Vel ti år seinare og fram mot i dag er avskytinga i kommunen auka til over 400 dyr, medan påkøyrslene totalt for området ser ut til å ha gått ned. Figur 15 viser registreringane. Dette kan indikere at viltovergangen har hatt effekt for heile området Furene/Ekset.

Men samtidig tyder fellingsstala i følgje kommunen på at hjortebestanden på Berkneshalvøya har gått ned dei seinare åra. I resten av kommunen har avskytinga halde seg oppe. I kva grad utbygging og auka aktivitet i Furene har vore med på å strupe bestanden på Berkneshalvøya er usikkert.

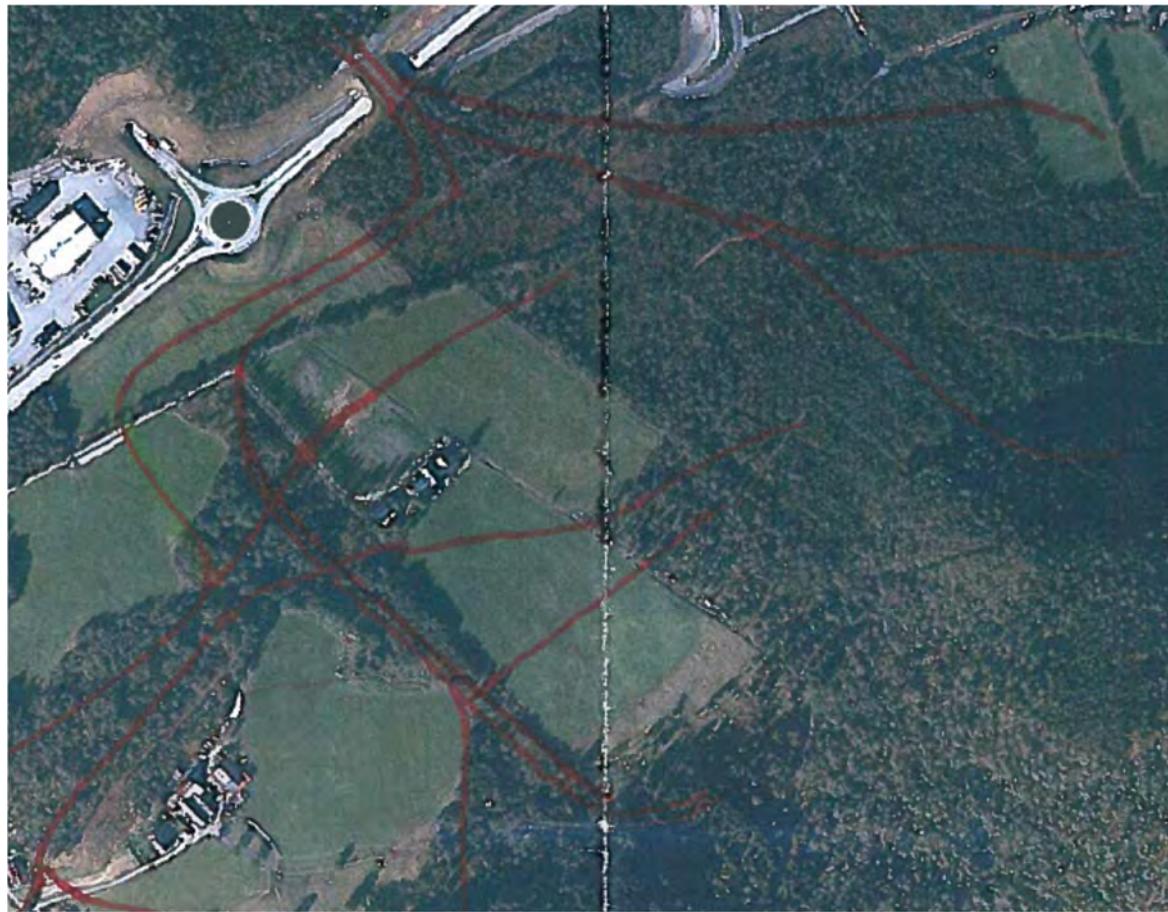
Med den trafikken som er dokumentert over viltovergangen er det uansett liten tvil om at han er med på å redusere risikoen for påkøyrslar på E39 mellom næringsområdet i Furene og flyplassområdet ved Hovden, og at han er viktig for å oppretthalde det regionale trekket gjennom området.



Figur 15 – Fellingar totalt i Volda kommune og påkøyrslar ved Egset/Furene. Blå line syner felte dyr, medan raud line syner påkøyrslar på Egset/i Furene.



Figur 16 – Hjortepåkøyrslar registrert i Hjorteviltregisteret fra 2009 til mars 2017.



Figur 17 – Trekruer registrert i Furene. (Kjelde: Statsforvaltaren/kommunen).

4.8 Kulturminne/kulturmiljø

Det eksisterer ingen kjende automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Det finnast automatisk freda kulturminne utanfor planområdet, mot Heltnane, nord og sør for Volda sentrum og mot Klippa. Alle desse ligg slik til at dei korkje vert direkte eller indirekte påverka av dette tiltaket. Fleire bygningar i planområdet er registrert i SEFRAK, sekretariatet for registrering av faste kulturminne i Noreg. Nokre av desse er registrert som bygningar som skal vurderast etter kulturminnelova § 25 dersom dei kan bli råka av tiltaket. Fylkeskommunen har opplyst om at husmannsplassen på Kleppheim har ein kulturhistorisk verdi som dei ønskjer ein skal legge til rette for å ivareta i det vidare planarbeidet.

Fleire offentlege institusjonsbygg, som sjukehus, lærarskule og høgskulen er lokalisert aust for sentrum, i Røyslid. Bustadområda har også utvikla seg i denne retninga, og på Rotset.

I strandsona langs Rotevatnet finst fleire eldre naust med særeigen arkitektur. Elvadalen, med Øyraelva, er eit historisk område i forhold til industriverksemد som har vasskraft som energi- kjelde. Det finst spor etter fleire anlegg, med kanalar, murar og restar etter bruer og sagbruk. Ved Mylnefallet er det samla døme på bygg og installasjonar som representerer historia.

Kulturmiljøet ved Furene, i området ved Liaskaret og Åsen er knytt til jordbruket sitt kulturlandskap. Landbruksarealet og gardsbygningane ligg i eit belte oppunder Nivskollen, mellom E39, Nakkane, og Åsen på nordsida av dalen. Området på kvar side av dalen oppfattast som ganske einskaplege

kulturmiljø som ligg i sin opphavelege kontekst med fleire mindre gardsanlegg. Fleire tun vert dominert av nyare bygningar, og tunforma er berre til dels bevart.

Det vart gjennomført arkeologisk registrering i planområdet hausten 2016. Den arkeologiske registreringa resulterte ikkje i funn av hittil ukjente automatisk freda kulturminne.



Figur 18 – Bilete av naust ved Rotevatnet og frå Mylnefallet.

4.9 Naturressursar

Landbruk

Volda kommune har etter kommunesamanslåinga med Hornindal kommune i 2020 eit landareal på 877 km² per 4. kvartal 2022. Samla er det i dag 180 jordbruksføretak med til saman 34 659 dekar jordbruksareal i drift i kommunen (kjelde: www.ssb.no). Den fulldyrka marka vert så godt som utelukkande brukt til engdyrkning.



Figur 19 Furene – AR5-kart som viser arealtypene i området for vegarm til tunnel (Kjelde: NIBIO, Kilden).

Geologiske ressursar og vassressursar

Lausmassar

I følge NGU sin grus- og pukkdatabase ligg det ingen utnyttbare avsetjingar av grusressursar innanfor området.

Mineralressursar

I følge NGU sin database over mineralressursar finst det ingen registrerte førekomstar av malm (metall), naturstein eller industrimineraler innanfor planområdet. Dei mineralressurs- førekomstane som ligg nærmest planområdet er i Liaskarområdet. Dette er ein førekomst av ulike jernmetall. NGU si mineraldatabase gir ingen utfyllande informasjon om Liaskarførekomsten og ein kan gå ut ifrå at den ikkje er økonomisk viktig.

Vassressursar

Ettersom lausmassane i mesteparten av influensområdet består av morene er potensialet for uttak av grunnvatn lite. Det er kun i den avgrensa breelvavsetjinga ved Rotevatnet i utkanten av influensområdet at det kan finnast grunnvassressursar av ein viss storleik. I følge NGU si grunnvassdatabase Granada ligg det ingen grunnvassbrønnar til bruk for vassforsyning i eller i nærleiken til influensområdet. Det er registrert energibrønnar nord for planområdet for traséalternativa i Volda. Det er ikkje uttak av overflatevatn til vassforsyningsføremål innanfor planområdet.

4.10 Grunnforhold

På lausmassekart frå NGU er området med veg i dagen i Volda, markert som morene. Dette blir stadfest av grunnboringane, men det kan vere eit lausare humushaldig lag over morenen. Grunnboringane langs Sjukehusvegen viser 7,5–8,8 meter lausmasse over berg ved planlagt rundkjøring. 200 meter lengre opp langs Sjukehusvegen er det 2–3 meter til berg, og ved Kløvertunvegen er det rundt 5 meter.

Refraksjonsseismikk utført vinteren 2017 viser at det er tilsvarende forhold langs det austlege løpet. Seismikkprofila viser at djupna til berg blir mindre på oppsida av Kløvertunvegen.

Den vestre delen av reguleringsområdet kjem litt inn på det området som er markert som marin strandavsetning på lausmassekartet frå NGU. I området med marin strandavsetning har SVV tidlegare utført boringar ved Skjærvagarden (Porsemyrvegen vest), for ny bru over Øyraelva ovanfor småbåthamna, og i utfyllingsområdet sør for småbåthamna. Ingen av boringane avdekker sensitiv massar eller kvikkleire.

For Furene viser lausmassekartet frå NGU myr/torv på den nedre delen av området og morenedekke oppover i Lia. Grunnboringane viser at myrlaget på flata mellom eksisterande E39 og Torvmyrvegen er opp til 2 meter djupt. Under myra er det eit lag med silt/sand og nedover mot berget blir lausmassen tolka som morene. Ved Sagaelva ligg berget rundt 10 meter under terrenget.

I forskjeringsområdet viser boringane opp til 16 meter lausmasse, i påhoggsområdet 10–12 meter. Lausmassen er 0,5–1,0 meter matjord/vegetasjonsdekke over fast lagra masse, tolka som morene. Refraksjonsseismikken samsvarer med boringane. Rundt terregnkote 95 viser seismikken ei grop i bergoverflata. Dette samsvarer med området der boringane viser 16 meter lausmasse.

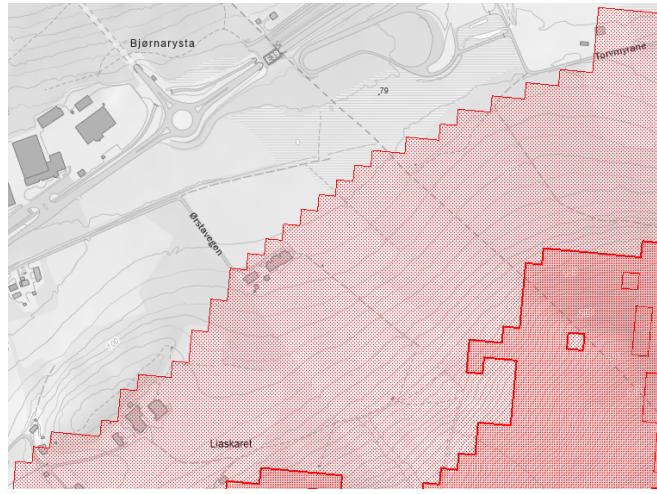
Bergoverdekninga til tunnelen er god langs heile tunnelen og grunnundersøkingar er difor berre utført ved påhoggsområda. Bergmassen i planområdet er typisk for store delar av Sunnmøre, gneisbergartar av noko ulik samansettning. Nokre svakare soner er identifiserte og alle av dei er steile og orienterte på tvers av tunnelen, noko som er ei gunstig orientering for drivinga av tunnelen. Dei svake områda er ikkje forventa å vere svakare enn at tradisjonell driving og sikring er tilstrekkeleg.

4.11 Naturfare

Aktsemduk kart for skred er generert frå hellinga til terrenget og angir område som skal vurderast for naturfarar. Så lenge det finst faresonekart, så gjeld ikkje aktsemduk kartet lengre. For skred i bratt terrenget er det lagt inn faresonekart.

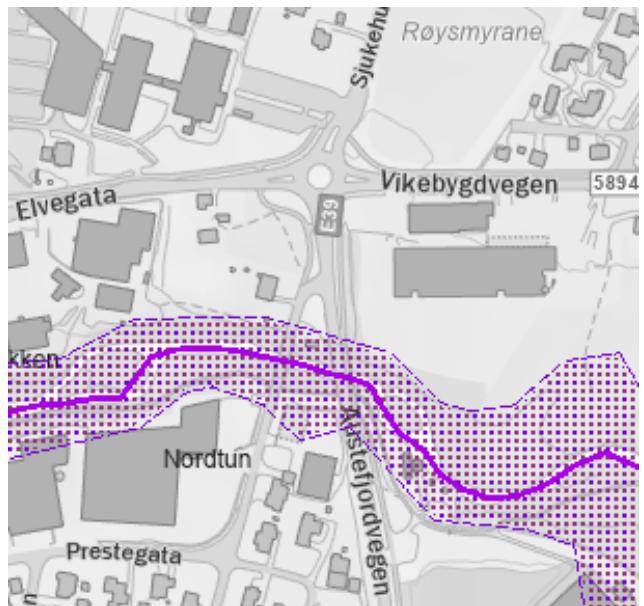


Figur 20 Utsnitt i Volda av faresonekart for skred i bratt terrenget. Kartet viser at det ikkje er skredfare innanfor planområdet.



Figur 21 Aktsemdeskart for snøskred ved Furene (kjelde NVE).

Ved Furene er det ei aktsemddsone for snøskred som går ned mot påhoggsområdet (figur 21). Løsneområdet i denne fjellsida er skogkledt og vendt mot nordvests. Skogkledd fjellside indikerer at det ikkje har gått større snøskred dei siste tiåra. Snøskred frå nordvest krev at det bles frå mellom sør og aust for å danne snømengder som kan lage store skred. Mykje nedbør i form av snø frå denne vindretninga er svært sjeldan, og kun vindtransport av snø langs bakken vil ikkje vere tilstrekkeleg for å lage store skred. Det er ikkje fare for at snøskred skal komme ned på veg oftare enn akseptkriteria tillet. Aktsemsona er ikkje vurdert nærmere i kapittel 7.



Figur 22: Aktsemssone for flaum i Øyraelva (kjelde NVE).

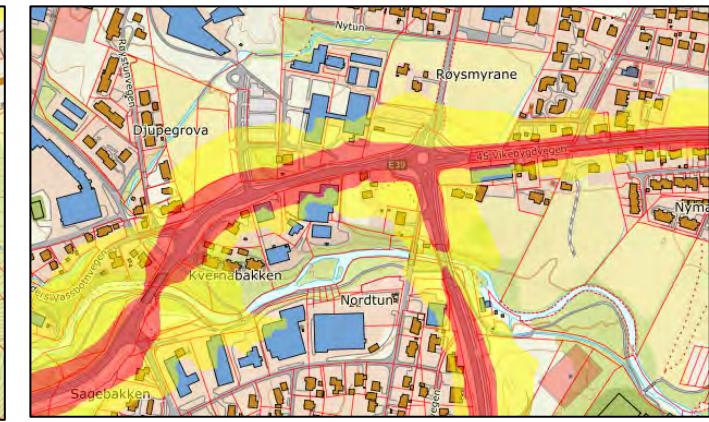
Aktsemdeskart for flaum (figur 22) viser at tilgrensande areal til planområdet potensielt kan vere utsett for flaum frå Øyraelva. Flaumfaren må vurderast nærmere i samband med eventuell detaljregulering til utbyggingsføremål på desse arealet.

4.12 Støy

Figur 23 og 24 gir eit bilde på korleis støytihøva knytt til vegtrafikk på i planområdet er i dag. Raud sone har støynivå L_{den} over 65 dB. Gul sone har støynivå L_{den} mellom 55 – 65 dB. Støyomgrepa er nærmere forklart i kapittel 6.12.



Figur 23 – Vegtrafikkstøy i Furene i dag (kjelde: GisLink).



Figur 24 – Vegtrafikkstøy i Volda i dag (kjelde: GisLink).

4.13 Luft

Luftforurensning består av ei blanding av ulike gassar og partiklar. I Norge er det først og fremst svevestøv og NO_2 som gir dårlig luftkvalitet. Vegtrafikk bidreg mest til høge nivå av svevestøv. Den viktigaste kjelda til svevestøv er asfaltslitasje, hovudsakleg forårsaka av piggdekkbruk. Vegtrafikk er også hovudkjelde til utslepp av NO_2 i norske byområde.

Retningsline for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) gir føringar for vurdering av luftkvalitet i arealplanlegging. Statens vegvesen har i tillegg interne krav gitt i Handbok N500 Vegtunneler (Statens vegvesen og Vegdirektoratet, 2022).

Kapittel 3 i Handbok N500 omhandlar forhold knytt til ytre miljø i samband med reguleringsplanarbeidet for vegtunnellar. Luftkvaliteten i områda nær tunnelmunningane skal i utgangspunktet vurderast i høve til retningsline T-1520. Eventuelle behov for avbøtande tiltak som etablering av ventilasjonstårn skal vurderast dersom tunnelmunningane befinn seg i område der menneske kan bli eksponert. Luftkvaliteten skal då vurderast i høve luftkvalitetskriteriane i tillegg til T-1520.

I samband med utarbeidninga av reguleringsplanen frå 2018 blei det utarbeidd luftsonekart i tråd med T-1520. Konklusjoen frå denne rapporten var at ingen bebyggelse eller busetnad er omfatta av raud eller gul sone. I samband med denne reguleringsplanen har Statens vegvesen fått utarbeidd ny rapport for lokal luftkvalitet ved områda nær dei planlagte tunnelmunningane i Volda og i Furene, sjå kapittel 6.13.

5 Skildring av planforslaget

5.1 Utforming av veganlegget

5.1.1 Volda

Planløysingar og aktuelle tiltak i planområdet i Volda er vist i oversiktsskissa under. I det vidare vil vi omtale og illustrere dei enkelte elementa.



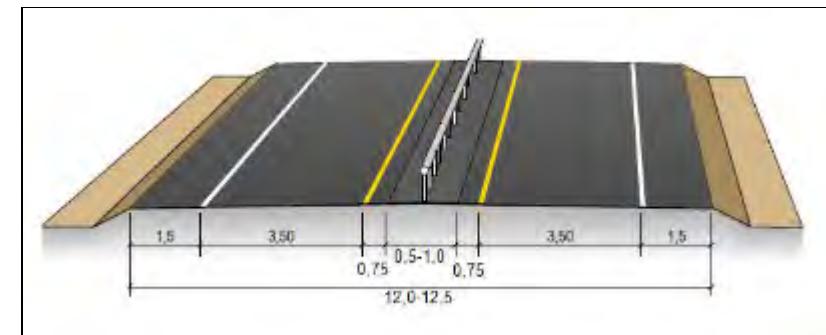
Figur 26 – Oversiktssillasjon, ny situasjon i Volda. Fjellpåhogget vil kome ved pel ca. 10310. Overdekt betongtunnel fram til profil 10415.

Utforming av E39, tunnel og veg

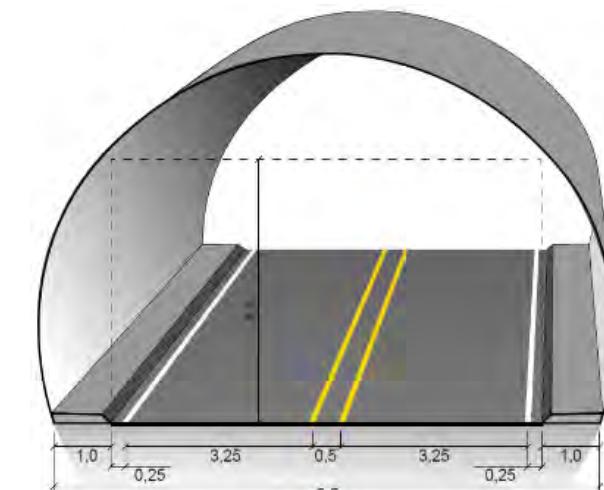
Prosjektet blir regulert med to fullverdige tunnelløp. Det er krav om eigen rømmingstunnel når årsdøgntrafikken kjem over 8000 bilar. Prosjektet er planlagt delfinansiert med bompengar, og så lenge det er bompeneinnkjøving kjem truleg trafikken ikkje over ein årsdøgntrafikk på 8000 bilar. Det er derfor bestemt at i første omgang blir det berre bygt eitt tunnelløp. Prosjektet skal dimensjonera

etter H2 standard, men på grunn av kort avstand mellom rundkjøringane og tunnelportalanane blir strekningane i dagens planlagt som firefeltsveg.

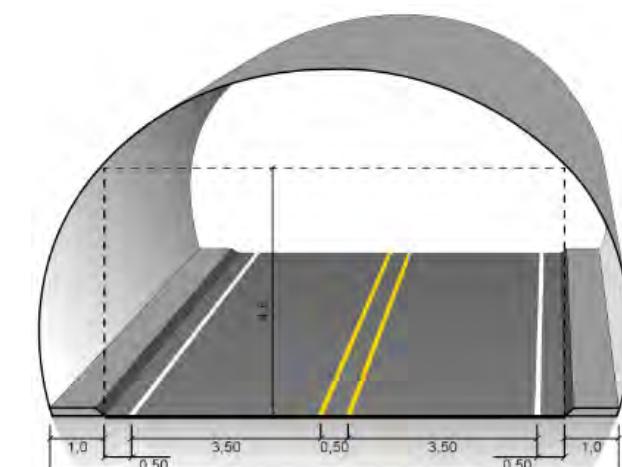
Ved bygging av berre eitt tunnelløp i første omgang må dette tunnelløpet byggjast med T10,5-profilet, og utrustast etter tunnelklasse C.



Figur 27 – Handbok N100, vegklasse H2.



Figur 28 – Handbok N100, tunnelstandard T9,5.



Figur 29 – Handbok N100, tunnelstandard T10,5.

Utforming av kryss mellom E39, Elvegata og Vikebygdvegen inkludert planfri krysning for mjuke trafikantar

Krysset er utforma som rundkjøring med fire vegarmar. E39 frå nord er planlagt som firefelts veg på grunn av den korte avstanden mellom rundkjøringa og tunnelportalen. Dei tre andre vegarmane i krysset er planlagt som to-felts vegar. Rundkjøringa vil få ein ytre diameter på 50 meter og rundkjøringa har to køyrefelt. Sentraløya i rundkjøringa er planlagt med ein diameter på 26 meter.

I godkjent reguleringsplan er rundkjøringa senka ca. 6 meter ned i terrenget med overliggjande bru (Stjernebrua) for mjuke trafikantar. I ny løysing blir nivået på dagens rundkjøring behalde og det er planlagt planfri krysning for mjuke trafikantar i undergangar. Det er ikkje bestemt om det skal vere opa eller lukka løysing i sentraløya.

Rampane ned i undergangane frå Elvegata (5 %) og Austefjordvegen (3,7 austsida og 3 % vestsida) har stigning som er i samsvar med kravet på maksimalt 5 %. Rampen langs Vikebygdvegen har stigning på 6,2 %. Dette er ei stigning over kravet. Det er søkt om fråvik for dette til Møre og Romsdal fylkeskommune, og fråviket er innvilga i mai 2023. Bakgrunnen for fråviket er at rampen må nå opp i terrenghøgde før Heltnekrysset.

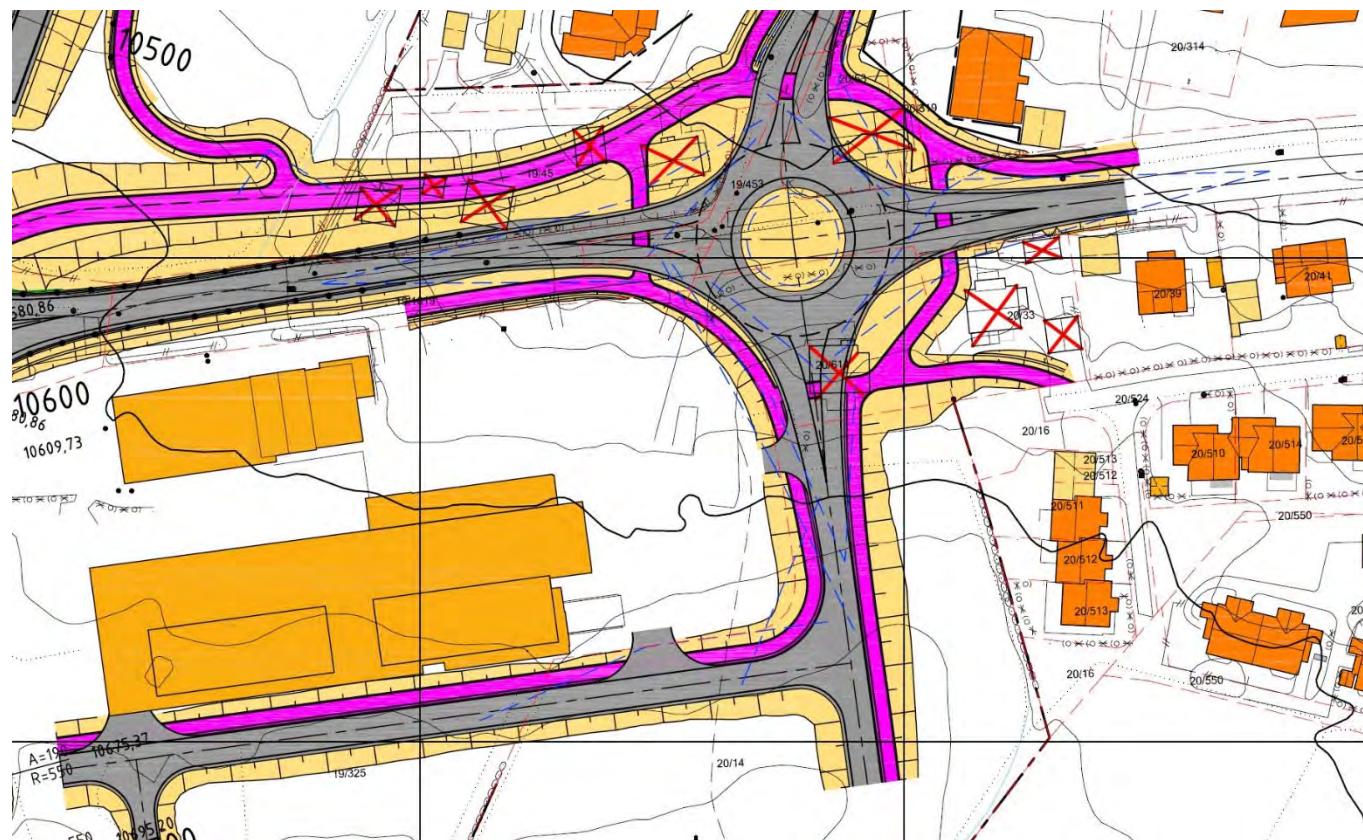


Figur 30 – Utforming av kryss mellom E39, Elvegata og Vikebygdvegen.

Utforming av kryss mellom Vikebygdvegen og Heltnevegen

Krysset er utforma som ei rundkøyring med fire vegarmar og har ein ytre diameter på 40 meter. Sentraløya har ein diameter på 22 meter og det er eitt köyrefelt i sikulasjonsarealet i rundkøyringa med bredder på 9 meter inkludert overkjørbart areal.

Gang- og sykkelvegkryssingane i Heltnerundkøyringa er planlagt med kryssing i plan. Trafikkmengda er så stor at vegnormalen har krav til planskilt kryssing. På grunn av terrengtilhøva er dette ikkje mogleg. Det er søkt om fråvik til Møre og Romsdal fylkeskommune om dette, og fråviket blei innvilga i mai 2023.

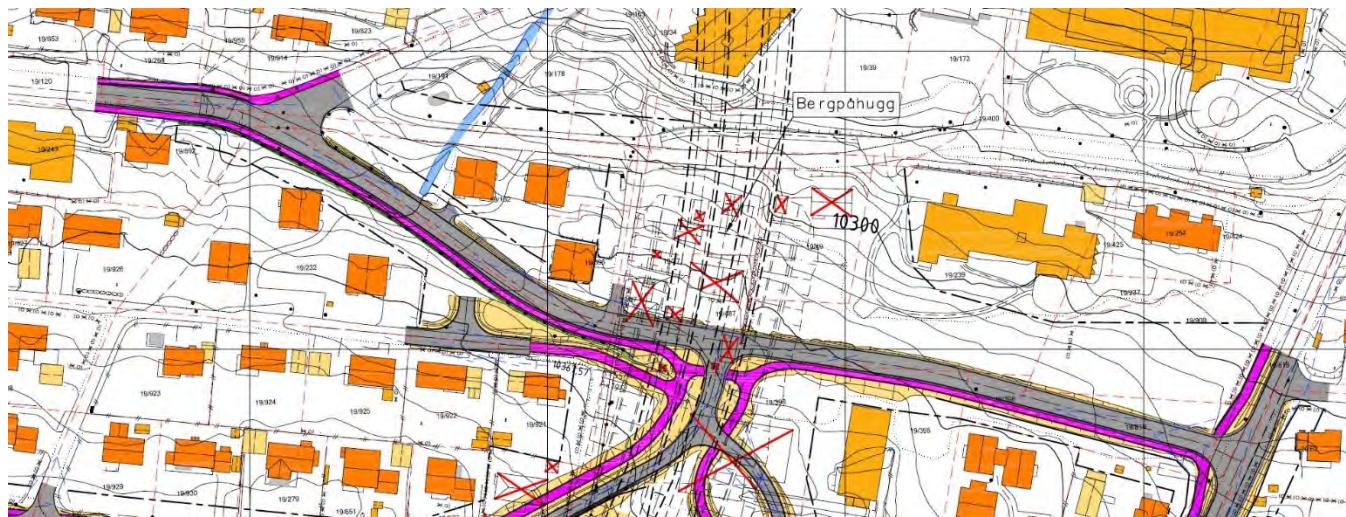


Figur 31 – Nytt kryss (Heltnerundkøyringa) mellom Vikebygdvegen og Heltnevegen med arm for tilkomst til Voldaportalen.

Det blir etablert ny tilkomst til bustad- og næringsområdet (Voldaportalen) sør for fylkesvegen via ny arm frå Heltne-rundkøyringa. Det vil bli kryssing i plan for mjuke trafikantar. Heltnevegen blir utforma med gang- og sykkelveg på vestsida og fortau på austsida opp til kryss med Nygardsvegen. Vidare oppover er det forbikøyringslomme i planlagt nytt krysset til Systervegen. Det er også planlagt støyskjermer.

Utforming av forlenging av Systervegen

I godkjent plan er Kårstadvegen planlagt forlenga frå krysset med Dr. Halkjelsvikvegen mot aust til Heltnevegen. I ny løysing er Systervegen forlenga mot aust til Heltnevegen. I Heltnevegen er det planlagt eit passeringsfelt i kryssområdet på austsida av vegen.



Figur 32 – Forlenging av Systervegen fra Heltnevegen.

Krysset mellom Systervegen, Kårstadvegen, Kløvertunvegen og Dr. Halkjelsvikvegen blir som i dag. Forlenginga av Systervegen er planlagt med ei breidde på 7,0 m og eit fortau med 2,5 m breidde.

Utforming av ny veg til bustadområdet ved Nytun, Røysmyrvegen, Høgskulen i Volda, T1 og T5

Det er planlagt ny veg til bustadområdet på Nytun, Høgskulen og til områda T1 og T5 frå Systervegen. Vegen er planlagt med ei vegbreidde på 4,5 m og med 2,5 m fortau langs vegen Nytun. Forlengelsen av vegen Nytun er planlagt med ei breidde på 4,5 og separat gang- og sykkelveg med ei breidde på 3,5 m. Røysmyrvegen vil bli stengt for gjennomkjøring, og vil få tilkomst via Nytun. Det er planlagt snuplass i den austlege enden av Røysmyrvegen. Det er planlagt gang- og sykkelveg mellom Røysmyrvegen og den forlenga vegen Nytun.



Figur 33 – Forlenging av Nytunvegen og tilkomst til område T1 på vestsida og T5 på austsida av ny E39.

5.1.2 Furene

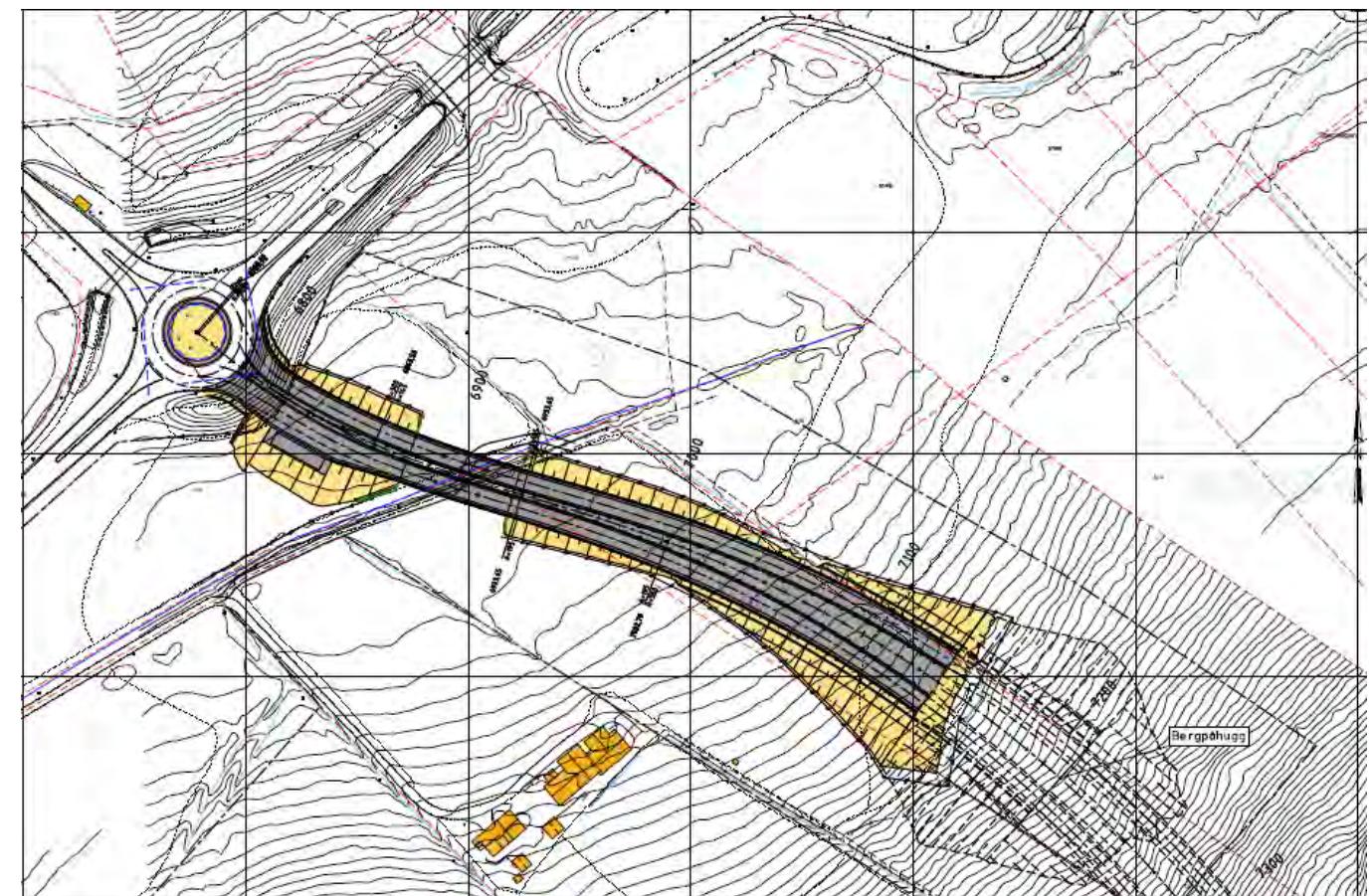
Utforming av E39 tunnel, veg og rundkøyring i Furene

I Furene er det planlagt ein betongportal på 70 m og «Hjortebru» på 50 m. Lengda på strekninga i dagen mellom portalen og eksisterande rundkøyring vil då bli om lag 340 m. Vegen blir som i Volda utforma etter Handbok N100, vegklasse H2.

Betonportalen vil bli dekt med tunnelmasse og lausmasser. Det er planlagt at driftsvegen skal gå under «Hjortebrua» i same trassé som i dag. Det vil bli sett opp viltgjerde på begge sider langs ny E39 og «Hjortebrua». Rundt tunnelpåhogget blir gjerdet sett opp mellom skjeringstoppen til ny E39 og tilbakeført terren. Viltgjerdet blir samankopla med eksisterande viltgjerde ved noverande rundkøyring.

Eksisterande rundkøyring på E39 i Furene vil bli endra ved full utbygging ved at det vert etablert to køyrefelt i sirkulasjonsarealet.

Diameteren på sentraløya vert redusert, og deleøyane inn til rundkøyringa vert omgjort for å tilfredsstille krava i Handbok N100 som gjeld avbøying i til- og fråfart i rundkøyringa.



Figur 34 – Løysing i Furene med «hjortebru». Fjellpåhogget vil kome ved ca. pel 7210.

Tilhøvet til eventuell forlenging av Torvmyrvegen

Torvmyrvegen er ikkje ein del av reguleringsplanen for E39 Volda–Furene. Dei tekniske løysingane som låg til grunn for vedtatt kommunedelplan var utforma slik at det ikkje stengde for ein eventuell seinare

reguleringsplan for Torvmyrvegen. Det er mogleg at Torvmyrvegen kan leggjast i kulvert nær rundkøyringa og i kulvert under vilttrekket.

5.2 Arealbruksformål

Nedanfor følgjer ein gjennomgang av dei ulike arealbruksformåla.

5.2.1 Bygningar og anlegg

Bustader, B

Formålet gjeld i hovudsak eksisterande bustadområde, område med nemningar B1–B9.

Offentleg eller privat tenesteyting, T

Område T1 er offentleg areal som vert nytta av Høgskulen til utdanningsføremål eller anna offentleg formål. Eksisterande offentlege areal i T1 er eigd av Volda Utvikling AS. I tillegg er tunområde på gnr. 19 bnr. 29 inkludert i dette planområdet/formålet.

Område T5 er offentleg areal som ein ser som mogleg utvidingsareal til utdanningsfunksjon eller anna offentleg formål.

Område T2, T3 og T4 gjeld mellom anna eksisterande kontor-, utdannings- og driftsfunksjonar til Helse Møre og Romsdal, Sjukehuset i Volda.

Leikeplass, LEK

Område o_LEK gjeld område til offentleg leikeplass som er detaljregulert for Voldaportalen. Området er overteke av Volda kommune.

Kombinert byggje- og anleggsformål, KBA

Området KBA gjeld område som er detaljregulert for Voldaportalen. For å kunne gjennomføre veganlegget er gjort justeringar på gang- og sykkelvegsystemet i nordaustre hjørne.

Bustad/forretning/kontor, B/F/K

Område B/F/K-1 i Volda omfattar kombinert område for bustader/forretning/kontor. Området kan først byggjast ut etter at E39 Volda–Furene er fullført fordi det er tenkt brukt til riggområde i anleggsperioden.

Forretning/kontor/industri, F/K/I

Område F/K/I-1 omfattar næringsmiddelbedrift Johs. Jakobsen, gnr. 19 bnr. 267 og 849.

Område F/K/I-2 i Furene omfattar framtidig område for næringsutvikling. Området kan først byggjast ut etter at E39 Volda–Furene er fullført fordi det er tenkt brukt til riggområde.

Kombinert byggje- og anleggsformål, F/K/T

Område F/K/T kan nyttast til kombinert byggje- og anleggsformål.

Angitte byggje- og anleggsformål kombinert med andre angitte hovudformål, BAA

Områda f_BAA1 gjeld område som er detaljregulert for Voldaportalen.

5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Køyreveg, KV

Omfattar offentleg køyreveg, felles privat køyreveg og privat køyreveg. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentleg og anna køyreveg.

Avkørsler frå offentleg veg er regulert som del av formålet med eigarform offentleg.

Vedlikehaldsansvaret ligg likevel på brukaren, jf. § 9 i «Forskrifter om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkørsler frå offentlig veg».

Køyrevenen f_KV5 i Furene er felles for alle oppsitjarane langs vegen, samt felles for teigane på vest- og austsida av ny E39. Det må pårekna at vegen blir brukt i anleggsperioden, samt at vegen blant anna kan brukast som tilkomst til forskjeringa og riggområde #7–#9.

Fortau, FO

Omfattar offentleg fortau.

Gang-/sykkelveg, GS

Omfattar offentleg gang- og sykkelveg.

Annan veggrunn – teknisk anlegg, AVT

Omfattar areal til midtrabattar, trafikkøyre og område for reinseanlegg. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentleg og anna (privat) areal.

Annan veggrunn – grøntanlegg, AVG

Omfattar sideareala til vegen. Areal kan nyttast til skjering, fylling, grøft, siktzone, rekverk, murar og eventuell støyskjerming. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentleg og anna (privat) areal.

Tekniske bygningar/konstruksjonar, SKB

Områda o_SKB er sett av til tekniske bygg for tunnelen.

5.2.3 Grøntstruktur

Naturområde, GN

Område GN1 sør for Voldaportalen langs Øyraelva er regulert til grøntstruktur. Arealet skal fylle fleire formål, mellom anna kantvegetasjon langs vassdrag (naturtype *Viktig bekdedrag*), buffer mellom vassdrag og utbyggingsområde og friområde/rekreasjon. Området kan leggast til rette med turvegar og mindre bygg/anlegg som tener friluftsformål.

Område o_GN2 i Volda omfattar areal ved kryss mellom Kårstadvegen, Systervegen, Dr. Halkjelsviksvegen og Kløvertunvegen.

Område o_GN3 i Volda omfattar arealet langs Djupetrova på sørsida av vegen Nytn.

Område o_GN4 i Furene omfattar areal i kommunalt eige søraust for viltovergangen i Furene. Arealet er sett av som offentleg naturområde for å vise at naturomsyn (vilt) er prioritert. Området skal ligge urørt etter tilstelling ved anleggslutt.

Friområde, FRI

Område FRI sør for Kløvdertunegen og oppå tunnelportalen er regulert til friområde. Arealet skal ha parkmessig preg.

5.2.4 Landbruks-, natur- og friluftsområde

Landbruksformål, L

Omfattar landbruksareala L1 og L2 i Furene.

5.2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Naturområde i sjø og vassdrag, NSV

Omfattar ei lita strekning av Øyraelva frå austsida av Mylnebrua og ca. 100 meter nedover i elva.

5.2.6 Omsynssoner

Sikringssone frisikt, H140

Formålet er å ivareta siktkravet ved inn- og utkøring frå kryss på køyreveg. Sikttrekantane er i samsvar med handbok N100, og skal haldast fri for sikthinder som til dømes skog og bygningar.

Sikringssone tunnel og flyplass, H190

Omfattar sikringssona for doble tunnelløp på nivå 1 mellom Volda og Furene.

Omfattar sikringssona for Ørsta/Volda lufthamn.

Omsynssone bevaring naturområde, H560

I Furene er det vist to omsynssoner H560_1 og H560_2 som skal sikre at det ikkje blir gjennomført tiltak som kan vere til hinder for vilttrekk i området. Sør for ny E39 er det mindre strenge vilkår enn på nordsida.

Detaljeringssone H910

Gjeld området H910_1 i Volda. Detaljreguleringsplanen for Voldaportalen skal framleis gjelde, med unntak for eit mindre areal i nordaustre hjørne.

5.2.7 Områdeføresegns

Mellombels bygge- og anleggsområde

Område merka # omfattar alt areal som kan nyttast til mellombels anleggsbelte, rigg- og deponiområde, med tilhøyrande føresegner om bruk, utforming og istandsetting. Dette er areal som er naudsynt for å gjennomføre utbygginga, men som ikkje inngår i det ferdige anlegget. Arealet vil bli tilbakeført i samsvar med underliggende arealformål.

5.3 Krav om detaljregulering

Det er i føresegnsene stilt krav om detaljregulering for følgjande område, jf. kapittel 2.2. Konkret arealbruk, utnytting, høgder og andre formål må avklarast gjennom eigen detaljreguleringsplan.

Formål	Nemningar
Bustadområde	B1 og B3
Kombinert formål	F/K/T1, B/F/K1, F/K/I1 og F/K/I2
Offentleg eller privat tenesteyting	T1-T5

Kombinert nærings- og bustadbygging, framtidig

I samband med utbygging av Voldaportalen er det gjennomført detaljregulering av områda for BKB2 (o_LEK i ny plan) og BKB3 (KBA i ny plan).

For område F/K/T1 (i tidlegare plan BKB1) skal det gjennomførast detaljreguleringsplan før utbygging. Planlagt tilkomst mot sør i kryss/rundkøyring ved Heltnevegen på fv. 5894 (tidlegare fv. 45) skal vere hovudtilkomst til områda. Planen skal også sikre framtidig tilrettelegging av tilkomst til friområdet ved Øyraelva og Rotevatnet. Det vert ikkje tillate utbygging før detaljreguleringsplan er vedteken og ny tilkomst er etablert.

5.4 Vurderte alternativ

I høve arbeidet med både kommunedelplan og reguleringsplan vart det vurdert fleire løysingsalternativ. Dette gjeld både for hovud- og lokalvegnett, og også løysingsalternativ for mjuke trafikantar i og gjennom planområdet.

For Sjukehuskrysset vart det arbeidd med alternative løysingar i tidlegare reguleringsplanprosess, og det vart gjennomført ein workshop i 2016. Det vart då konkludert med at nedseinka rundkøyring og ei overliggjande bru («Stjernebrua») var ei svært god løysing for mjuke trafikantar, og ein valde i den vidare prosessen denne løysinga. Omtale av alle vurderte alternativ kan lesast her:

[Reguleringsplan E39 Volda–Furene \(vegvesen.no\)](#)

6 Verknader av planframlegget – arealbruk og løysingar

6.1 Trafikkforhold og framkomst

Statens vegvesen har gjennomført ein trafikktryggingsrevisjon (TS-revisjon) i mai 2023. Ein TS-revisjon er definert som ein systematisk og uavhengig gransking av trafikktryggingsforhold i ein vegplan. Denne skal sørge for at nye veganlegg vert bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafikksikker vegutforming og krav i vegnormalane, samt øvrige regelverk. Revisjonen skal luke ut uheldige løysingar, feil og manglar på dei ulike plannivåa før anlegget blir bygd.

6.2 Samfunnsmessige tilhøve

Ein stor del av befolkninga blir direkte eller indirekte råka av tiltaket, då influensområdet omfattar delar av dei tettast befolka områda i kommunen.

Reisetida mellom Sjukehuskrysset i Volda og etablert rundkjøring i Furene blir halvert ved etablering av tunnelen. I dag er reisetida om lag 8 minutt langs dagens strekning via Volda sentrum, medan reisetida vil vere om lag 4 minutt gjennom ny tunnel.

6.3 Naboar

6.3.1 Berørte eigedomar

Ei rekke eigedomar blir berørt av tiltaket i større eller mindre grad. Bustadhus som må løysast inn er vist til i kapitelet under. Vidare vil etablering av vegar og gang- og sykkelvegar, samt støyskjerming medføre behov for å erverve areal frå både offentlege og private eigedomar.

6.3.2 Innløsing av bygningar/eigedom

Det er med bakgrunn i løsingar og planframlegg vurdert at minimum fjorten bustadhus må løysast inn ved realisering av tiltaket. Dette gjeld gnr. 19 bnr. 29, gnr. 19 bnr. 34, gnr. 19 bnr. 45 (2 stk. bustadhus), gnr. 19 bnr. 45 (3 stk. bustadhus), gnr. 19 bnr. 49, gnr. 19 bnr. 205, gnr. 19 bnr. 469, gnr. 19 bnr. 469, gnr. 19 bnr. 487, gnr. 20 bnr. 33, gnr. 20 bnr. 59, 319 og gnr. 20 bnr. 614. I tillegg må eigedommen gnr. 19 bnr. 396 innløysast (gamle Hjelpepleiareskulen). Bakgrunn for desse vurderingane er i hovudsak at bustadhusa/eigedommane kjem i konflikt med framlagde løsingar for høvesvis køyrevegar/kryssløsingar og etablering av gang- og sykkelvegar i planområdet.

Det er gjort vurderingar av korvidt ein kan behalde tunet på sørvest-sida av Sjukehuskrysset, gnr. 19 bnr. 34. Bygningane er SEFRAK-registrerte, og det har vore drøfta om det er mogleg å flytte bustadhuset lengre vekk frå vegen for å bevare tunet. På ei anna side er det kjent at behovet for omlegging av E39 i anleggsperioden vil kome nettopp i dette området, og det er usikkert om ein klarer å bevare gardstunet. Konklusjone er difor at huset må innløysast og rivast.



Figur 35 – Bustader og bygningar som må løysast inn er markert med raudt kryss

6.3.3 Avkørsler og andre nabotilhøve

Av omsyn til trafikktrygging, er det planlagt ei omlegging av tilkomst til eigedomane langs fv. 5894 (tidlegare fv. 45) Viikebygdvegen mellom Sjukehuskrysset og avkjøringa til Heltnevegen. Byggeprosjektet Voldaportalen vil få tilkomst frå ny samleveg planlagt som ei arm sør/sør-aust frå ny Heltnerundkjøring.

6.3.4 Voldaportalen

I reguleringsplanen for E39 Volda–Furene, godkjent 31.05.2018, er det sett krav om detaljregulering for blant anna området til Voldaportalen, områda kalla BKB2 og BKB3. Kommunestyret i Volda gjorde vedtak på detaljreguleringsplanen for Voldaportalen den 26.05.2021 (planid 2018004). Reguleringsføremåla for detaljreguleringsplanen for Voldaportalen skal videreførast i ny reguleringsplan for «E39 Volda–Furene endra reguleringsplan» (planid 1577_2022002). Sagt på ein annan måte så skal eksisterande reguleringsplan for Voldaportalen framleis gjelde.

Frå dette hovudprinsippet er det eit unntak. I nordaustre hjørne mot Heltnerundkøyringa er gang- og sykkelvegssystemet justert. Her vil ny reguleringsplan for veganlegget på det meste komme 4–5 meter inn på reguleringsplanen for Voldaportalen. Dette omregulerte området er vist i skissene under. Bakgrunnen for dette er at tidlegare løysing med fortau rundt rundkøyringa er forkasta til fordel for ei løysing med gang- og sykkelveg. Veganlegget er planlagt etter vegstandard (ikkje gatestandard), og det er behov for rabattane mellom gang- og sykkel på ein såpass snøsikker plass som Volda. Rabattane blir då eit heilt nødvendig område for snøoppplag.

I planprosessen har det vore fleire arbeidsmøte med representantar for Voldaportalen, og desse har også delteke på møte i Høgskuleforum, der både Statens vegvesen og Voldaportalen har hatt presentasjonar. Det er difor kome i gang eit samarbeid og dialog med Voldaportalen, og dette må videreførast under gjennomføringa og bygginga av Voldatunnelen.

I dialogen med Voldaportalen er det diskutert mogleg heisløysing frå kjellarnivå og oppover i etasjane. Denne diskusjonen må ein ta opp att under byggeplanlegginga av veganlegget og byggetrinn 2 av Voldaportalen. Det er ikkje direkte universelt utforma tilkomst til hovudinngangen i nordvestre hjørne av byggetrinn 2. I reguleringsplanen frå 2018 var det gang- og sykkelveg langs vestsida av Voldaportalen. Dette er det ikkje plass til innanfor eksisterande veggrunn. Det må vere dialog med Voldaportalen om det kan etablerast ei slik løysing inne på Voldaportalen sitt område. Dette gjeld også strekninga langs Vikebygdvegen frå Sjukehuskrysset og oppover til ein når att fortauet i planforslaget.

Det har også vore dialog med Volda utvikling om undergang direkte inn i parkeringskjellaren til Aasen-kvartalet. Dette må ein også sjå på ved byggeplanlegginga. Det må føyst til at heisløysingane ikkje er bindande på dette stadiet.

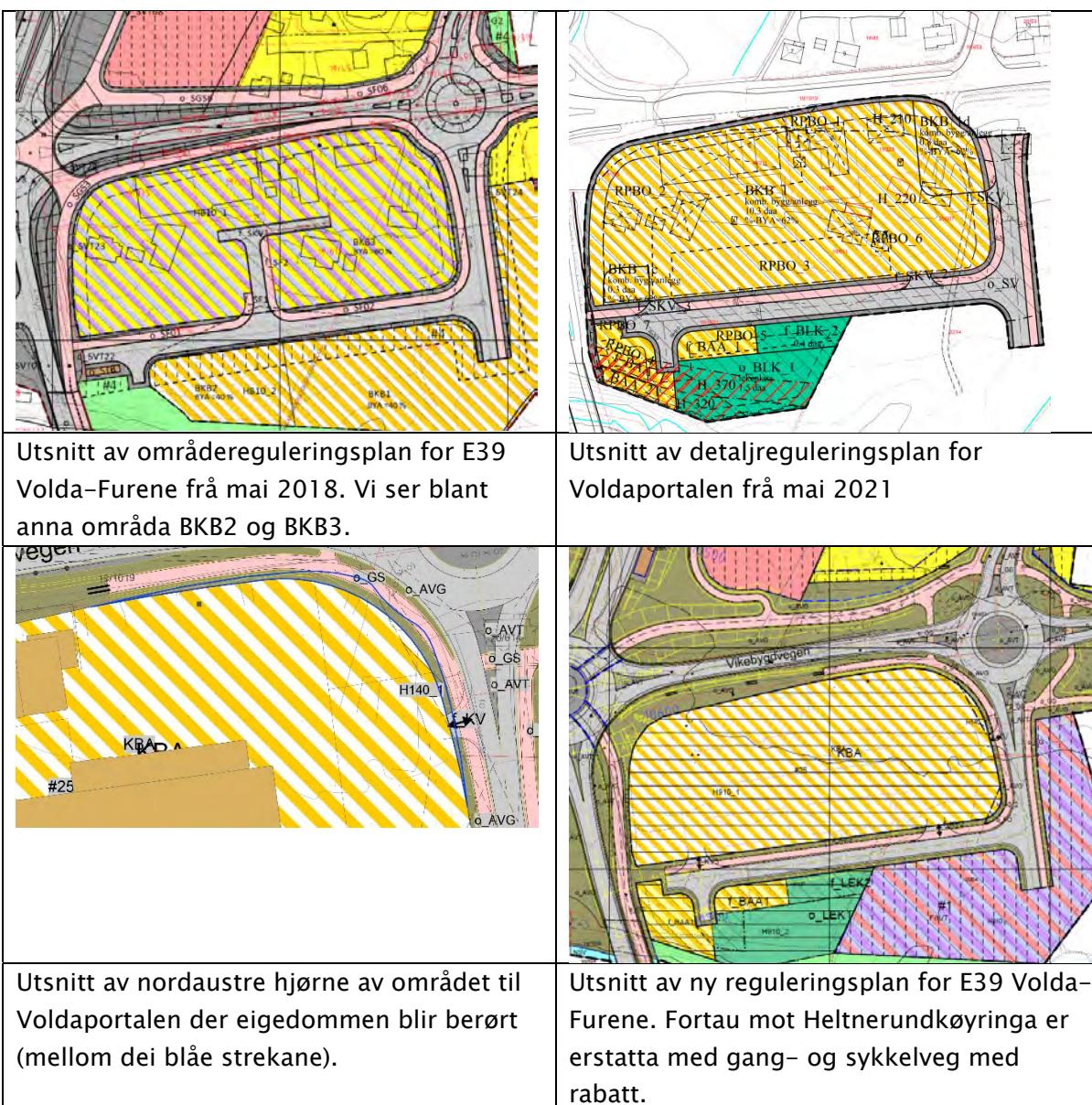
Til erstatning for manglande universelt utforma gang- og sykkelveg på dei to nemnde plassane skal det byggast «sykkelfelt/sykkelloysing» i trappene.

Voldaportalen har i denne planprosessen ytra ønske om at omkjøringsvegen på sørsida av byggetrinn 1 må takast ut av planen. Statens vegvesen kan ikkje på noverande tidspunkt sjå noko anna løysing på trafikkavviklinga enn etablering av omkjøringsveg på sørsida av Voldaportalen.

Det vil bli anleggsverksemde både ved og også rundt Voldaportalen. Blant anna må det oppretta god dialog med Voldaportalen i samband med etableringa av interimsveg/omkjøringsveg på sørsida av Voldaportalen. Vidare må det vere god dialog med Voldaportalen ved bygging av undergangen og trappeløysinga mot inngangspartiet i nordvest på Voldaportalen byggesteg 2. På dette planstadiet tenker ein seg at det også må vere universelt utforma tilkomst til denne inngangen. Slik vi ser det no må dette gjerast langs vestsida av tomta til Voldaportalen og parallelt med «sjakta» ned til undergangen. Dette er ikkje innregulert.

Anleggsarbeidet på E39 med sidevegar krev også ein del anleggsbelte. Det er ikkje regulert inn meir anleggsbelte på Voldaportalen sitt område, men det er må vere ein gjensidig forståing for at både anleggsarbeidet med veganlegget, og det seinare byggearbeidet med Voldaportalen byggesteg 2 kan berøre naboeigedommane på den måten at ein treng litt mellombels anleggbelte for i det heile å klare å gjennomføre byggearbeida.

For lettare å sjå samanhengen mellom opphavleg reguleringsplan for «E39 Volda–Furene», «detaljreguleringsplan for Voldaportalen», ny reguleringsplan for «E39 Volda–Furene endra regulering» og det endra området på reguleringsplanen for Voldaportalen, er det lagt inn 4 samaliknbare skisser. Vi ser av dei to første skissene at utforminga mot Heltnerundkøyringa er samanfallande. Ny regulerering i tredje skisse viser separat gang- og sykkelveg med rabatt mot rundkøyringa. Siste skissa viser det konkret arealet på 150 m² for eigedommen til Voldaportalen som blir justert/omregulert. Skisse 3 viser også skravur for at eksisterande plan skal framleis gjelde.



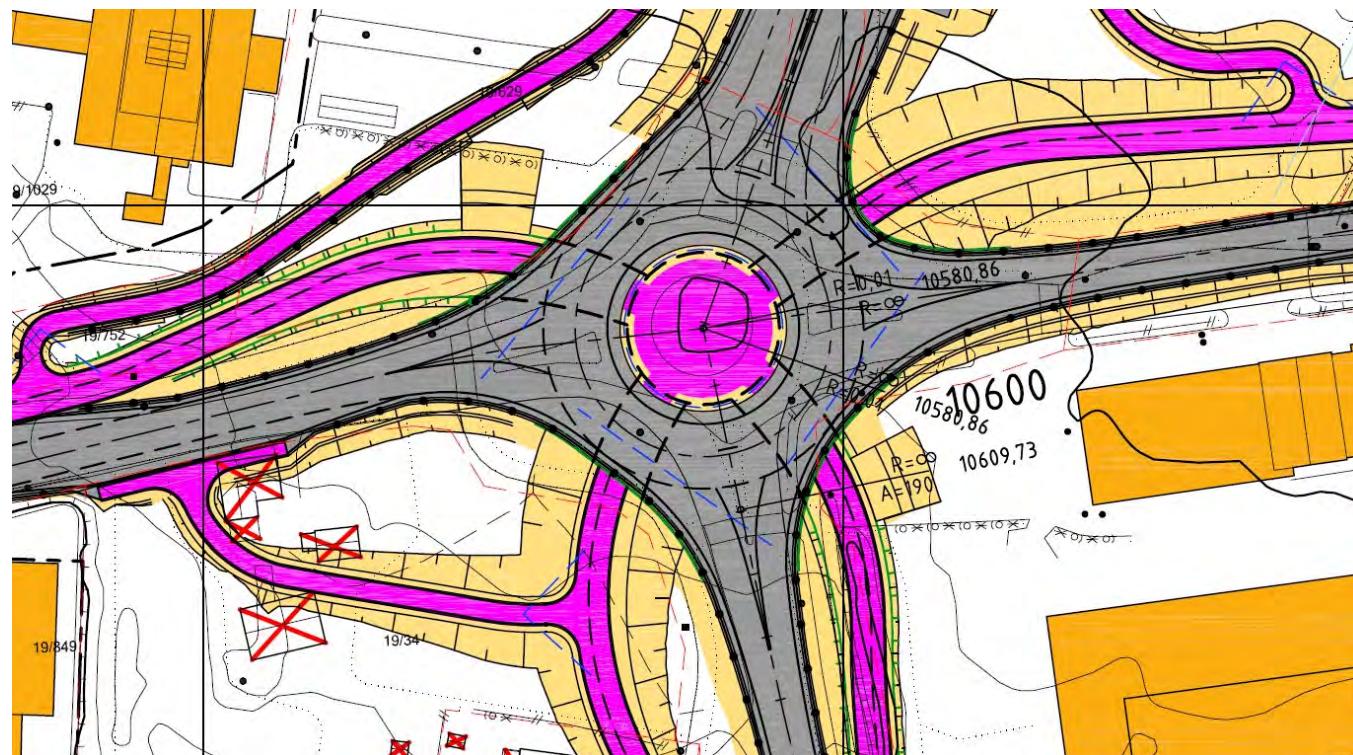
Figur 36 – Utforming av reguleringsplan for Voldaportalen.

6.4 Byggegrenser

Byggegrensa langs Europavegen skal følge veglova § 29, dvs. 50 meter målt fra senterline. Dette inneber ingen endring i høve dagens situasjon. For kommunale vegar er tilsvarende byggegrense 15 meter. Byggegrenser langs veg kan nærmere vurderast for dei områda der det vert stilt krav til detaljreguleringsplan.

6.5 Gang- og sykkeltrafikk

Ferdssundersøkingar blant born og unge, som har vore gjort i samband med tidlegare planprosess, dannar grunnlaget for val av planfri kryssing for mjuke trafikantar i Sjukehuskrysset. Undergangar for mjuke trafikantar under rundkjøringa dannar tilkomst både rett over og diagonalt ved kryssing av vegen. Gåande og syklande kan dermed bevege seg planfritt under køyrevegane i det mest trafikkerte krysset.



Figur 37 – Utforming av planfri løsning for mjuke trafikantar i Sjukehuskrysset, med opa løsning under rundkjøringa.

Langs Vikebygdvegen og Elvegata vil gang- og sykkelveg vere markert med separate baner. Sykkelbanen vil ligge ytst mot køyrevegen og fotgjengarar får inste bane. I senter av undergangen vil det bli etablert såkalla 'shared space', sambruksareal, for syklistar og gåande. Dersom dette er ei opa løsning, ikkje under tak, vil dette gi korte strekningar gjennom tunnel og stort innslepp av dagslys. Fleire korte strekningar gjennom tunnel/undergang vil opplevast tryggare enn lang, heiltruckt strekning gjennom tunnel/undergang. I sentraløya vil dei gåande og dei syklande måtte vise merksemde kring ferdelsen til kvarandre ettersom det ikkje er fysiske skilje mellom brukarane. For at sambruksområdet skal fungere på ein god og trafikksikker måte, må syklistane redusere farten og ta omsyn til fotgjengarane.

6.6 Kollektivtrafikk

I førre reguleringsprosess var tilrettelegging for gode kollektivløysingar drøfta med kommunen og representant frå samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune ved fleire høve. Behov og ønskjer innanfor planområdet vart kartlagt, og løysingane var i tråd med desse.

Det var også frå samferdselsavdelinga informert om at all busstrafikk, truleg med nokre få unntak, også i det vidare vil gå via Furene og langs eksisterande E39 til rutebilstasjonen i Volda sjølv med den nye tunnelen på plass.

I det ny planforslaget er det planlagt tosidige busslommer langs Elvegata i området ved Høgskulen. I ny omregulert løsning er det ikkje lagt til rette for kantstopp i Kløvertunvegen. Møre og Romsdal fylkeskommune har fått ei kort orinetering om dette, og ny løsning er omtalt som tilfredsstillande. Busstoppet ved hovudinngangen til sjukehuset blir oppretthalden slik som i dag.

I Furene vil det ikkje kome kollektivtiltak innanfor planområdet. Reguleringsplanen er avgrensa til sørssida av E39, sidan det i førre reguleringsplanprosess blei avklart at det ikkje skulle leggast til rette for tiltak på eksisterande E39.

6.7 Landskap

I Volda var det i tidlegare reguleringsplanarbeid (reguleringsplan godkjent mai 2018) valt eit prinsipp for kryssløysninga som innebar at biltrafikk vart senka ned i terrenget medan gåande og syklande skulle prioriterast med veg på høgde omrent tilsvarende dagens terrenget ved rundkjøring.

I denne reguleringsplanen har ein gått bort frå den løysninga, og det er valt ei tradisjonell toplansløysning med køyreveg omlag i dagens terrenghøgde og kryssing av mjuke trafikantar i undergangar under rundkjøringa. Dei nedsenka gangvegane krev murar og skråningar inn mot undergangane langs alle dei fire vegarmane, og vegkrysset med biltrafikk vil opplevast som ei visuell barriere i landskapsrommet. Det vil vere viktig å finne gode måtar å legge skråningane på, slik at dei tilpassar seg naturleg eksisterande sideterrenge. Ein må etterstrebe ei lite dominerande utforming av skråningar og murar rundt rundkjøringa. Dette gjeld også skråningane inntil tunnelportalane, både på Volda- og Furenesida. Skråningane må såast eller plantast til for å dempe omfanget av tiltaket og sikre eit grønt preg på anlegget, som passar til det omkringliggende området.

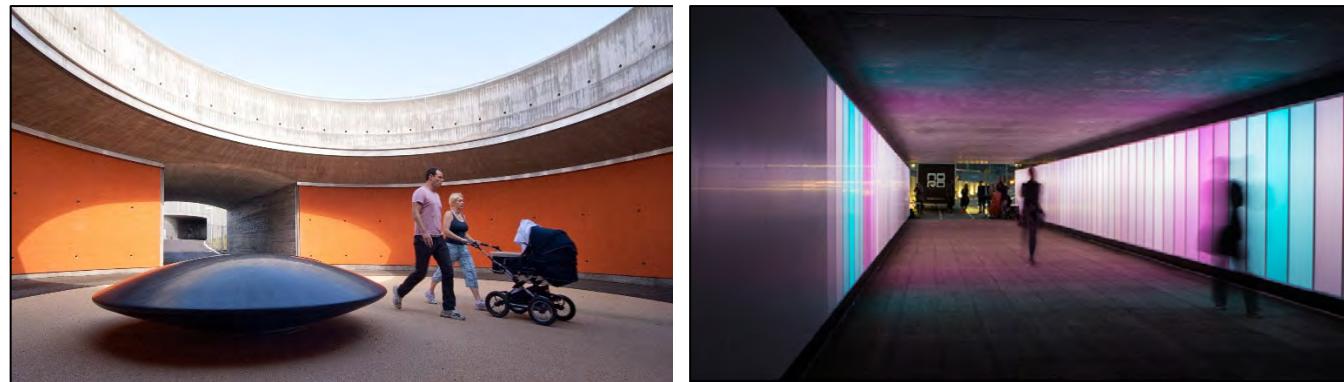
Murane i tilknytting til veganlegget bør primært vere av lokal naturstein som gjev rett farge og lokal identitet. Detaljar i materialbruk er godt synleg for dei mjuke trafikantane, og det er difor viktig at dimensjonen på steinen ikkje er for stor og at kvalitet blir prioritert.

Tunnelportalane og murar i tilknytting til desse bør gjerne ha eit uttrykk som gjenspeglar området: på Voldasida kan portalen med fordel ha eit meir urbant uttrykk enn på Furenesida, samtidig som den skal harmonere med undergangane ved rundkjøringa. På Furene bør tunnelportalen ha eit formspråk som tek oppatt dei runde formene på portalen til Morkaåstunnelen.

Når gåande og syklande skal krysse vegen gjennom undergangar er det viktig at dei opplever dette som trygt. Estetisk utforming med bevisste fargeval og god belysning er difor viktig. I sentraløya av

rundkjøringa vil det vere opa løysning ned til gang- og sykkelvegen. Utforminga må gjerast på ein slik måte at det er oversiktleg å sjå dei andre mjuke trafikantane som kjem inn frå dei andre retningane, og gjerne også med element som er synleg frå vegen, for eksempel tre, kunst eller belysning. Dette vil også løfte anlegget reint estetisk, og bygge stadskjensle og -identitet. Det finst mange gode døme på kreative design ein kan la seg inspirere av, jf figur 37.

Det kan vurderast om det er hensiktmessig å bruke varmekabler sentralt i undergangane for å hindre snøopplag vinterstid. Oppå vegnivå må ein ha tette rekkverk slik at ikkje all snø og vassprut frå vegen hamnar ned på dei gåande og syklende i undergangen. Rekkverka må stå i stil med anlegget for øvrig, slik at ein skaper ei estetisk god heilheit.



Figur 38 – Kunst og belysning kan nyttast som utsmykking og blikkfang og gjer undergangane meir attraktive og trygge. Til venstre: «Pastillen». Gang- og sykkelveg, undergang under Ulvenveien og Østre Aker vei, Økern/Oslo. (Foto: Viel Bjerkeset Andersen). Til høgre: «Interference», interaktiv tunnel med belysning, Kolding/Danmark. (Foto: www.designcitykolding.dk)

Mot nordvest (høgskulen) og mot sørøst (Voldaportalen) blir det i tillegg til gang- og sykkelvegar etablert trapper i skråningane for raskt å kome opp på gatenivå for gåande. Utforminga og materialbruk i trapper skal harmonere med murane og konstruksjonane tilknytta anlegget for øvrig.

Trappeløysingane kan med fordel vere breie og inviterande slik at det skapast større rom ned mot undergangen, meir enn trappesjakter.

Vegen i Furene ligg oppå dagens dyrkamark. Over Sagaelva blir det ei «Hjortebru» på 50 m. Nær tunnelmunninga vil vegen skjere seg noko inn i terrenget, medan den nær rundkjøring ligg om lag 5 meter over dagens terrengnivå over dyrkamarka. Vegskråningar skal tilsaast slik at vegen framstår som godt integrert i terrenget og får eit lite dominerande uttrykk. Samanlikna med førre reguleringsplan er betongtunnelen forkorta til 70 m. Ved å ha ei kort strekning med behov for overdekning av tunnel før den går inn i fjell vil den bli lite dominerande i landskapet. Hellinga på overdekninga vil bli for bratt til å dyrke opp til fulldyrka mark, men området skal tilsaast med eigna grasfrøblanding for staden. Over tunnelportalen skal trevegetasjon etablerast og dekkje til viltgjerdet, som vil ligge litt i bakkant av portalopninga.

Reiseopplevinga gjennom tunnel i staden for gjennom Volda sentrum vil bli dramatisk endra. Ein vil oppleve ein effektiv framkomst, og spare tid ved å køyre trygt og sikkert den kortaste strekninga gjennom fjellet i ein lys og moderne tunnel. På den andre sida får ein ikkje opplevd Volda sentrum på vegen, som jo er ei heilt anna reise.

6.8 Nærmiljø/friluftsliv

Løysninga i rundkjøringa i Volda fører gang- og sykkeltrafikk under bilvegen, slik at dei mjuke trafikantane kan bevege seg i alle retningar utan å måtte krysse trafikkert veg i same plan. Dette gjev ei trafikksikker kryssing både rett over og diagonalt over krysset, og sikrar god framkomst mellom dei viktige målpunkta. Stigninga på gangvegen frå undergangen og opp til neste rundkjøring austover i Vikebygdvegen er 6,2 %, og tilfredsstiller ikkje krava om universell utforming fullt ut.

Ved å legge gang- og sykkelbanen som eit shared space-areal under rundkjøringa, knytt saman med 4 undergangar mot alle retningar, styrkar vi dei ganglinene som folk flest nyttar. Etablering av eit blikkfang i sentrum av rundkjøringa kan ha fartsdempande effekt på syklistar som kjem nedoverbakke inn til undergangen.

Barnetrakkregistreringane viste at hovudferdselen gjekk aust–vest gjennom rundkjøringa, og at idrettsområdet og friluftsområdet ved Årneset/Rotevatnet var viktige målpunkt for born og unge. Ved å lage ei opa løysning under rundkjøringa blir det skapt ei oversiktleg og trafikksikker kryssing av vegane. To-plansløysning der ein slepp å krysse trafikkert veg oppfordrar til sykling framfor køying, og born og unge kan ferdast trygt mellom dei viktigaste friluftsområda. Tilkomsten til turvegen langs elva blir betra ved at ein slepp å krysse køyreveg i plan.

Volda er ein høgskulestad med eit relativt kompakt og avgrensa sentrum, der alt skulle ligge til rette for høg sykkelandel. Potensialet for ytterlegare auka sykkelbruk er likevel stort her, og valet av to-planskryss i kombinasjon med eigne sykkelfelt langs Vikebygdvegen og Elvegata skulle oppmuntre til at fleire tek sykkelen i bruk til både arbeid, skule og fritid.

Opa løysing i sentraløya på rundkjøringa kan kanskje vere utfordrande ved dårlig vær. Vatn, snø og vegstøv vil kunne hamne ned på gang- og sykkelbanen, og vere til blempe for dei mjuke trafikantane. Bevisst utforming av tette rekkverk vil hindre dette. Fordelen ved å ha ei opa løysning er at ein unngår veldig lange parti med tunnellar, som mange kan oppleve som mørke, klaustrofobiske eller utrygge på anna vis. Belysning, god avrenning, lys fargesetting er viktige tryggingselement i tunnelane, og eit element i midten av det opne partiet vil kunne skape blikkfang og gje identitet og attraktivitet til undergangen.

Rundkjøringa i to plan vil ta bort gjennomgangstrafikken i Volda sentrum, forutan til dømes dei som skal benytte ferjesambandet til/frå Volda til enten Folkestad eller Lauvstad. Biltrafikken opp Sjukehusvegen vil forsvinne. For bebruarane i nærmiljøet langs Sjukehusvegen og i Volda sentrum vil ny trafiksituasjon gje ei forbeting. Mindre støy og eksos vil vere positivt for nærmiljøa.

Ved Furene vil den nye vegen mellom rundkjøring og tunnel gå gjennom landbruksområde og vil i liten grad påvirke friluftslivet. For nærmiljøet vil ny veg fram til tunnel føre til auka støy, men samtidig vil Ørstavegen til Volda bli avlasta. Beubarane langs denne vegen vil oppleve ei betring i nærmiljøet sitt, med tanke på mengde trafikk og medfølgjande støy og støv. Truleg kan mindre biltrafikk langs denne vegen oppmuntre fleire til å nytte sykkelen inn til Volda enn i dag.

6.9 Naturmangfald

I det følgjande blir dei viktigaste elementa i verknader for naturmangfaldet gått gjennom. For Voldasida er dette i all hovudsak knytt til elvemusling i Øyraelva, samt laks og sjøaure. På Furenesida er det nærføring og nedbygging av det regionalt viktige hjortetrekket som i hovdsak er omtalt. Det er i samband med tidlegare gjennomførte kommunedelplan også utført ei konsekvensutgreiing for prosjektet. I samband med denne omreguleringa er det starta opp med vassprøvetaking i både Øyraelva og Sagaelva (Furene) for å kunne dokumentere vasskvaliteten i samband med framtidig søknad om utsleppsløyve.

Kunnskapsgrunnlaget (nml. § 8) blir vurdert som godt for tema naturmangfald. Elvemuslingane i Øyraelva var kjent før dette omreguleringsarbeidet tok til, og det same gjeld det regionalt viktige hjortetrekket i Furene. Verknadene av arealinngrepa er også godt kjent. Føre var-prinsippet (nml. § 9) får med det lite vekt når kommunen skal ta stilling til planen.

Eit nytt veganlegg for E39 mellom Volda og Furene vil i hovudsak gå i tunnel, men begge dagsonen er planlagt i område som er påverka av eksisterande veg og busetnad. På Furenesida kjem tunnelen ut i eit skog- og landbruksområde, der Ørsta/Volda flyplass ligg like aust for ny vegtrasé. I Volda er det planlagte veganlegget meir «omringa» av busetnad med høgskulen, sjukehuset, gamle Hjelpepleiareskulen, Voldaportalen, samt byggefelt.

Den samla belastninga for økosystemete vil auke noko som følge av at vegen får nærføring til hjortetrekket i Furene, samt ev. utslepp av rensa overvatn/vaskevatnet vil bli ført til Øyraelva (nml. § 1). I den vidare vurderinga av samla belasting legg vi vekt på verknader for hjortetrekk og Øyraelva.

6.9.1 Verknader i dagsonen i Volda

Utbygginga av ny E39 vil ikkje gi direkte inngrep i Øyraelva med kantsone, utanom mindre inngrep ved etablering av avløpsrør for innlekkasjenvatn i tunnelen og reinsa overvatn/vaskevatnet frå tunnelen (to separate system). Det er alt i dag observert avløpsrør i kantsona til Øyraelva fleire stader nedover mot fjorden.

Handtering av overflateavrenning og akutt forureining vil vere eit viktig tema for ytre miljø-planen (YM-plan) før anleggsstart. Det vil bli etablert system for avslamming av overflatevatn for å handtere slike situasjonar. Siktemålet er å hindre slamepisodar som går ut over episodar som naturleg kan oppstå i slike vassdrag, for eksempel blakka vatn som følge av jordras i vassdraget, og som elvemusling og laks/aure normalt vil måtte tole. I flaumsituasjonar bidrar vassføringa vanlegvis i seg sjølv til å hindre nedslamming.

Elvemusling er ein raudlista norsk ansvarsart. Bestanden i Øyraelva er liten og svak, og har liten betydning regionalt og nasjonalt. Det vil likevel vere viktig å oppretthalde stammen i Øyraelva ut i frå lokale omsyn, og at bestanden kan ta seg opp att dersom negative påverknadsfaktorar i vassdraget kan minke i framtida. Tilsvarande gjer seg også gjeldande for laks og aure.

Statens vegvesen meiner kunnskapsgrunnlaget om naturverdiar og verknader på naturmangfald i området er tilstrekkeleg til å vedta planen, jf naturmangfaldlova § 8. I arbeidet med YM-plan og

byggeplan må ein vurdere om det er behov for å flytte elvemusling frå potensielt påverka strekning til strekning oppstraums anleggsområdet. Statens vegvesen har gjennomført vellukka flytting av elvemusling i Storelva på Meisingset, og har som etat god kunnskap om slik flytting.

I vurderingane så langt er det ikkje lagt opp til utslepp av drivevatn frå tunneldrivinga i Øyraelva. Driving skjer frå Furenesida. Det skal likvel etablerast ei forskjering for tunnelen med uttak av lausmassar og utsprenging av bergvegg for utløp av tunnelen. Det vil alltid vere fare for avrenning ved anleggsarbeid, men for å hindre avrenning til Øyraelva må det etablerast midlertidige sedimenteringsbasseng i anleggsfasen. Datasjeringa må komme fram av YM-planen. I driftsfasen vil overvatnet/vaskevatnet frå tunnelen bli reinsa i sedimenteringsbasseng. Det er sett av areal i plankartet til bygging av sedimenteringsbasseng og oljeutskillar sørvest for Sjukehuskrysset.

Avbøtande tiltak

Statens vegvesen er ansvarlege for gjennomføring og kostnader knytt til tiltak for å redusere skade på naturmangfoldet (nml. §§ 11 og 12). Det er alt nemnt at flytting av elvemusling oppstraums anlegget kan vere eit avbøtande tiltak. Vidare kan etablering av ein eigen avløpsleidning til sjø vere aktuell for å hindre tilførsel av innlekkasjenvatn og overvatn/vaskevatnet til Øyraelva. Statens vegvesen skal gjennomføre eit arbeid for å kartlegge økologisk tilstand for Øyraelva i prosjekteringsfasen.

Etableringa av avløpsleidning kan vere aktuelt å gjere dette i samarbeid med Volda kommune. Kostnadene for dette er vurdert til kr 20 mill. Traséen for ein slik eventuell avløpsleidning er ikkje klarlagt, og vi veit av erfaring at det vil bli kollisjon med eksisterande kablar og leidningar ned til fjorden. Anleggsgjennomføringa vil også vere komplisert med tanke på trafikkavvikling. Kostndene kan difor bli langt høgare.

6.9.2 Verknader i dagsonen i Furene

Vilttrekk

Utbygginga vil få verknader for vilttrekket i området. Kommunedelplanen la til rette for ei løysing der hjort til/frå områda sør for ny E39 måtte gå under ei lang «hjortebru» mellom tunnelpåhogget og rundkøyringa for å komme til/frå viltovergangen på E39, eller at hjorten måtte gå over tunnelportalen for ny Voldatunnel.

Reguleringsplanen frå 2018 viste ei løysing med senka veglinje og støypte betongtunnellar frå enden av fjelltunnelane og 190 meter nordvestover mot Sagaelva. Betongtunnelane skulle dekkast med jordmassar og terrenget skulle leggast med eit fall på 1:8 med tanke på landbruksføremål.

Ny løysning i Furene har heva veglinje for å kunne etablere eit høgbrekk rett innanfor tunnelopninga. Eit høgbrekk hindrar overflatevatnet på vegbana, og delvis sideterrenget, i å renne inn i tunnelen, og slik sett unngå å føre vatnet heilt til Volda og Øyraelva. Heving av vegbana og tunnelen i Volda medfører også ei heving i Furene. Tunnelen har ei gjennomgåande stigning på 1 %. Hevinga i Volda er gjort for å unngå pumpesump og bratt stigning i Vikebygdvegen.

I revisjon av planforslaget i november 2023 er det i Furene lagt inn ei såkalla Hjortebru sør for rundkøyringa og over Sagaelva. Dette forslaget har stor likhet med forslag A3 i kommunedelplanen.

Hjortebrua har no ei lengde på 50 m. Bakgrunnen for nedkortinga av bruа i høve kommunedelplanen er at Torvmyrvegen er ute av planlegginga. Eksisterande driftsveg vil framleis gå i nokolunde same trasé (s-kurve) og difor under bruа. Kravet til fri høgde er 4,2 meter. I rettleiar/handbok V134 Vegar og dyreliv viser openheitsindeksen eit minimumskrav til høgde for viltundergang på 4 m.

Hjortebrua i nytt planforslag har landkar vinkelrett på veglinja. Landkarfyllingane vil bli stramma opp med mur for å gje best mogleg lysopning. På nordsida av Sagaelva er det laga eit området for kantsone. Avstanden mellom Sagelva og brukarfyllinga er om lag 7 m.

I Furene er det høgderestriksjon gitt av regelverk, Avinor og operatøren på Ørsta/Volda flyplass. Denne høgderestriksjonen er skjerpa med 0,5 m frå tidlegare regulering (2018). Ved ei eventuell bygging i høgderestriksjonssona ville flya få redusert totalvekt/kapasitet ved avgang, med den følgje at flya får ta med seg færre pasasjerar. Dette er lokale kommunar lite interessert i.

Rundt heile vegen, Hjortebrua og over tunnelportalen skal det monterast viltgjerde som hindrar viltpåkjørslar og samtidig leier dyra nordover til den eksisterande viltovergangen på E39. Gjerdet vil bli trekt noko inn frå portalopninga, slik at det blir liggande inni eit vegetasjonsbelte over tunnelen.

For å sikre at det ikkje blir sett i verk ytterlegare tiltak som kan vere til hinder for vilttrekk er arealet nord for og nærmast viltovergangen sett av til naturområde GN. Dette arealet skal i hovudsak ligge urørt. Området er i hovudsak i kommunal eige, men omfattar også noko privat areal for å få ei tenleg avgrensing. I tillegg er det lagt inn tre omsynssoner (Bevaring naturmiljø, H560) i planen. Nordaust for tunnelane (H560_2) skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Vegetasjonen i området skal i all hovudsak bevarast. Plukkhogst av vedaskog eller tømmer er tillate. Området skal ikkje grøftast eller dyrkast.

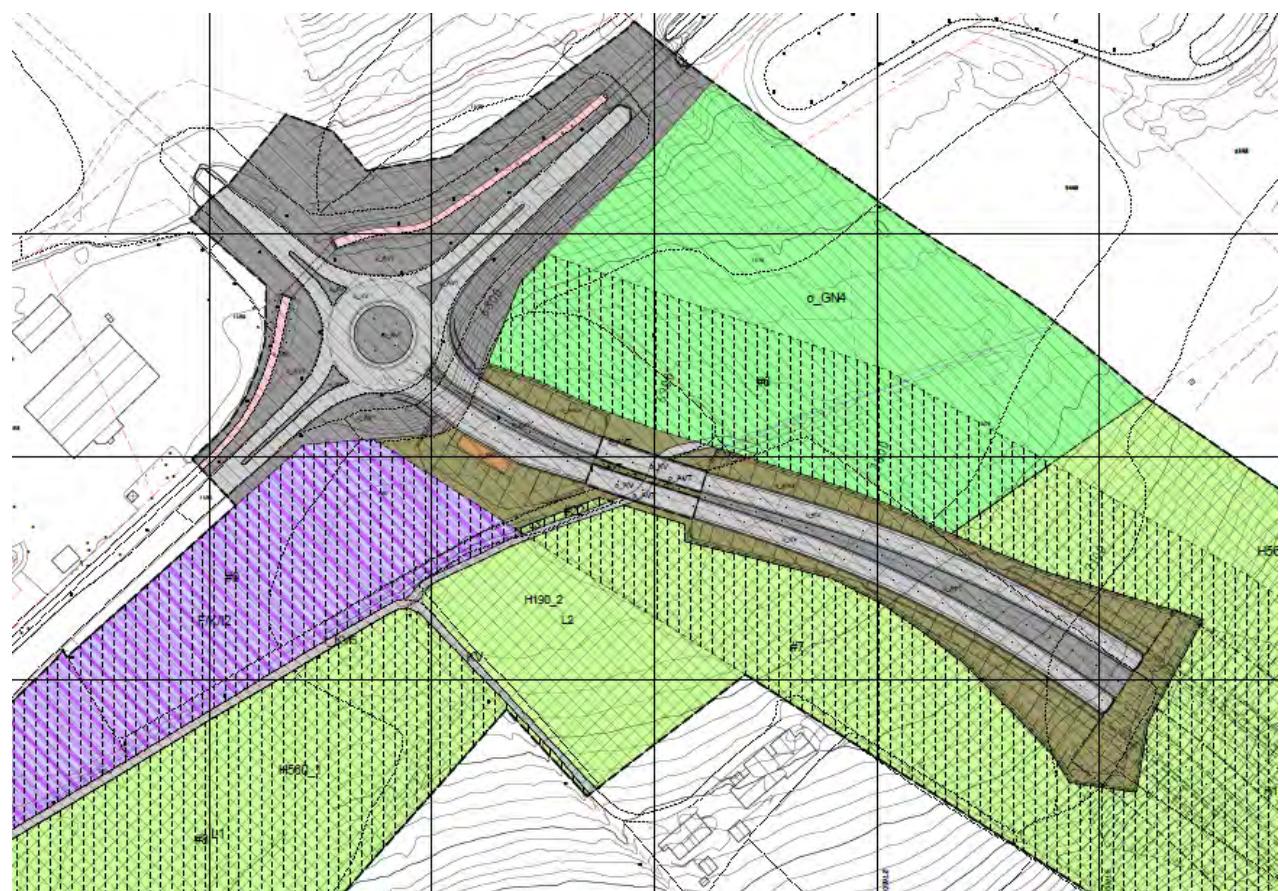
Søraust for tunnelen (H560_1) skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Ordinær landbruksdrift er tillate. Under hjortebrua (H560_3) er det ikkje tillede med lagring.

I arbeidsmøta med Statsforvaltaren den 20., 23. og 29. november 2023 har utforming av «lysopning» under hjortebrua, bevaring av kantsone og plassering av viltgjerde vore diskutert. Når det gjeld «lysopninga» under hjortebrua ønsker Statsforvaltaren at «lysopninga» blir så luftig som råd er.

Det vart i diskusjonen om viltgjerde og kantsone sagt at viltgjerdet må plasserast om lag 5 meter frå Sagelva langs utbyggingsområdet F/K/I2, og gå vidare sørvestover til avkjøringa mot E39. Det er krav om utarbeiding av eigen detaljreguleringsplan for F/K/I2. Det er ikkje avklart korleis utbyggingsområdet skal få tilkomst, slik at eksakt utforming og avslutning av viltgjerdet ved avkjøringa må ein komme tilbake til ved detaljreguleringa.

Når det gjeld viltgjerde viser vi også til eksisterande punkt 3.3 *Vilttrekk* i føresegnene. Dette skulle dekke opp at både kommunen og Statsforvaltaren blir involvert i utforminga av viltgjerdet i Furene når anlegget skal gjennomførast.

I arbeidsmøtet 23. november vart det konkludert med at omsynssone H560_3 (bevaring naturmiljø) blir nytta under bruа, og at dette medfører at lysopninga på bruа skal vere på minimum 50 meter. Arealet under bruа skal heller ikkje nyttast til lagring. Det skal sikrast ei sone for kantvegetasjon på begge sider av Sagleva. Dette er no innarbeidd i føresegnene.



Figur 39 – Kartskissa viser blant anna omsynssoner H560 Bevaring naturområde ved Furene og «hjortebrua».

Nytt revidert planforslag med hjortebru vurderer vi som betre enn løysinga enn opphavleg planforslag med tunnelportal på 140 m. Utbygginga av anlegget vil likevel kunne verke negativt på trekk av hjortedyr i området. Vegstykket i dagen mellom rundkjøringa og Sagelva/Hjortebrua vil stenge for fritt trekk nord/sør langs eksisterande E39. Dyr som kjem inn mot rundkjøringa frå sør og søraust vil no kunne gå under Hjortebrua, eventuelt at dei vil dreie aust og over tunnelportalen før dei går mot viltovergangen på eksisterande E39. Nokre dyr kan tenkast å dreie sørover mot Haukåsen eller Ekset og krysse der. Samtidig vil trafikken her bli halvert etter utbygging, noko som vil redusere risikoen for påkørsler.

Veganlegget vil komme på toppen av andre aktivitetar og utbyggingar i området, og er med på å forverre ei utvikling som over fleire år har gjort Furene til ein flaskehals for trekkande hjortevilt (nml. § 10). I lys av bestandssituasjonen representerer treksituasjonen i Furene likevel ein relativt liten trusselfaktor mot stammane av hjortevilt både lokalt og regionalt. Men verdien av best mogleg trekkvilkår kan ikkje vurderast isolert ut i frå risiko for skade på naturmangfold. Dyrevelferd og trafikktryggleik må vege tungt når tiltaket skal vurderast og planleggast vidare.

Vi trur nytt planforslag med Hjortebruplanlagt vil oppretthalde trekkaktiviteten over viltovergangen så langt det let seg gjøre innanfor rimelege kostnadsrammer (nml. §§ 11 og 12). Statens vegvesen meiner kunnskapsgrunnlaget om naturverdiar og verknader på naturmangfold er tilstrekkeleg til å vedta planen, jf § 8. Sjølv om det er noko usikkert korleis og i kor stor grad tiltaket vil påverke trekkforholda for hjortevilt i Furene, gir ikkje tiltaket stor nok risiko for skade på hjorteviltstammane at føre–var–prinsippet (§ 9) får tyngde.

I anleggsperioden vil byggeaktiviteten truleg forstyrre trekket i Furene. I så fall kan det bli meir kryssing andre stader, til dømes lenger sør. Trekkaktiviteten i anleggsperioden må følgjast opp, og ved behov må ein vurdere å til dømes forsterke skilting/varsling og justere fartsgrenser i område med auka trekk. Aktiviteten i anleggsområdet nord for ny E39 må ta særlege omsyn til vilttrekk til og frå viltovergangen. Lyssetting må avskjermast slik at områda utanfor anleggsområda blir opplyst i minst mogleg grad. Det er tatt inn krav i føresegndene som skal sikre desse omsyna, men plan for ytre miljø må utdjupe temaet, og eventuelt fastsette supplerande tiltak.

Myr

Det er stort forkus på å redusere inngrep i myr. Nytt revidert planforslag har ubetydleg inngrep i myr. Statens vegvesen er av Møre og Romsdal fylkeskommune tilrådd å eratatte tapt dyrka mark med reetablering av dyrka mark, men ser det ikkje som tilrådeleg å bruke myr nord/nordaust for ny vegtrasé i Furene til dette. Dette myrområdet ligg også i vilttrekket, og skal ligg urørt i framtidig situasjon, samtidig som ein dermed avgrensar klimagassutslepp frå inngrep i myr.

Avrenning/forureining

Drivevatn frå tunneldrivinga vil bli reinsa i samsvar med utsleppsløyve frå Statsforvaltaren. Reinsa drivevatn vil deretter bli ført til Sagaelva og vidare til sjø ved Ekset. Når det gjeld overflateavrenning frå anlegget er det relativt flatt i området, og det ligg godt til rette for å avgrense overflateavrenning og akutt forureining til Sagaelva. Handtering av overflateavrenning og akutt forureining vil vere eit viktig tema for ytre miljø–planen før anleggsstart. Det er ikkje registrert særskilte naturverdiar i Sagaelva, men det vil vere viktig å minimere utslepp av partiklar og stoff av omsyn til dei kvalitetane elva har.

Avbøtande tiltak

Statens vegvesen er ansvarlege for gjennomføring og kostnader knytt til tiltak for å redusere skade på naturmangfoldet (nml. §§ 11 og 12). I Furene er ei hjortebru på 50 meter kommen til erstatning for lang tunnelportal. Tunnelportalen/betongtunnelen har no ei lengde på 70 meter (140 m i førre planforslag), og vil ha ei god landskapstillpassing med avslutning i terrengnivå. Statens vegvesen er oppmoda til å søkje etter erstatningsareal for tapt dyrka mark.

6.9.3 Framande og uønska arter (nml 28)

I naturmangfaldlova kapittel IV, Fremmede organismer, § 28 (krav til aktsomhet) står det mellom anna at: «*Den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning eller utslipps av levende eller levedyktige organismer til steder der de ikke forekommer naturlig, skal i rimelig utstrekning treffen tiltak for å hindre dette.*»

Før anleggsstart skal framande og uønska arter kartleggast, jf. Artsdatabanken rapport «*Fremmede arter i Norge – med norsk svarteliste 2012*» (ev. seinare revisjonar). Ved funn skal førekostane bli fjerna, og det skal gjennomførast tiltak som hindrar spreieing med plantemateriale, lausmassar, utstyr eller anna. Dette blir gjort som ein del av arbeidet med ytre miljøplan.

6.10 Kulturminne og kulturmiljø

Tiltaket får ingen konsekvensar for automatisk freda kulturminne, då det ikkje er registrert slike tett opp mot eller innanfor planområdet.

Det vil verte ein direkte konflikt med alle dei tre SEFRAK-registrerte bygningane på gnr. 19 bnr. 34. Dette området foreslår vi at skal nyttast til riggområde og interimsveg i anleggsfasen. I tillegg skal det etablerast ei permanent busslomme langs eigedommen, og det tilhørande gang- og sykkelvegsystemet medfører at eigdommane kjem i konflikt med dette, og på bakgrunn av dette må bygningane innløysast og rivast. Også bygningane på eigedommen gnr. 19 bnr. 205 må innløysat og rivast. Den eine av desse er SEFRAK-registrert.

Inn mot tunnelpåhogget, rett under Kløvertunvegen, ligg eigdommen gnr. 19 bnr. 37. På denne eigedommen er det blant anna eit bustadhus som er SEFRAK-registrert. Dette huset må innløysast og rivast for gjennomføringa av anlegget.

Kløvertunvegen 6, gnr. 19 bnr. 49, må innløysast og rivast. Det skal etablerast ein interimsveg over eigedommen. Interimsvegen vil også gå over eigedommen til Volda psykiatriske senter, Kløvertunvegen 8. Denne interimsvegen vil berøre hageanlegget, men hageanlegget skal tilbakførast til sin opprinnelige utsjånad før anlegg. I tidlegare plan var hovudtilkomsten til sjukehuset i denne vegtraséen, medan i ny løsing er her berre snakk om ein mellombels tilstand. Dette må vi sjå på som ei forbeting for Kløvertunvegen 8.

6.11 Naturressursar

AR5–kart

Det blei i etterkant av høyringsperioden gjennomført kvalitetssikring av summen av tapt areal. AR5 er eit detaljert arealressurskart tilpassa målestokk 1:1000 og oppover, og viser arealressursane med vekt på produksjonsgrunnlaget for jord- og skogbruk. Det er eit detaljert, nasjonalt heildekkande datasett, der landareal er delt inn etter arealtype, skogbonitet, treslag og grunnforhold.

Etter dialogmøte med Statsforvaltaren 30. oktober og 7. november er det valt ny løsing i Furene med «hjortebru», og det er difor nokre små endringar i arealtap. Teksten/tabell 3 er oppdatert med nye tal.

Tabell 3: Tabellen viser blant anna «Kjøp av grunn». For dyrka mark er dette 24,6 daa.

Kjøp av grunn		Leie av grunn	
Bonitet	Sum areal	Bonitet	Sum areal
Fulldyrka jord	24631	Fulldyrka jord	53388
Innmarksbeite	89	Innmarksbeite	6706
Skog saers hog bonitet	2072	Skog saers hog bonitet	20703
Skog heg bonitet	0	Skog heg bonitet	8894
Skog middels bonitet	0	Skog middels bonitet	0
Skog uproduktiv	1675	Skog uproduktiv	3052
Jorddekt/skrinn fastmark	11108	Jorddekt/skrinn fastmark	6968
Bebygd	28129	Bebygd	16778
Myr	879	Myr	11718

AR5-karta er nytt eksakt i klassifiseringa. Dette kan gje inntrykk av enkelte «merkelege» klassifiseringar i tabellen, men har ikke noko betydning for det store biletet for dyrka mark. Blant anna får boniteten jorddekt/skrinn fastmark eit forholdsvis høgt tal for arealtap på 11,1 daa. Dette er innklemt areal på Volda-sida som er brukt til blant anna plen-område, eller at det ligg at som tidlegare beite/dyrka mark på i dag litt større tomter/eigedommar. Dette arealet har tidlegare gått ut av jordbruksdrifta.

«Kjøp av grunn» er det arealet Statens vegvesen må kjøpe for det offentlege, og vil vere areal til både statleg, fylkeskommunal og kommunal veggrunn. «Leige av grunn» er mellombels areal for å kunne gjennomføre anlegget. Dette er på plankartet vist med skravur som «Midlertidig bygge- og anleggsområde». Det er planlagt at tunneldrivinga skal skje frå Furene. Det er difor regulert for ein god del mellombels bygge- og anleggsområde i Furene. Tala for «Leige av grunn» refererer seg til areal på begge sider av tunnelen.

Jordbruk

I etterkant av høyring og offentleg ettersyn blei det gjennomført ei kvalitetssikring av arealtapet for både permanent og mellombels situasjon. Dette gjeld både Volda-sida og Furene-sida. Tabellane med arealtap er supplert med kartskisser som viser kva for område vi snakkar om. Arealtapet er framstilt både for 2018-planen og etter dialogmøta med Statsforvaltaren også med planforslaget med «hjortebru». Kartskissene baserer seg på arealressursopplysningar i såkalla AR5-kart.

Bakgrunnen for den store differansen i arealtap på 17,6 daa frå 2018-planen (5,6 daa) til første planforslag i høyringa (23,2 daa), er at det i 2018-planen ikkje var medteke arealtap av dyrka mark på Volda-sida. Tek ein med Volda-sida i arealtapet for dei kvalitetssikra tala er differansen 6,7 daa (22,9–16,5). Differansen kan i all hovudsak forklaraast med større dagsone i Furene. Ny differanse med løysinga med «hjortebru» er 8,1 daa.

Etter dialogmøte er arealtapet og skissene for Furene oppdatert med ny løysing med «hjortebru». Arealtapet i Furene er noko større i siste løysing på grunn av høgare veglinje og difor noko større fyllingsutslag. Volda-sida er uendra.

Volda-sida – Oversikt over medgått dyrka areal:

		2018	2023
1	Volda, E39 og g/s-vegar	6,0 daa	7,4 daa
2	Volda, ny lokalveg aust/sør for Voldaportalen	2,0 daa	2,0 daa
	Samla medgått dyrka areal i Volda	8,0 daa	9,4 daa

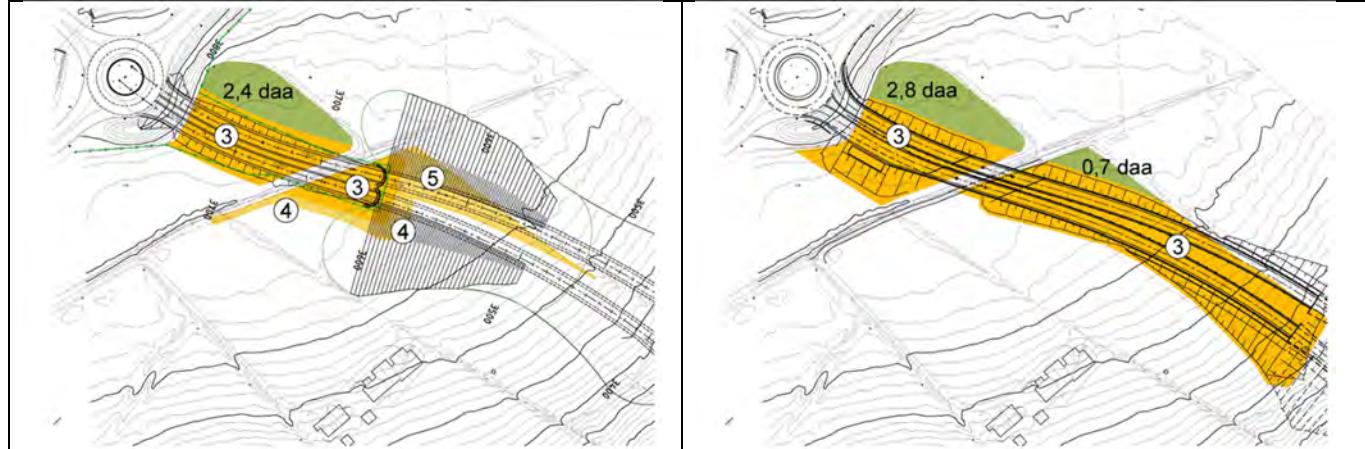


Figur 40. Til venstre ser vi nye vurderinger av arealtap av dyrka mark for 2018-planen i Volda ved Sjukehuskrysset, og til høgre arealtap for planforslaget.

Kartskissene/tabell over viser at megått dyrka areal for 2018-planen er 8,0 daa, og 9,4 daa for 2023-planen. Auken i planforslaget skuldast i all hovudsak flytting av teknisk bygg til området rett utanfor tunnelportalen, og omlegginga av gang- og sykkelvegen på austsida av tunnelen på grunn av S-sving for å hente inn høgdeskilnad. Området veganleggget tek eit ekstra stykke av på Røysmyrane er regulert til offentleg eller privat tenesteyting, noko som betyr at heile marka etter kvart vil blir nedbygt. Det er truleg regulert for smal dagsone i Volda i 2018-planen med tanke på at denne vegbana ligg 6 meter lågare enn planforslaget. Ei så smal sone ville krevje svært omfattande muring.

Furene-sida – Oversikt over medgått dyrka areal:

		2018	2023
3	Furene, E39	5,6 daa	15,2 daa
4	Furene, driftsveg over tunnelportalar	1,0 daa	
5	Furene, tilplanting nord for senterlinje over betongtunnelportal	2,0 daa	
	Samla medgått dyrka areal i Furene	8,6 daa	15,2 daa
	Sum totalt medgått dyrka areal i Volda og Furene	16,5 daa	24,6 daa



Figur 41. Til venstre ser vi nye vurderinger av arealtap av dyrka mark for 2018-planen i Furene, og til høgre arealtap for planforslaget med «hjortebru».

Kartkissene/tabell over viser at i utgangspunktet er megått dyrka areal for 2018–planen 5,6 daa og nytt planforslag med «hjortebru» 15,2 (figur 3). I tillegg til dette vil det gå med areal til driftsveg for tilkomst til areala og egedommane aust for ny E39. I 2018–planen er det ikke sett av areal til driftsveg for tilkomst for grunneigarane på austsida av E39. Dette arealet er vurdert til 1 daa (figur 4) i 2018–planen. I planforslaget med «hjortebru» er det ikke medgått arealt til driftsveg, siden driftsvegen går under «hjortebrua».

For 2018–planen er det i planomtalen og føresegnerne sagt noko om tilbakeføringa av areala aust for senterlinja av dei to tunnelløpa. Det er sagt at dette området skal tilplantast for hjoretetrekket. Dette må tolkast som at figur 5 på 2 daa går frå dyrka mark til skogsareal. Det var berre på vestsida av ny E39 at det var krav til utflating av skrånninga med helling 1: 8. Skissene viser også utflating på austsida. Ei utfylling med skråningsutslag 1: 8 ville vere ugunstig med tanke på nedbygging/tildekking av myr i høve til skråningsutslag 1: 2, som vil få mindre utstrekning.

Områda nærmast eksisterande E39 og «viltovergangen» er i 2018–planen og i nytt planforslag regulert til høvesvis naturformål og naturområde. Dette gjev i prinsippet same formål. I føresegnerne til både 2018–planen og planforslaget er det sagt at desse områda skal vere mest mogleg «urørt».

Oppsummert er totalt medgått dyrka areal i Furene for 2018–planene og planforslaget med «hjortebru» høvesvis 8,6 daa og 15,2 daa. Her er det også teke omsyn til areal til driftsveg og nødvendig overfylling (1: 2) av dyrka mark (figur 5).

I planforslaget med «hjortebru» vil det vere tilbake 3,5 daa dyrka areal, og i 2018–planen berre 2,4 (vist som lysegrøne område i kartkissene). Desse områda har därleg arrondering. Vidare ser vi at det er sett av areal til teknisk bygg i planforslaget nær rundkjøringa. Planen frå 2018 har ikkje avsett noko slikt areal. Arealet vestover frå figur 3 er regulert til forretning/kontor/industri (F/K/I).

Utbygginga i planforslaget/reguleringsplanen med «hjortebru» vil netto legge permanent beslag på knappe 25 dekar dyrka mark. Det er gnr./bnr. 13/2, 13/6 og 11/5 som får det største permanente jordtapet.

Planframlegget fører elles til at om lag 56 dekar dyrka jord kan verte beslaglagt til rigg- og deponiområde i anleggsperioden. Etter at anlegget er ferdigstilt, skal desse areala førast tilbake til sitt opphavlege formål.

Det skal sikrast at jordpakking, endra arrondering og endra jordsamansetjing ikkje reduserer kvaliteten på landbruksjorda ved tilbakeføring til landbruksformål. Reperasjon av eventuell øydelagd drenering skal inngå i reetableringa av dyrkamarka. Ved fjerning av matjord og undergrunnsjord for mellomlagring og tilbakeføring skal det sikrast at jordsjikta blir sortert, lagra separat og lagt tilbake i rett rekkefølge. For å avgrense ugrasetablering i mellomlagningsperioden og gi betre resultat av lagringa bør lagra jord såast til manuelt med passande frøblanding.

6.12 Støy og vibrasjoner

6.12.1 Generelt

Støy

Gjeldande retningsline for handsaming av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, skal leggast til grunn ved arealplanlegging og handsaming av enkeltsaker etter plan- og bygningslova. Retningslinja gjeld ved planlegging av ny støyande verksemد, etablering av nye bustadar eller annan busetnad med støyfølsame bruksføremål ved eksisterande eller planlagt støykjelde og ved utviding eller oppgradering av eksisterande verksemد når endringa er så vesentleg at det er krav om ny plan etter plan- og bygningslova.

I samsvar med T-1442 skal støy bereknast, og det skal kartfestast ei inndeling i to støysoner: Raud sone nærmast støykjelda (L_{den} over 65 dB), angir eit område som ikkje er eigna til støyfølsame bruksføremål, og etablering av ny støyfølsam busetnad skal unngåast. Gul sone (L_{den} 55 – 65 dB) er ei vurderingssone, der støyfølsam busetnad kan oppførast dersom støyreduserande tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For øvrige område vil det normalt ikkje vere nødvendig å ta omsyn til støy.

Tabell 4: Viser berekningsføresetnadane for dei ulike vegane både i Volda og Furene. I støyberekingane er trafikkta for år 2050 med og utan reguleringsplan/tiltaket brukt.

Vegnavn	ÅDT 2021	ÅDT 2030	ÅDT 2050	ÅDT 2050 uten tiltak	Fartsgrense	Lange kjt %
Systervegen	3900	4000	4500	5100	50	0
Kløvertunvegen	400	500	500	520	50	0
Sjukehusvegen	3950	0	0	5150	50	2
Heltnevegen opp til ny veg	1400	8500	9000	1800	50	2
Heltnevegen frå ny veg og oppover	1300	1500	1700	1620	50	2
Vikebygdvegen vest for Heltnevegen	6000	9000	9500	7700	50	4
Vikebygdvegen øst for Heltnevegen	4800	5000	5500	6000	50	4
E39 vest	9600	7500	7750	12750	50	8
E39 sør	3500	4000	4250	4300	50	12
Ny veg frå Heltnevegen til Kårstadvegen	0	4500	5000	0	50	2
E39 nord i tunnel	0	8000	10200	0	50	7
Ny vegparsell nord		300	300	350	50	0
Ny vegparsell sør		200	200	250	50	0
E39 sørvest fra RK i Furene	9400	4500	5000	12500	70	10
E39 nordøst fra RK i Furene	9600	10500	11500	12300	70	8
FV. 653 nordvest fra RK i Furene (Eiksund)	3250	4000	4500	4000	80	7

Berekningane er gjennomført i henhold til støyretningsline T-1442 (2021) og er skildra i vedlagt støyrapport. Resultata er presentert i støysonekart med raud, gul, lysegul og kvit (grå) soneinndeling. Det er i tillegg utført punktberekningar på den mest utsette fasaden for alle dei aktuelle bygningane.

Vibrasjonar

Dei kraftigaste vibrasjonane i byggefasen kjem frå sprengingar av forskjering til tunnelen, og frå bygging av sjølve tunnelen. Vibrasjonane vil avta gradvis ettersom overdekkinga til tunnelen aukar. Største tillatte vibrasjonar frå spreningsarbeidet blir regulert av ‘*NS8141 Vibrasjoner og støt – Veiledende grenseverdier for bygge- og anleggsvirksomhet, bergverk og trafikk*

6.12.2 Furene

Berekning for Furene, vist i figur 39 under, er utført for å kartlegge støyfølsame bygningar som er berørt av planen. Ein bustad på gnr. 14 bnr. 1 er berørt av tiltaket.



Figur 42 – Støysonekart for Furene berekna 1,5 meter over terrenget med støykjelder innanfor tiltaksområdet, år 2050

6.12.3 Volda

Berekning for Volda, vist i figur 40 under, er utført for å kartlegge støyfølsame bygningar som er berørt av planen.



Figur 43 – Støysonekart for Volda berekna 1,5 meter over terrenget med støykjelder innanfor tiltaksområdet, år 2050

Planlagt skjerming vil redusere støybelastning på fasadar og uteareal. I planforslaget er støyskjermer på austsida av Heltnevegen regulert inn, samt i kryssområdet mellom Heltnevegen og Systervegen.

I vidare planlegging må dei utsatte støyfølsame bygga vist i tabell 4 vurderast nærmare for å sikre at krav til innandørs lydnivå frå utandørs støykilder og lydnivå på uteplassar vert ivaretakne. Lokale tiltak som isolering av fasade/vindauge og uteoppahaldsareal knytt til kvar enkelt eigedom vil vere aktuelt for mange av bustadane uavhengig av støyskjermer langs veg.

Tabell 5: Tabell som viser støynivå i før- og ettersituasjonen.

Bygningsnummer	Adresse	Gnr/Bnr	Ny E39	Dagens situasjon	Ny E39 med tiltak
10207754	Joplassvegen 6	19/753	62	65	62
10213517	Heltnevegen 3A	19/715	56	Under grenseverdi	56
10213525	Heltnevegen 3C	19/715	64	59	64
10213533	Heltnevegen 3B	19/715	64	58	64
10215587	Heltnevegen 5A	19/755	59	56	59
10215595	Heltnevegen 5B	19/755	65	58	65
10215609	Heltnevegen 7B	19/755	56	Under grenseverdi	56
10215617	Heltnevegen 7A	19/755	63	Under grenseverdi	61
10216524	Vikebygdvegen 13B	20/476	57	Under grenseverdi	57
10216532	Vikebygdvegen 13F	20/476	64	62	64
10219663	Kårstadvegen 23	19/653	67	60	61
179710714	Ørstavegen 380	14/1	58	58	58
179719916	Kårstadvegen 25	19/268	61	61	61
179719924	Legene 1	19/265	56	56	56
179720108	Dr Halkjelsvikvegen 1A	19/914	60	60	60
179720124	Kårstadvegen 26	19/692	64	64	64
179720132	Sjukehusvegen 11	19/232	62	62	62
179720140	Røysmyrvegen 23	19/232	56	57	56
179720159	Røysmyrvegen 25	19/232	61	63	61
179720167	Klövertunvegen 2	19/162	64	64	64
179720175	Klövertunvegen 4	19/162	61	61	61
179720213	Sjukehusvegen 6A	19/396	Under grenseverdi	60	Under grenseverdi
179720221	Sjukehusvegen 6B	19/395	64	56	64
179720248	Klövertunvegen 8	19/239	60	Under grenseverdi	60
179720264	Klövertunvegen 10	19/254	58	Under grenseverdi	58
179720507	Røysmyrvegen 26	19/922	56	58	56
179720515	Røysmyrvegen 28	19/921	59	65	59
179720590	Nytun 27	19/277	Under grenseverdi	56	Under grenseverdi
179720639	Sjukehusvegen 3	19/29	Under grenseverdi	62	Under grenseverdi
179720663	Joplassvegen 12A	19/752	55	56	55
179720671	Heltnevegen 9	19/736	57	Under grenseverdi	56
179721198	Bakkevegen 1	20/67	62	Under grenseverdi	61
179721201	Bakkevegen 2	20/62	67	59	61
179721279	Nygardsvegen 1	20/57	68	61	68
179721287	Nygardsvegen 3	20/58	60	Under grenseverdi	Under grenseverdi
179730839	Joplassvegen 4	19/97	64	66	64
179730847	Joplassvegen 10	19/1029	63	65	63
179730855	Elvegata 34	19/34	Under grenseverdi	73	Under grenseverdi
179730898	Myravegen 6	19/205	62	61	62
179731037	Vikebygdvegen 16	20/33	65	64	65
179731045	Vikebygdvegen 18	20/39	61	60	61
179731088	Vikebygdvegen 15	20/314	56	Under grenseverdi	56
179745275	Sjukehusvegen 12A	19/696	66	66	66
179745313	Dr Halkjelsvikvegen 2	19/622	56	Under grenseverdi	56
179758512	Dr Halkjelsvikvegen 1B	19/823	59	59	59
179795779	Indrehovdevegen 194	51/15	57	Under grenseverdi	57
300503875	Nygardsvegen 2	20/79	67	60	65
300503884	Nygardsvegen 4	20/315	56	Under grenseverdi	Under grenseverdi
300718379	Vikebygdvegen 23	20/334	56	Under grenseverdi	55
300718379	Voldaportalen	19/325	66	66	66

Støysonekartene viser berekna støynivå ei viss høgde over lokalt terren, medan tabellen viser det høgaste berekna fasadenivået på bustaden. Det vil seie at sjølv om støysona berekna i «øyrehøgde» for

uteplass er under grenseverdi, så er det ikkje utenkeleg at bustaden likevel kan ha eit fasadenivå på f.eks. høgt oppe på gavlvegg over grenseverdi.

Yttarlegare skildring og informasjon er å finne i vedlagt Støyrappport for E39 Volda–Furene (Sweco Norge AS, 29. mars 2023).

6.13 Luft

Det er utarbeidd ei detaljert vurdering av lokal luftkvalitet som er vedlagt denne planomtalen. For å kunne vurdere lokal luftkvalitet ved områda som blir berørt av ny E39 mellom Volda og Furene er det gjennomført spreingsberekingar for nitrogendioksid NO₂ og svevestøv (PM₁₀). Spreingsberkingane er gjort med bakgrunn i trafikkdata, meterologiske data og bakgrunnskonsentrasjon. Resultata er presentert som luftsonekart med gule og raudre soner i henhold til grenseverdiane i T-1520 gitt i figur 41 under.

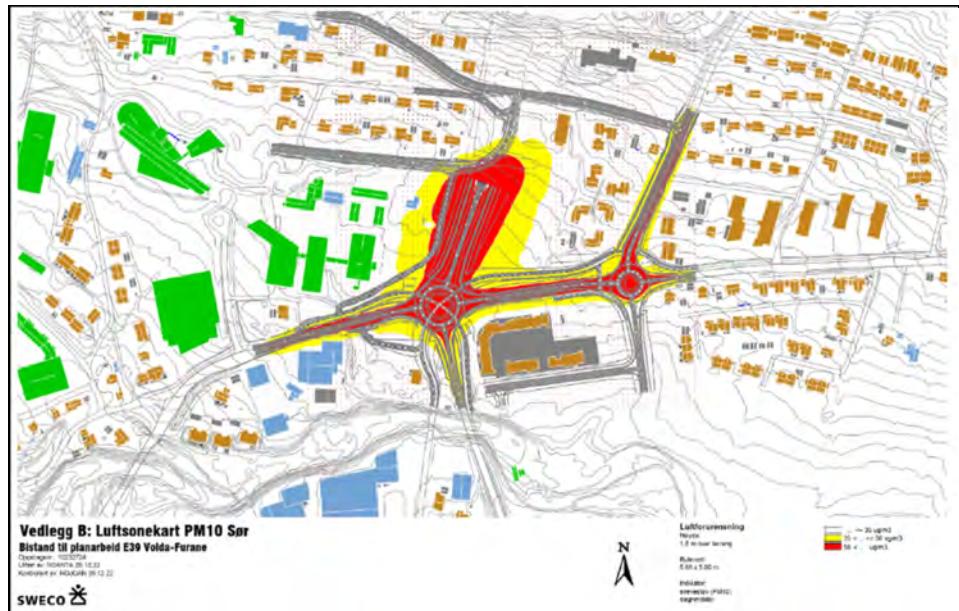
Tabell 2: Anbefalte grenser for luftforurensning og kriterier for soneinndeling ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse (Miljøverndepartementet, 2012).

Komponent	Luftforurensningssone ¹	
	Gul sone	Rød sone
PM ₁₀	Døgnmiddel: 35 µg/m ³ Med inntil 7 overskridelser pr. år	Døgnmiddel: 50 µg/m ³ Med inntil 7 overskridelser pr. år
NO ₂	Vintermiddel: 40 µg/m ³ Vintermiddel defineres som perioden fra 1. november til 30.april	Årsmiddel: 40 µg/m ³
Helserisiko		
	Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke ha helseeffekter.	Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekarlidelser mest sårbarer.

1. Bakgrunnskonsentrasjonen er inkludert i sonegrensene.

Figur 44 – Tiltradde grenser for luftforureining og kriteriar for soneinndeling jf. Retningsline T-1520

Luftsonekarta utarbeidd i tråd med retningsline T-1520, viser at i Volda er den største luftforureiningssona lokalisert ved tunnelmunning og i rundkjøringar. Elles er luftforureiningssona begrensa til vegbana. Figur 42 viser utstrekninga av raud- og gul luftsone for PM₁₀ ved tunnelutløp i Volda.



Figur 45 – Luftzonekart som viser utstrekning av raud- og gul luftsone for PM₁₀ ved tunnelutløp i Volda.

Spreiingsberekingane viser at ingen eksisterande bustader eller annan arealbruk førtsom for luftforureining etter T-1520 vil vere berørt av luftforureiningssoner. Tiltak mot luftforureining vil ikke vere nødvendig.

6.14 Massehandtering og deponi

6.14.1 Mengder

Tabell 6: Tabell med oversikt over masser for utbyggingsalternativ 1

	Prosjekterte massar (m ³)	Utførte plasserte massar (m ³)
Vegetasjon/matjord/utskifting	31 000	
Jord til planering		238 500
Berg – forskjeringar	55 000	77 000
Berg – tunnelar	312 700	469 100
Bergmassar til fylling i linja		44 800
Knuste massar til overbygning		91 500
Knuste massar til rørrøfter (1 m ³ /m)		17 600
Knuste massar bak natursteinsmurar		2 700
Massar til deponi	259 700	389 500

Prosjektet vil gje eit overskot av lause masser og tunnelstein. Tabellen ovanfor gjeld bygging av eitt tunnelløp med T10,5 profilet, 200 meter av løp 2 i Volda og nødutgang/tverrlag for kvar 250 m. Det blir teke sikte på at all tunnelmasse kjem ut i Furene.

6.14.2 Regulerte areal for rigg og mellomlager

Reguleringsplanen legg til rette for mellombels riggområde og mellomlager i begge endar av tunnelen. På Voldasida er dei større områda sett av på gnr. 19 bnr. 1, bnr. 29, bnr. 34 og bnr. 205. I Furene er det hovudsakleg på gnr. 11 bnr. 5 og gnr. 14 bnr. 4 det er større rigg- og deponiområde. Areala på Voldasida vil primært verte nytt til brakkerigg, lagring av matjord/vegetasjon og nødvendig lagring av utstyr. I Furene vil det truleg også vere behov for brakkerigg, og det blir noko mellombels lagring av tunnelmasse før dei blir køyrde vidare til permanent deponi. Knusing av masser kan også verte aktuelt, men dette kan bli flyttet til for eksempel Vikaura på grunn av nærføring til hjortetrekk og flyplass. Statens vegvesen ønskjer i så liten grad å nytte riggområdet aust for nyevegen av same årsak.

I Furene må eksisterande vregar i riggområda og områda for mellombelse massedeponi forsterkast.

6.14.3 Deponi

Saman med Volda og Ørsta kommunar såg Statens vegvesen i førre reguleringsprosess på ulike måtar å ta hand om tunnelmassane. Hovudprinsippa er videreført, og gjeld i all hovudsak to område som er omtalt under.

Statens vegvesen har som målsetting at massene skal gå til samfunnsnyttige tiltak. Vidare er transportkostnader medverkande til vurderingane, likeeins vurderingar knytt til å kunne deponere i spreiddbygde område og dermed kunne ha drift og transport av masser også nattestid.

Det er i utgangspunktet to område som allereie er klarerte for slik bruk, og som kan vere aktuelle for massedeponi;

- eitt område nord for Helgehorntunnelen i Ørsta kommune, Vikaura
- og eitt område like nord-aust for Rotsethorntunnelen i Volda kommune.

Vikaura i Ørsta kommune

Vikaura har tidlegare vore nytt til masselagring frå bygging av Eiksundsambandet, og det føreligg ein godkjent reguleringsplan for det aktuelle området, «Eiksundsambandet-Steinnesstranda-Sørheim-Vikaura», vedteken i Ørsta kommunestyre 06.02.1998. Transportavstanden vil vere om lag 4 km frå tunnelopninga i Furene til avkjøring i Vikaura. I Vikaura vil ein kunne plassere om lag 400 000 m³ overskuddsmasser. I førre planprosess vart det sagt frå Ørsta kommune si side at det ikkje bli stilt krav om ny reguleringsplan for området, men tiltaket vil kunne handsamast som ein dispensasjon frå rekkefølgjekrav om tilstelling. Kommunen stiller som ein føresetnad at utvasking av finstoff og utrasing til sjø blir hindra før vidare utfylling tek til.



Figur 46 – Utsnitt frå reguleringsplan Eiksundsambandet - Steinnesstranda-Sørheim-Vikaura (1989). Reguleringsplan for Vikaura småbåthamn er også vist i utsnittet (kjelde: Planinnsyn, Ørstakart.no)

I samband med Forvaltningsreforma i 2010 vart grunneigedomsretten til massedeponiet overført fra Statens vegvesen til Møre og Romsdal fylkeskommune. I gjeldande reguleringsplan for «Eiksundsambandet-Steinnesstranda-Sørheim-Vikaura» er det i reguleringsførsegnene sagt at massedeponiet kan kjøpast tilbake av tidlegare grunneigarar frå 2023. Dette er også skriftleg nedfelt i kjøpsavtalane med dei fire grunneigarane i Vikaura inngjekk med Statens vegvesen i 2003. Dei aktuelle eigedommane er gnr. 61 bnr. 1, bnr. 2, bnr. 3 og bnr. 4.

Statens vegvesen har i samband med planprosessen hatt møte med Møre og Romsdal fylkeskommune om dette forholdet. Fylkeskommunen har per no ingen innspel til dette, men ønskjer å blir halden oppdatert i den vidare prosessen og ved anleggsgjennomføringa.

Rotset i Volda kommune



Figur 47 – Næringsområde Øvre Rotset vedteken 13.11.2014.

På Rotset i Volda kan område merka I/L, F/K 16 og F/K 17 aust for Rotsethorntunnelen nyttast til masselager. Området er mest aktuelt for deponering av jordmassar frå forskjeringa og vegbygginga i Volda. Utfordringa med bruk av dette området er at utbygging av området kan vere gjennomført før bygginga av Voldatunnelen kjem i gang.

6.14.4 Verknader av massedeponi

All fjellmasse som blir teke ut skal i prinsippet lagrast mellombels. På dei planlagte områda på Voldasida skal det kun vere massedeponi, ikkje pukkverk. Jordmassar vil måtte lagrast permanent, men noko av denne massen ser ein også for seg kan nyttast ved utbygging av området på Øvre Rotset.

Vikaura har frå før vore i bruk som område for massedeponi i samband med bygginga av Eiksundsambandet. Terrenget her er såleis allereie påverka av lik bruk, og det eksisterande deponiområdet vil gjenbrukast og supplerast. Fjernverknaden av massedeponiet sett frå andre sida av fjorden kan virke dominante, samtidig som dette ikkje vil vere ei stor estetisk forverring av dagens situasjon. Det vil vere viktig å halde seg konsentrert til det planlagte området og følgje krav ift. miljøbelastning mot fjorden, slik at ein reduserer negative effektar både på land og i sjø. Reinsebasseng mot fjorden er aktuelt.

I Volda vil det planlagte deponiområdet på Øvre Rotset kunne ta imot nødvendig mengde massar for mellombels lagring. Det gjeld både jordmassar og sprengingsmassar. Området kan bli noko eksponert mot vatnet, og det er viktig at ein let ein dempande vegetasjonsbuffer bli stående att mot aust. Området er regulert og tenkt utbygd, og ein ser for seg at også lausmassen kan nyttast i den samanheng. Det vil seie at behovet for permanent lagring er minimalt. Ved avslutting av deponi for mellombels lagring skal området stellast til og avsluttast slik at det er eigna for vidareføring av regulert bruksformål i samråd med kommunen. Det kan vere aktuelt å anlegge sedimenteringsbasseng for å hindre avrenning til Rotevatnet.

Felles for alle områda er at terrenget skal jamnast til og tilbakeførast til opprinnelige situasjon, eller tilrettelagt for planlagt reguleringsformål, ved deponiets avslutning. Der det er ønskjeleg skal vekstjord med frøbank leggast til side før etablering av massedeponiet og sidan leggast tilbake med hensikt å få etablert ein stadeigen vegetasjon i etterkant. For permanente deponi skal terrenget formast og revegterast på ein slik måte at deponimassane ikkje ligg som skjemmande sår i landskapet.

6.15 Tunneldrift

6.15.1 Driving av tunnelen

I utgangspunktet vil all driving av tunnelen skje frå Furenesida. Dette gjeld også utsprenging for tilrettelegging av 200 meter tunnel for løp nr. 2 under sjukehuset i Volda. Det kan sjølv sagt bli aktuelt å drive nokre få meter frå Voldasida for å komme i gang med portalbygging før gjennomslag. Dette må avklarast gjennom arbeidet med konstraksstrategien og tunnelentreprenøren sin framdriftsplan og driftsopplegg. Det må også avklarast kva for eit tunnelløp som skal byggast først, men truleg er det mest aktuelt å drive det austlege løpet først.

6.15.2 Avløpsvatn frå tunnelen

Ein skil mellom drivevatn, dreneringsvatn (innlekkasjевatn) og vaskevatn frå tunnelen. I tillegg vil mindre mengder overvatn/regnvatn bli ført inn i tunnelen med trafikken. Den nye tunnelen vil få eit gjennomgåande fall frå Furene til Volda på 1 % og det vil vere naturleg at vatnet vert ført til Voldasida. Det er krav til reinsing av drivevatn og vaskevatn frå tunnel. Drensvatnet/innlekkasjевatnet skal i utgangspunktet vere reint dersom det ikkje går gjennom forurensa bergartar.

Drivevatn

Det må søkast om utsleppsløyve for tunnelvatn til Statsforvaltaren i Møre og Romsdal. Drivevatnet frå tunnelen skal ha mellombels utsleppsløyve før oppstart av tunneldrivinga, og det skal føreligge permanent utsleppsløyve før tunnelen vert opna.

Dreneringsvatn

Dreneringsvatn/innlekkasjевatn frå tunnelen vil gå i eige avløpssystem.

Vaskevatn

Ved vasking av tunnelen, vil vaskevatnet verte slusa til eige sedimenteringsbasseng utanfor tunnelen for ein periode. Det vil bli søkt om løyve til utsliipp av vaskevatnet i Øyraelva. Det kan vere aktuelt å føre vatnet til sjø i eigen leidning. Tiført regnvatn vil gå i systemet for vaskevatn.

Vassforsyning/vassprøvar

Dinglavatnet er hovudvasskjelde til Volda sentrum. I samband med revisjon av godkjent reguleringsplan (2018) er det gjennomført ei hydrologisk vurdering (notat 2022) av korleis Voldatunnelen kan påverke hydrologiske forhold i nærområdet. I notatet er det vurdert tre forhold; kan Voldatunnelen føre til ei nedtapping av Dinglavatnet, ei vurdering av innlekkasjekrav og drenering av tunnelen, samt omsyn til nærliggande brønnar.

I notatet er det innleiingsvis sett på vassbalansen til Dinglavatnet, og denne viser at vatnet har god kapasitet til å dekke dags og framtidig vassforbruk i Volda vassverk.

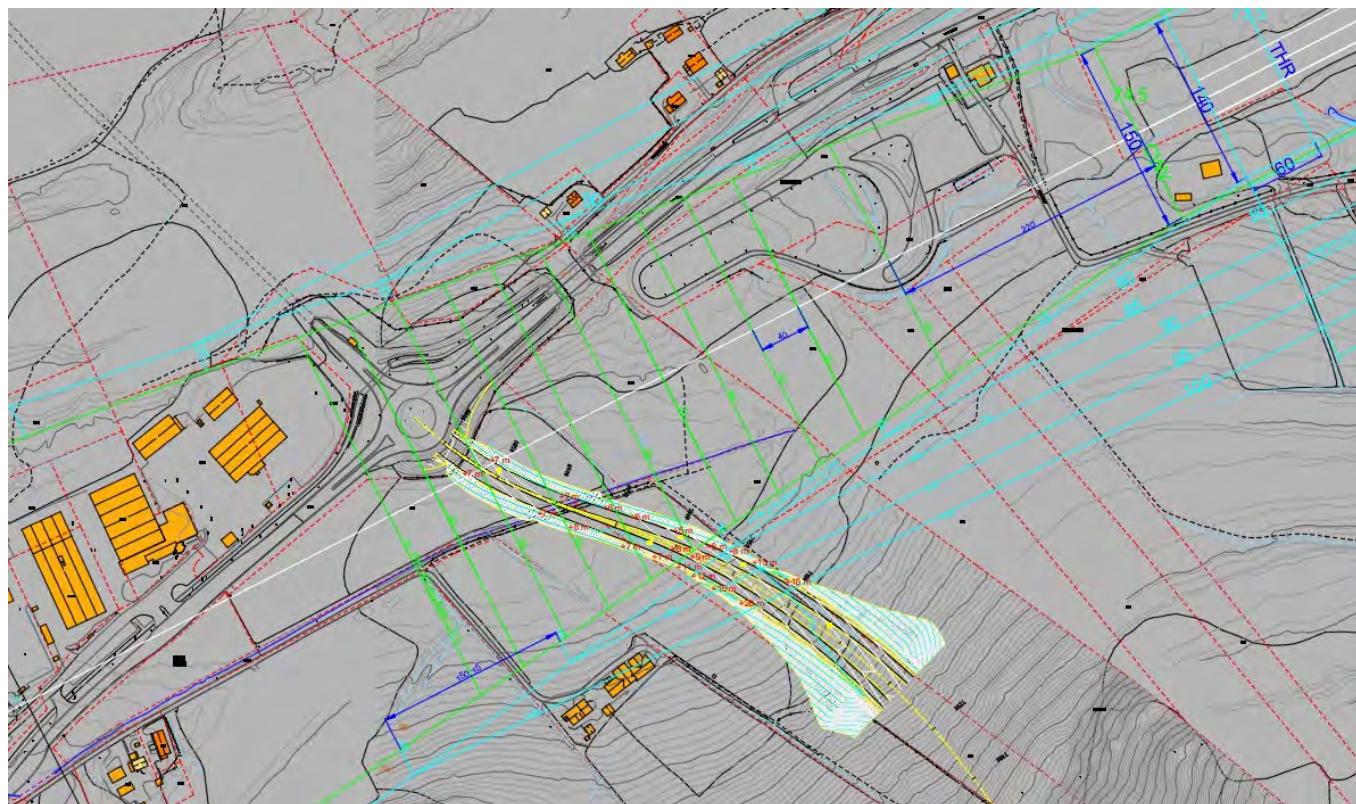
For at Voldatunnelen skal påverke vasstanden i Dinglavatnet må ein sjekke ut om tunnelen ligg innanfor nedbørsfeltet til Dinglavatnete, og om det er djupe sprekkesystem mellom området for vatnet og tunnelen. Notatet seier at traséen til Voldastunnelen ikkje vil krysse nedbørsfeltet til Dinglavatet, og det er lite sannsyleg at det er samanhengande sprekkesystem frå Dinglavatnet til området til tunnelen.

Voldatunnelen har eit innlekkasjekrav på 20 l/min. pr. 100 m tunnel. Figur 5 i notatet indikerer at nedbørselta tunnelen kryssar er små, og det er stor høgdeskilnad innanfor kvart felt, noko som indikerer at ein vesentleg dela v nodbøern innanfor kvart felt vil gå til avrenning. Den reelle innlekkasjonen i nn i tunnelen kan difor vere veseenteleg lågare enn innlekkasjekravet.

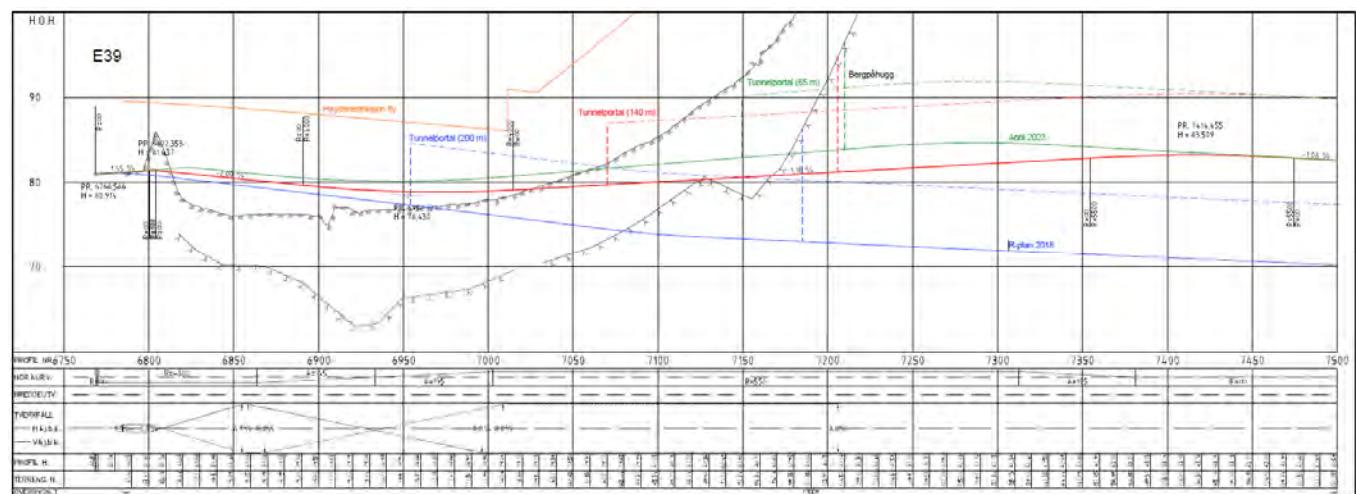
Innlekkasje i byggegropar og tunnelen kan påverke nærliggjande brønnar, både drikkevassbrønnar og energibrønnar. For å få oversikt over nærliggande brønnar er det vanleg å registrere brønnar som er innanfor tunnelen sitt influensområde. Dette er gjort i figur 6 i notatet. I tillegg er det manuelt registrert 3 drikkevassbrønnar i Furene. Dette er to brønnar på gnr. 14 bnr. 1 og ein brønn på gnr. 14 bnr. 4.

Det er også utarbeidd eit notat om Øyraelva og Sagelva. Hovudhensikta med notatet er å dokumentere vasskvaliteten som grunnlag for seinare søknad om utsleppsløyve i både drivefasen og driftsfasen.

6.16 Høgderestriksjonar Ørsta/Volda lufthamn



Figur 48. Kartskissa viser høgderestriksjonsflatene ved Ørsta/Volda lufthamn. Grøne høgdekotar er utflygingssone med stigning på 2,5 %, og turkise høgdekotar er sideflata opp lia med stigning 3,3 %.



Figur 49. Skissa viser lengdeprofil for dei ulike tunnelforsлага i Furene. Blå linje viser 2018, grøn linje er planoppstart, og raud linje er planforslaget. Oransje linje viser høgderestriksjonsflatene på flyplassen.

Ved flyplassen på Hovden er det høgderestriksjonsflater (øvst). Desse flatene er vist med grøn og turkis farge. Dei grøne høgdekotane er såkalla utflygningsflate med stigning 2,5 prosent. Dette er ei

sikringssone som skal handtere ein situasjon der ei motor får driftsstans ved avgang. Dei turkise høgdekotene er sideflatene, og er ei flate langs lia med stigning 3,3 %.

Statens vegvesen har hatt god dialog i spørsmåla kring flyplassen. Det viktigast spørsmålet som har vore oppe er at betongportalen i planforslaget ikkje må komme i konflikt med utflygningssona. Dersom det er konflikt med tunnelportalen må flyet ta av med vektredusjon. I praksis vil det seie færre passasjerar.

7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse

Risiko er eit uttrykk for den faren ikkje-ønska hendingar representerer for eit menneske, miljø eller materielle verdiar. Risikoene er eit resultat av kor ofte ikkje-ønska hendingar vil skje (frekvensen) og konsekvensane av ikkje-ønska hendingar.

Det vart gjennomført HAZID (fareidentifikasjons)-møte i Volda 18. januar 2023, der representantar frå Møre og Romsdal fylkeskommune, etatar med samfunnskritiske funksjonar (bl.a. politi, brannvesen, ambulanse, sjukehus), Volda kommune, nettselskap, fagfolk frå Statens vegvesen (elektro, beredskap, geofag) og Avinor deltok. Prosessen vart leia av ein prosessleiar frå Sweco Norge AS.

Det er registrert 19 potensielle ikkje-ønske hendingar som kan inntreffe innanfor planområdet. Dei ikkje-ønska hendingane er kategorisert under tema naturfarar, tilgjengeleighet, samfunnsviktige objekt, trafiksikkerheit og miljøfarar. Ingen av dei avdekte forholda i analysen er av ein slik karakter at dei medfører så stor risiko av dei skulle tilseie av foreslått utbygging ikkje bør gjennomførast. Komplett rapport ROS-analyse E39 Volda–Furene finst som vedlegg.

8 Gjennomføring av framlegg til plan

8.1 Framdrift og finansiering

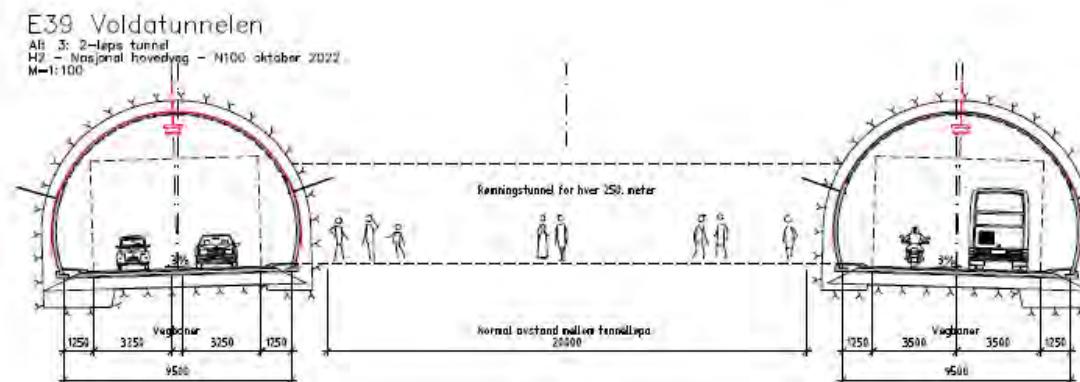
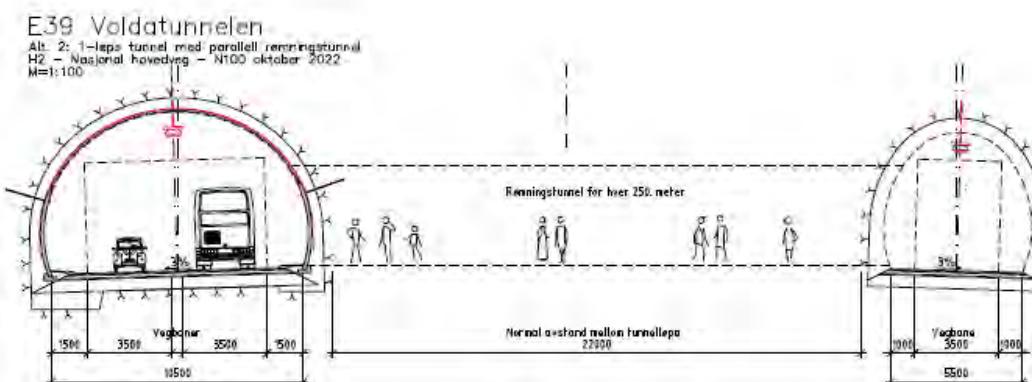
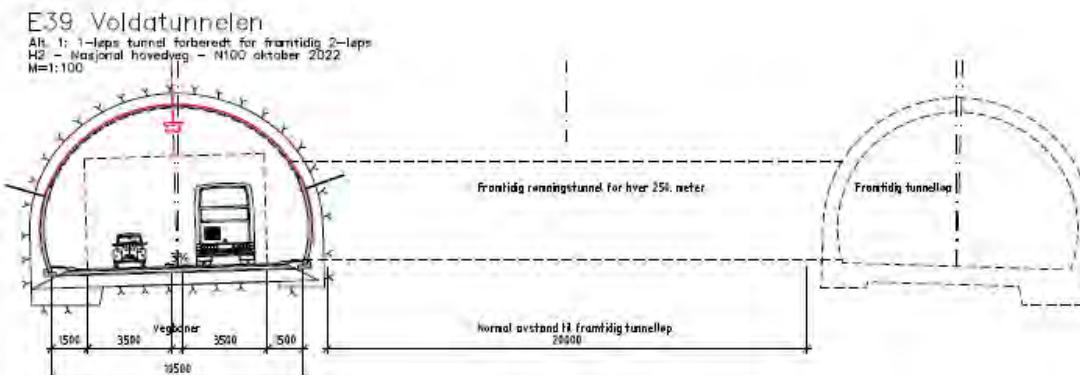
Framdriftsplanen legg opp til at reguleringsplanen skal vere godkjent i Volda kommunestyre seinast i løpet av 2023.

E39 Volda–Furene ligg inne i gjeldande Nasjonal transportplan (NTP) med 1012 mill. kroner for perioden 2022–2033 med oppstart i siste del av første seksårsperiode. NTP-kostnaden er basert på kostnader for løysinga i kommunedelplan med eitt tunnelløp, der andelen statlege midlar var 600 mill. kroner og bompengaeandelen 300 mill. kroner (2017-kr). Det er føresett at det vert tilslutning om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Det er gjennomført kostnadsoverslag i desember 2022 for 3 utbyggingsalternativ:

- Eitt tunnelløp (T10,5) med tilrettelegging for bygging av rømmingstunnel seinare eller eitt andre tunnelløp med profil T9,5.
- Eitt tunnelløp (T10,5) og rømmingstunnel (T5,5).
- To tunnelløp (2 x T9,5).

Som tidlegare omtalt er det beslutta at det i første omgang er alternativ 1 med eit tunnelløp som skal byggast, inkludert tilrettelegging for løp 2.



Figur 50 – Utbyggingsalternativ

Resultatet (P50) frå siste kostnadsoverslag gjennomført i desember 2022 er som følger:

- Alternativ 1: 1759 mill. (2021-kr)
- Alternativ 2: 2168 mill. (2021-kr)
- Alternativ 3: 2418 mill. (2021-kr)

I 2023-kr vil alternativ 1 då vere på 2048 mill. kroner og bomepengepotensialet er berekna til 650 mill. kroner.

I alternativ 1 er det medtatt driving av 200 meter tunnel under sjukehuset i Volda, bygging av portalar for begge tunnelløp i Volda og driving av nødutgangar mellom tunnelløpa. Dette er kostnadsrekna til 105 mill. kroner.

Ein kan forvente at utbygging av tiltaket med omlegging av E39 i ny trasé i tunnel som vist i reguleringsplanen med bygging av eitt tunnelløp vil ta om lag 4 år frå anleggsstart.

Den 31. mars sendte Statens vegvesen over sitt prioriterte forslag for NTP perioden 2025–2036 til Samferdselsdepartementet. Med same økonomiske ramme som i 2023 er det for portefølgjeprosjekta funne plass til berre 3 nye prosjekta i i første seksårsperiode, dvs. 2025 til 2030. Volda–Furene er ikkje blant desse 3 prosjekta og er prioritert på 21 plass av totalt 26 store prosjekt over 1 mrd. kroner. Skulle dette forslaget bli vedtatt i Stortinget i juni 2024 tilseier dette oppstart i andre seksårsperiode, dvs. i perioden 2031 til 2036.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbygging av tiltaket bør gjerast samla, særskilt sidan lokalvegnettet vert betydeleg endra. Arbeidet på Voldasida kan gå samstundes med at arbeidet vert oppstarta i Furene. Det meste av tunnelen blir foreslått drevet frå Furenesida mot Volda.

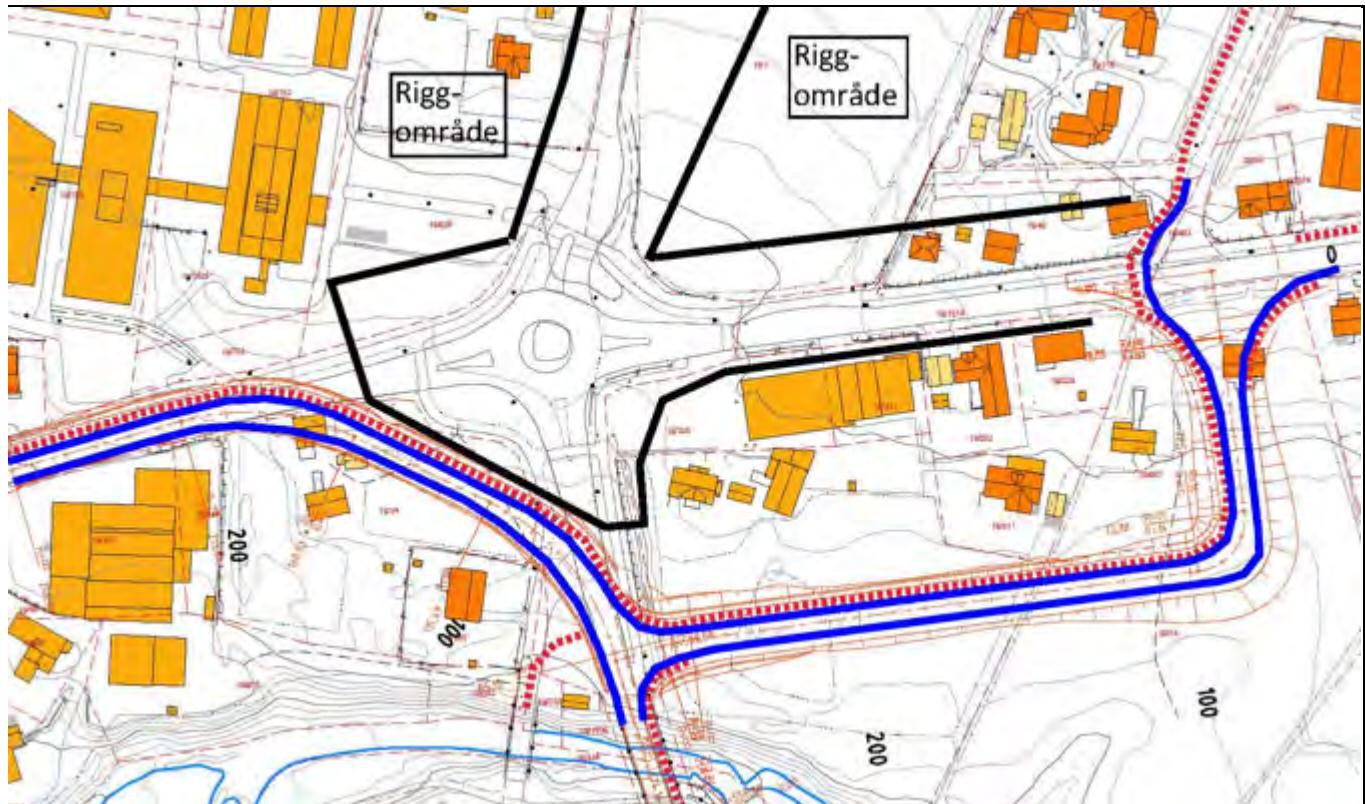
Trinnvis utbygging av tunnel

Reguleringsplanen er planlagt med to tunnelløp. Det er bestemt at tiltaket skal byggast ut trinnvis, og det austlege tunnelløpet bør byggjast først, grunna hjortetrekket i Furene og nærføring til flyplassen. Av hensyn til konstruksjon, byggeteknikk og fare for rystingar, vil det vere tilrådeleg å bygge doble tunnelløp om lag 200 meter inn på Voldasida i det første byggetrinnet av hensyn til Volda sjukehus.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Volda:

For å kunne starte bygging av forskjering, vegar, rundkøring med undergangar og portalar i Volda må trafikken som i dag går på Sjukehusvegen leggast om slik at ein er sikra tilkomst til sjukehuset og bustadområda som vert råka av tiltaket. Det er planlagt at Systervegen vert forlenga til Heltnevegen og ny rundkøring i krysset mellom Vikebygdvegen og Heltnevegen skal etablerast. Hovedgrepet for trafikkavvikling i anleggsperioden er at det blir bygd ein omkjøringsveg frå rundkøringa i Vikebygdvegen/Heltnevegen, vidare på sørsida av Voldaportalen og så vestover over tunet på gnr. 19 bnr. 34 (Elvegata 34) med tilknyting til E39 ved det austlege hjørnet ved gnr. 19 bnr. 849 (Elvegata 30 – Johs Jakobsen. Sjå forøvrig figur 46.



Figur 51 – Illustrasjon av midlertidig omkjøringsveg i Volda

Det vil vere nødvendig med utarbeiding av faseplanar for trafikkavviklinga i Volda. Nedanfor er det sett opp eit forslag til faseplanar:

1. Bygging av omkjøringvegen frå Vikebygdvegen frå profil 0 vist på illustrasjonen ovanfor til E39 ved Mylnebrua med E39 sørover. Systervegen blir forlenga til Heltevegen. Mellombels tilknytning av Sjukehusvegen til omkjøringsvegen sørvest for dagens rundkøring i Sjukehuskrysset. Voldaportalen får tilkomst frå vest.
2. Bygging av rundkøring i krysset mellom Vikebygdvegen og Heltevegen med arm sørover for framtidig tilkomst til Voldaportalen og område BKB1 (BA1). Etter at rundkøringa er ferdig og opna for trafikk får Voldaportalen tilkomst frå aust.
3. Bygging av undergangar og rundkøring i Sjukehuskrysset. Tilkomst til Volda sjukehus frå sør og vest går via omkjøringsvegen, gjennom den nye rundkøringa i Vikebygdvegen, vidare opp Heltevegen og så inn på den forlenga Systervegen og til krysset mellom Systervegen/Kårstadvegen//Kløvertunvegen/Dr Halkjelsvikvegen.
4. Forskjering og deretter bygging av tunnelportal(ar). Mellombels omlegging av Systervegen opp til Kløvertunvegen.
5. Tilbakeføring av Systervegen over tunnelportal(ane). Bygging av veg mellom rundkøringa og tunnelportal. Fjerning av omkjøringsvegen og Voldaportalen/område BKB1 (BA1) får tilkomst frå den fjerdearma i rundkøringa i Vikebygdvegen/Heltnevegen.

Furene:

I Furene vil det ikkje vere behov for omkjøringsvegar. Det blir etablert ei fjerde arm i rundkøringa som vil gje tilkomst til utbyggingsområdet med tunneldriving. Riggområde og mellombelse deponi vil og få tilkomst frå denne arma i rundkøringa. Det meste av tunnelen vert drive frå denne sida og dette arbeidet kan starte opp uavhengig av kva som skjer på Voldasida.

Tilhøvet til hjortetrekket i Furene

I Furene vil ein måtte ta særskilt omsyn til det etablerte hjortetrekket for å ivareta hjortetrekket best mogleg, jf. omtale i 6.9.2 og føresegner. Aktuelle avbøtande tiltak kan vere eventuelle krav til anleggsstopp eller tidsavgrensing i trekkperiodar, redusert fartsgrense, krav om ledegjerder osv. Slike tiltak er ikkje berre viktig for hjortetrekket, men også for trafikktryggleiken, med omsyn til å redusere fare for kollisjon mellom hjort og køyretøy.

8.4 Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehald skal sikre at vegnettet er eigna til bruk for trafikantane og at vegnettet opprettheld funksjonen og den fysiske infrastrukturen i medhald av dei langsiktige måla for bruken av veganlegga.

Handbok R610 omfattar krav knytt til drift og vedlikehald av veg, bru, tunnel, sideområde og sideanlegg med utstyr og installasjonar. Drift og vedlikehald skal gjennomførast etter fastlagt strategi som inkludert driftsklasser.

8.5 Oppfølgande undersøkingar

Det blir i løpet av 2023 teke vassprøver i Øyraelva og i private brønnar i Furene. Det kan også bli aktuelt å gjennomføre ytterlegare kartleggingar av elvemusling som grunnlag for å fastsette korleis ein skal sikre mot uheldige verknader i anleggsperioden. Uønska og framande artar skal kartleggast og handterast i samband med bygging.

8.6 Omklassifisering av veg

Som følgje av at E39 blir lagt i tunnel, får eksisterande europaveg ein ny funksjon og må endre status.

Statens vegvesen rår til at vegsystemet vert omklassifisert til følgjande:

1. Så lenge kryssing av Nordfjorden ikkje er realisert, vil riksveg 651 behalde sin status som riksveg. Det er difor nødvendig at riksvegen knyter seg til E39 på eit nytt punkt som følge av ny veg. Med omsyn til køyretida og krav om at riksvegar i hovudsak skal leggjast utanfor sentrumsområde, rår vegvesenet til at strekninga frå Volda ferjekai til rundkøyring i Furene framleis skal vere riksveg, som ei forlenging av riksveg 651.
2. Vegen frå Volda ferjekai til rundkøyring i Sjukehuskrysset i Volda får ein ny funksjon. Vegen vil knyte E39 og riksveg 651 saman, og vil samstundes vere ein sambindingsveg som knyter Volda sentrum saman med overordna veg. Vegen vert foreslått omklassifisert til fylkeskommunal veg som ei forlenging av fylkesveg 5894 (tidlegare fv. 45).

Spørsmålet om omklassifisering skal ikkje avgjerast gjennom reguleringsplanvedtaket, men i eit eige vedtak.

8.7 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for byggefase

Sikkerheit-, helse- og miljøplan (SHA-plan) skal utarbeidast etter Byggherreforskrifta før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande krav gjeld drift og vedlikehald. SHA-planen skal

ajourførast av byggherre fortløpande etter kvart som prosjektet utviklar seg og dersom nye moment kjem opp. SHA-planen skal m.a. innehalde ei risikovurdering, og spesielt påpeike farlege forhold for dei som oppheld seg på eller nær byggeplassen. Planen skal danne grunnlag for dei HMS-krav og føresetnader som vert sett til utførande entrepenør. Her inngår også utarbeidning av ein beredskapsplan.

Ein ytre miljø-plan (YM-plan) skal utarbeidast før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande gjeld drift og vedlikehald. YM-planen skal utarbeidast som eit hjelpemiddel heilt i starten av prosjekteringsarbeidet, i tråd med Statens vegvesen si handbok R760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt». Planen skal sikre at føringar og krav for ytre miljø blir ivaretatt. Mål og krav for tiltak og løysingar som skal gjennomførast som permanente eller mellombelse tiltak skal skildrast.

Viktige miljøtema for dette prosjektet vil vere:

- Støy
- Vibrasjoner
- Forureining av jord og vatn
 - Akutt forureining
 - Avrenning av overvatn
 - Reinsing av tunneldrivevatn
 - Utsleppsløye etter forureiningslova
- Landskap
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
 - Vurdere flytting av elvemusling i Øyraelva i anleggsperioden, jf. avsnitt 6.9.1
 - Sikre vilttrekk i Furene/Ekset i anleggsperioden, jf. avsnitt 6.9.2.
 - Kartlegge framande artar og fastsette tiltak i samsvar med Statens vegvesen sin strategi.
- Naturressursar
 - **Sikre at matjord vert nytta til nydyrkning og eller forbetring av eksisterande dyrka jord.**
- Energiforbruk
- Materialval og avfallshandtering

9 Samandrag av innspel og merknader med kommentar

9.1 Innspel ved oppstart av planarbeidet

For gjeldane reguleringsplan vart det meldt planoppstadt i april 2016. Innkomne innspel kan lesast her: [Reguleringsplan E39 Volda–Furene \(vegvesen.no\)](#)

Planoppstart for endring av reguleringsplanen vart varsle i mai 2022, og frist for å komme med innspel var sett til 13. juni 2022. Statens vegvesen mottok 19 innspel til varsel om oppstart. Av dette var 9 frå offentlege etatar/organ og 10 frå grunneigarar, verksemder, lag, organisasjonar og andre interesserte. Kopi av innspel med vedlegg er lagt ved dette dokumentet, og blir sendt til Volda kommune.

Under følgjer eit samandrag av innkomne innspel med Statens vegvesen sine kommentarar.

Uttale frå offentlege etatar:**Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE, brev datert 07.06.2022**

NVE skriv innleiingsvis at dei er nasjonalt sektormynde med motsegnskompetanse innanfor saksområda flaum-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser i vassdrag og grunnvatn, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

På grunn av stor saksmengd i høve til tilgjengelege ressursar har ikkje NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplanar som kjem på høyring. NVE vil prioritere å gi konkrete innspel og uttalar til reguleringsplanar det det vert bede om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar.

NVE har som generell tilbakemelding at Statens vegvesen bør bruke «Kartbasert rettleiar for reguleringsplan» som vil leie oss gjennom NVE sine saksområde.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har god dialog med NVE, og tek til vitande at NVE ikkje har kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplanar som kjem på høyring.
2. Statens vegvesen er ein fagetat, og har blant anna utarbeida rapportar for geoteknikk, skred, geologi og VAO-rammeplan for strekninga. Utarbeiding av VAO-rammeplan er gjort i samarbeid med Volda kommune. Denne sistnemnde planen omfattar også omleggingar i anleggsfasen. All nødvendig grunnboring skal vere gjennomført før geoteknikk til planforslaget. Det vil bli utarbeida nye og supplerande rapportar for geologi og geoteknikk når reguleringsplanen er godkjent.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard, DMF, brev datert 08.06.2022

DMF skriv innleiingsvis at dei er staten sin sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressursar, og skal bidra til størst mogleg samla verdiskapning basert på ein forsvarleg og berekraftig utnytting. DMF forvaltar lov om erverv og utvinning av mineralske ressursar (minerallova), og har eit særleg ansvar for at mineralressursar blir teke omsyn til i saker etter plan- og bygningslova. Dei oppsummerer med at dei ikkje har merknader til varsel om oppstart for planarbeidet med endring av E39 Volda–Furene. Dei ber likevel om å få oversendt saka når ho blir lagt ut til høyring og offentleg ettersyn.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek DMF sitt innspel til vitande.

Elderådet og Råd for personar med funksjonsnedsetting med tilslutning frå Volda formannskap (vedtak), brev datert 08.06.2022**Elderådet**

Elderådet vil peike på at det må vere fire undergangar i rundkøyringa i sjukehuskrysset for å ivareta tryggleiken til mjuke trafikantar. Rådet krev at utbyggar legg stor vekt på omsynet til mjuke trafikantar også i byggeperioden.

Råd for personar med funksjonsnedsetting

Råd for personar med funksjonsnedsetting vil peike på at det må vere fire undergangar i rundkøyringa i sjukehuskrysset for å ivareta tryggleiken til mjuke trafikantar. Rådet krev at utbyggar legg stor vekt på omsynet til mjuke trafikantar også i byggeperioden.

Formannskapet har i møte 07.06.2022, sak 113/22, fatta følgjande vedtak:

Volda formannskap sluttar seg til uttalen frå elderådet og råd for personar med funksjonsnedsetting. Ein forventar at Statens vegvesen vurderar særskilt omsynet til mjuke trafikantar og støyproblematikk i samband med utarbeiding av ny reguleringsplan. Det er ei forventning at tilhøva rundt dette vert optimalisert i størst mogleg grad.

Statens vegvesen si vurdering:

1. I dagens situasjon er det plankryssing i Sjukehuskrysset. Slik som prosjektet er planlagt no blir det fire undergangar i Sjukehusrundkøyringa. Dette er ei stor forbetring for mjuke trafikantar, og sikrar ei trygg kryssing av vegane.

Statsbygg, brev datert 09.06.2022

Statsbygg skriv at dei er eigarar av gnr. 19 bnr. 396, Sjukehusvegen 6A, og gnr. 19 bnr. 49, Kløvertunvegen 6. Sjukehusvegen 6A blir leigd ut til Domstolsadministrasjonen, medan Kløvertunvegen 6 er ein bustadbygning som for tida ikkje er utleigd.

Statsbygg er kjent med at Sjukehusvegen 6A vil måtte innløysast av Statens vegvesen dersom heva tunneltrasé som vist i oppstartsvarselet kjem til gjennomføring. Statens vegvesen har opplyst om at det ikkje vil vere nødvendig med innløsing av Kløvertunvegen 6, då det vil vere tilstrekkelig overdekning eller avstand til tunnelen fra denne eigedommen. Statsbygg ber om å bli holdt orientert om eventuelle endringar i behov for innløsing av eigedommar som følge av prosjektutviklinga.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det er rett at Sjukehusvegen 6A må løysast inn i samband med forslaget i den nye løysinga. Eigedommen ligg i det som vil vere forskjeringsområdet til Voldatunnelen.
2. Planlegginga har vist at Kløvertunvegen 6 truleg også må innløysast, og huset er kryssa ut i planforslaget. Bakgrunnen for dette er at huset må fjernast for å få til interimsveg i anleggsfasen, men desse faseplanane kan endrast på eit seinare stadie.

Mattilsynet, brev datert 03.06.2022

Mattilsynet skriv at dei er statleg sektormynde som skal sikre forbrukarane trygg mat og trygt drikkevatn. I tillegg er fokuset deira retta mot å fremje plante-, fiske- og dyrehelse, miljøvenleg produksjon og etisk forsvarleg hånd av fisk og dyr. I denne saka finn Mattilsynet det relevant å fokusere på drikkevassforsyning og plantehelse.

Drikkevatn

Utbyggar må kartlegge omfanget av eventuelle private drikkevasskjelder med tilhøyrande tilsigområde som kan kome i konflikt med utbygginga.

Plante helse

Ved flytting av jordmassar, skal ein vere merksam på at det er ein risiko for spreiling av regulerte planteskadegjerarar og ugras. Tiltakshavar har derfor plikt til å hente inn status når det gjeld føremkomstar av eventuelle planteskadegjerarar og ugraset floghavre på dei eigedomane det gjeld, inkludert tiltak for å hindre spreiling til andre eigedomar. Jordmassar som kjem frå urørte utmarksareal har liten risiko for å bere med seg slike skadegjerarar.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har kartlagt private drikkevasskjelder i Furene. Dette er nærmere omtalt i planomtalen. Til saman gjeld dette tre private brønnar.
2. Det vil i samband med byggeplanlegginga og prosjekteringa bli sett i gang eit arbeid med ytre miljø-plan (YM-plan) og rigg- og marksikringsplan. Her vil ein sjå i detalj på korleis jord- og lausmassane på anlegget skal handsamast og plasserast. Det må også i samband med dette arbeidet gjennomførast ei kartlegging av framande artar, jf. også kapittel 4.7.2, 6.9.3, 8.5 og 8.7 i planomtalen og føresegne § 3 pkt. 3.1.

Volda ungdomsråd, e-post datert 13.06.2022

Ungdomsrådet skriv innleiingsvis at dei forstår at Vegvesenet ser etter stader for innsparing, men ser også utfordingar ved slik dei nye skissene ser ut.

Området det er snakk om er ein av dei stadane i Volda der flest unge ferdast på ein dagleg basis. Unge, gamle og studentar som skal til å frå trening, skule og fritidsaktivitetar på stadion, Årneset o.s.v., samt at det er eit knytepunkt av gangstiar. Når dette da blir flytta under bilvegen, blir det naudsynt med 4 lengre undergongstunnelar. Dette trur Volda ungdomsråd at kan bidra til at mange ikkje føler seg trygge når dei ferdast der, da spesielt på kveldstid. Dette har vi sett tidlegare ved andre undergangsvegar. Dette skjer fordi tunnellane blir eit ikkje-synleg område der ein ikkje klarar å oppretthalde oversyn, og derav eit område der kva som helst kan skje. Mange føler seg da utsett og aleine. Samt har omreguleringsskissene ei sterk symboleffekt, der ein ser at bilvegen blir prioritert over dei gåande.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at Statens vegvesen gjennom denne reguleringa ser etter måtar å redusere kostnadene på ved prosjektet. Blant anna ville pumpesump i gjeldande løysing gje årlege driftskostnader i motsetnad til ei løysing der vatnet renn ut av tunnelen på sjølvfall. I tillegg er det ein del uheldige løysingar for biltrafikken som ny løysing ønskjer å forbetra. Dette gjeld blant anna stigninga i Vikebygdvegen mellom Sjukehusrundkøyringa og rundkøyringa i Vikebygdvegen.
2. Statens vegvesen meiner at nye undergangar vil gje alle mjuke trafikantar sikker kryssing av Sjukehuskrysset. Så langt er det planlagt med opa løysing av sentraløya av rundkøyringa. Dette vil på dagtid gje dagslys ned i undergangane. Minuset med dette er at regn og snø vil komme ned i undergangssystemet. Skulle det endelege valet i bygge- og prosjekteringsfasen bli ei lukka løysinga, vil undergangane få høg standard på opplysning. Det vil uansett vere svært god standard på belysning uavhengig av løysing.

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev datert 13.06.2022, samt tilleggsuttale datert 10.08.2022

Møre og Romsdal fylkeskommune skriv innleiingsvis at dei utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet, og at dei på vegner av staten har delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvalting, naturressursforvalting og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

Fylkeskommunen rår til at alle planar blir lagt fram og drøfta i regionalt planforum før vedtak om offentleg ettersyn.

Dei har delt opp innspelet etter tema samferdsel, støy, fylkeskommunens eigedomsområde, avkørsler, trafikktryggleik og gjennomføringsavtale. Fylkeskommunen konkluderer med at «Planforslaget må knyte rekkefølgjekrav til alle tiltak som påverkar og sikrar dei trafikale løysingane. Dersom planforslag krev fråvik frå vognormalane, må eventuelt fråvik vere avklart før reguleringsplanforslaget kan bli lagt ut til offentleg ettersyn. For meir informasjon om fråvik, sjå: Søknadar og løyve (mrfylke.no)». Avslutningsvis minner dei om at manglande omsyn til trafikktryggleik kan gi grunnlag for motsegn. Tilleggsuttalen gjeld kulturminne frå nyare tid. Uttalen hadde ved ein glipp ikkje vorte vedlagt hovudfråsegna. Her skriv dei at ved oppstart av reguleringsarbeid varslar fylkeskommunen at det må gjerast ei kulturminnefagleg utgreiing med vurdering og verdifastsetjing av kulturminne/kulturmiljø i planområdet. Denne utgreiinga skal vere grunnlag for kartfesting av omsynssoner bevaring og kva føresegner desse skal ha. Dei vil i samband med oppstart av reguleringsarbeid særleg peike på at Kløvertun – Volda psyk. senter (kulturminne ID 277537), med bygningsmasse og hageanlegg er sikra sektorinternt vern (vernekasse 2) gjennom listeføring i Landsverneplan for helsesektoren 2012.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Vikebygdvegen , fv. 5894, går austover frå Sjukehusrundkøyringa. I forslag til omklassifisering er Elvegata (E39) vestover til ferjekaja tenkt omklassifisert til fylkesveg.
2. Støy og luftkvalitet: Det er utarbeida rapportar både for støy og luftkvalitet. Desse rapportane ligg vedlagt reguleringsplanen.
3. Fylkeskommunens eigedomsområde: I samband med grunnerverv og endeleg oppmåling vil eigedomsområdet til fylkeskommunen bli fastlagt. Veganlegget vil vere i eit område med mange aktørar og interesser, og det er trøngt om plassen. Det er mykje truleg at det må kompromissast for å få til gode nye eigedomsgrenser.
4. Avkørsler: Statens vegvesen legg til grunn handbøkene ved utforming av nye kryss og avkørsler. Det er teikna inn siktrekantar i alle kryss og avkørsler for å kontrollere at sikt er innanfor krava. Der det skal setjast opp støyskjermar må desse trekkjast ut av siktsona for krysset/avkørsla.
5. Trafikktryggleik: Staten vegvesen har stort fokus på trafikktryggleik og at anlegga er enkle å drife og vedlikehalde. Hovudgrepet for trafikktryggleik for mjuke trafikantar er etablering av undergangar i Sjukehusrundkøyringa. I tillegg er det fortau og eit omfattande gang- og sykkelvegnett i samband med kommunale og fylkeskommunale vegar.
6. Gjennomføringsavtale: Det er mange både offentlege og private aktørar som blir involverte i anleggsgjennomføringa. Behovet for å diskutere og også å få på plass gjennomføringsavtalar før anlegget startar opp er omfattande, og dette er eit arbeid Statens vegvesen må prioritere.
7. Kulturminne frå nyare tid: I samband med utarbeiding av kommunedelplan blei det gjennomført ei konsekvensutgreiing. Konsekvensutgreiinga omfattar også kulturmiljø. Kulturminne/kulturmiljø er omtalt i kapittel 4.8 i reguleringsplanen. Fylkeskommunen nemner spesielt bygningen Kløvertun – Volda psykiatriske senter (kulturminne ID 277537). I samband med anleggsgjennomføringa må det i ein fase byggjast interimsveg vest for Kløvertun. Dette medfører at huset på naboeigedommen i Kløvertunvegen 6 må rivast.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, brev datert 13.10.2022

Statsforvaltaren er staten sin representant i fylket og har fleire roller og oppgåver innan planlegging etter plan- og bygningslova. Ei viktig oppgåve for Statsforvaltaren i kommunale planprosessar er å sjå til at nasjonale og viktige regionale omsyn blir ivaretatt i planarbeidet. Fagområde som miljøvern, landbruk, helse, oppvekst og samfunnstryggleik står sentralt. I tillegg skal Statsforvaltaren sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldande lovverk.

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde følgande merknader:

Natur- og miljøvern (naturmangfold, landskap, friluftsliv, grønstruktur)

Omsynet til det regionalt viktige hjortetrekket har vore eit vesentleg moment i den vedtekne planløysinga ved Furene. Det går ikkje fram av oppstartsdocumenta kva verknader ny plan kan ha for dette, men vi vil allereie no signalisere at vi kjem til å gå imot ei løysing som gir negative verknader for hjortetrekket.

Landbruk

Vi legg dette til grunn, slik det går fram av oppstartsvarselet, at planendringa ikkje medfører at verken nye landbruksareal blir råka eller gir andre negative verknader for landbruksdrift i området.

Støy

Skisserte endringar vil truleg kunne gi eit endra støybilete. Dette må avklarast gjennom utarbeiding av ei ny støyvurdering, og nødvendige støyreduserande tiltak, samt støysoner, må fastsetjast i plankart og føresegner.

Barn og unge

Omsynet til trafikktryggleik må vere eit berande prinsipp i den nye planløysinga.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen kjenner godt til hjortetrekket i Furene, og Statens vegvesen har blant anna bygt ein hjorteovergang over E39 i Furene i samband med bygginga av Eiksundsambandet. Ny løysing har eit heva linjepålegg for blant anna å få til eit høgbrekkt innanfor tunnelportalen i Furene. Dette høgbrekket ønskjer Statens vegvesen etablert for å hindre at vatn i vegbane skal renne inn i tunnelen, og slik sett måtte førast heilt til Volda i overvass-systemet til tunnelen. Statens vegvesen er pålagt å sjå på kostnadsreduksjon, og betongportalar har svært høg byggekostnad. Portalen i Furene har i planforslaget ei lengde på 140 m. Dette er 80 m lengre enn det som er nødvendig lengde for å bli tilpassa terrenget. I tillegg er det gitt rom for landbruksveg/traktorveg til dei eigedommene som har skogteigane aust for ny E39. Det er tenkt at heile vegområdet, med unntak av landbruksvegen, skal inngjerast med viltgjerde for å hindre hjorten i å komme inn på ny E39. Viltgjerdet vil knyte seg saman med eksisterande viltgjerde i Furene. I og med at ny løysing har ein litt kortare tunnelportal, vil det ikkje vere grunnlag for å tilbakeføre jordmassar over portalen som medfører at arealet kan utnyttast til grasproduksjon. Dersom ny portal skulle trekkjast fram like langt som portalen i gjeldande reguleringsplan ville portalen komme i konflikt med, og komme inn flyrestriksjonssona for Ørsta/Volda flyplass. Denne sona har ein stigningsgrad på 2,5 %. Blant anna er det ikkje rom for høgare veglysmaster enn ca. 6 m.

2. Landbruk: Prosjektet er regulert med to tunnelløp, slik som i reguleringsplanen frå 2018. I Furene ligg ny reguleringsplan i tilnærma same trasé som før, då med tanke på horisontalplanet. I vertikalplanet er veglinja heva, men etter møte mellom Statens vegvesen, Statsforvaltaren, Volda kommune og Avinor den 12.04.2023 er vegen senka med ca. 2 m over dyrkamarka frå

rundkøyringa og mot tunnelen i høve forslag tidlegare i denne planprosessen. I rundkøyringa er høgda lik, men det blir aukande avstand i vertikalplanet mot tunnelportalen. I og med at ny veglinje ligg litt høgare i høve til 2018-palanen, vil også fyllingsskråninga legge beslag på noko meir areal. Som omtalt i planomtalen legg ny løysing ikkje opp til grasareal oppe på tunnelportalen/betonportalen. Det krev store mengder masse for å dekke over portalen med skråning 1: 8, og kvaliteten på areala blir dårlegare enn det naturleg mark har. Det er difor betre å prøve å innskrenke inngrepet i dyrka mark. Portalen og forskjeringa vil difor få tradisjonell overdekning med lausmassar.

3. Støyretningslinjene T-1442 er lagt til grunn for reguleringsarbeidet, og at det er gitt rekkekølgje krav for ferdigstilling av støyskjerm. I planomtalen kjem det likevel fram at ein del bustader ikkje får tilfredsstillande skjerming. Det er utarbeida støyrapport av Sweco datert 29.03.2023. Støyrapporten ligg vedlagt. Føresegnerne kapittel 3,4 og 11 omtalar støy.
4. I ny løysing er det lagt opp til planfri kryssing for mjuke trafikantar i Sjukehusrundkøyringa. Dette skal skje i undergangar. Ein skal kunne bevege seg mellom kvadrantane utan å måtte krysse i plan. For tilkomst til Voldaportalen er det planlagt trappeløysing. Universelt utforma tilkomst til Voldaportalen må skje via gang- og sykkelveg langs Vikebygdvegen. Atter i tillegg er det gang- og sykkelveg i terrengnivå på begge sider av ny E39 nordover mot sjukehusområdet.

Avinor AS, brev datert 08.08.2022, samt tilleggsuttale, brev datert 10.08.2022

Det blir også vist til arbeidsmøte med Avinor den 16.02.2023 der særleg høgderestriksjon blei drøfta. Her blir det presisert at det er utflygningsflata på 2,5 % som gjeld. Dette samsvarar med høgderestriksjon i tilleggsuttale. Statens vegvesen har fått tilsendt data-fil med kvalitetssikra høgdedata.

Avinor har delt sitt brev inn i åtte punkt. Dette er innleiing, høgderestriksjonsflater, byggerestriksjon, turbulensvurdering, belysning, «birdstrike», flystøysoner og avsluttande merknad.

Innleiingsvis skriv Avinor at det er planområdet i Furene dei ønskjer å knyte kommentarar til. Det strekkjer seg 460–1100 meter vest-sørvestover for landingsterskel til bane 06 (frå vest) ved lufthamna.

Høgderestriksjon: Strengaste hinderflate er utflygningsflate på 2,5 %. Sideflater 20 %.

Andre innspel:

Gatelys kan etablerast med master som tangerer hinderflata, 6–7 meters høgde langs utflygningsflata.

Det vil ikkje vere tillatt med bruk av tårnkrane innanfor planområdet av omsyn til flysikkerheita.

Bruk av mobilkran må omsøkjast og godkjennast av lufthamna. Det vil bli stilt krav om at mobilkran er utstyrt med fast raudt hinderlys i bomspissen og at mobilkran må kunne senkast i samband med flygingar til/frå lufthavna. Tiltakshavar skal før mobilkran kan takast i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutinar for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved lufthavna og ansvarlig kranførar.

Tiltakshavar er ansvarleg for å gjennomføre en risikoanalyse i samråd med Ørsta–Volda lufthamn for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten.

Avinor foreslår å vidareføre frå gjeldande områdereguleringsplan ei hensynssone H190 ved planområdet i Furene. Hensynssonen vil vere ei sikringssone rundt lufthavna som ivaretar høyderestriksjonar og lysbruk. Det foreslår likevel ei justering av ordlyden i hensynssonene. Hensynssone H190 må i tillegg til føresegnene også synleggjeraast på plankartet.

Byggerestriksjon: Midlere BRA-krov ved planområdet ligg på kote 63 moh. Sidan det ikkje er fri sikt mellom navigasjonsanlegga og planområdet er i praksis BRA-kravet høgare. Oppsummert vil det det planlagte veganlegget og bruk av eventuelle mobilkraner ikkje påvirke flynavigasjonsanlegga ved Ørsta–Volda lufthamn.

Turbulensvurderingar: Planlagt tiltak vil ikkje skape turbulensmessige utfordringar.

Farleg eller villeiande belysning: Lys kan medføre fare for flyplassikkerheita. Etter klage frå pilotar kan Avinor kreve endra lysbruk. Reglar om lysbruk er teke med i sikringssone H190.

Forebyggande tiltak mot «birdstrike»: Faren for «birdstrike» må reduserast til eit minimum. Det er viktig at planlagte tiltak som ligg i nærheita av inn- og utflyging til lufthavna blir utforma slik at dei ikkje tiltrekker seg fuglar for kvile, mat eller hekking.

Flystøysoner: Til orientering så ligg ein liten del av gul flystøysone innanfor planområdet. Dette dreiar seg om ytre del av støysona, beliggende sørvest for glattkjøringsbana (på grensa mot Ørsta kommune).

I avsluttande merknad skriv Avinor at dei ønskjer å vidareføre det gode samarbeidet med Statens vegvesen, og ber om at innspela blir ivaretatt i det vidare planarbeidet.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek høyderestriksjonsflatene til vitande, og vil nytte kvalitetssikra flater i det vidare reguleringsarbeidet. Statens vegvesen har erfaring med veglysanlegg ved flyplassar, og i sistnemnde arbeidsmøte vart det vist biletet frå Sola flyplass det veganlegga med veglys ligg tett på landingsstripene. Utforming av veglysanlegg må gjennomførast i samarbeid med Avinor under byggeplanlegginga. Innspel om tårnkran tek Statens vegvesen til vitande. Det må lagast risikovurdering i samarbeid med Avinor for bruk av mobilkran. Statens vegvesen implementerer innspela til sikringssone H190.
2. Statens vegvesen tek til vitande at det planlagte veganlegget og bruk av eventuelle mobilkranar ikkje påverkar flynavigasjonsanlegga ved Ørsta–Volda lufthamn.
3. Statens vegvesen tek innspelet om turbulens til vitande.
4. Gatelys/veglys er også omtalt i punkt 1. Utforming av veglysanlegget må gjerast i nært samarbeid med Avinor i prosjekteringsfasen.
5. Statens vegvesen er kjend med at ein del veglysarmatur kan ha ei slik utforming at det blir brukt til kvile for ville fuglar. Armatura på Furene må ha ei slik utforming at dei ikkje kan nyttast av fuglar til kvile. Løysinga må avklarast med Avinor.
6. Statens vegvesen tek innspel om flystøysoner til vitande.

Uttale frå grunneigarar, interesserte, lag og organisasjoner

Aen Eigedom AS v/Henning Heltne, e-postar datert 18.05.2022 og 23.05.2022

Aen Eigedom AS har sendt to e-postar med innspel. Desse e-postane er svara ut mellombels høvesvis den 20. mai og 25. mai 2022. I det etterfølgjande blir innspela svara ut i samsvar med forslaget til ny reguleringsplan.

Spørsmål frå Aen Eigedom gjeld blant anna planavgrensing inn mot husveggen, muring og senkinga av Heltnevegen.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Først av alt vil vi seie at løysinga forbi eigedommen i det store og heile er lik gjeldande plan. Ny plan har også fortau langs eigedommen, men no med den skilnaden at det skal etablerast støyskerm oppe på skjeringstoppen. Vi har lagt inn ei grøft/snøopplag på 1 m. Det vil det vere behov for ved store snømengder. Om det skal murast må vi ta stilling til i byggeplanlegginga. No må vi sikre oss nok areal til anlegget, og så må vi sjå på om det let seg gjere å redusere inngrepet i eigedommen under omtalte byggeplanlegging/detaljplalegging. Når det gjeld planavgrensinga i ny løysing, så er ho utvida inn mot husveggen. Dette er gjort fordi det er behov for noko meir anleggssbelte. Det vil seie eit midlertidig inngrep for å kunne bygge fortauet og støyskermen.
2. Det er nødvendig med senking (inntil 2 m) av nedre del av Heltnevegen for å få til utflating inn mot ny rundkøyring i Vikebygdvegen. Avkøyrsla til Vikebygdvegen 1 m.fl. blir stengt. Dette kjem ikkje tydeleg fram i gjeldande plan med stengesymbol. All tilkomst til vestsida av Heltnevegen i dette området vil skje i øvre avkøyrsle ved Heltnevegen 5A. Dette er vist med pilsymbol. Senkinga av Heltnevegen lengst ned mot Vikebygdvegen vil i liten grad påverke overgangen og tilkoplinga av Nygårdsvegen. I nedkant av Nygårdsvegen snakkar vi om ca. 25 cm, medan i øvre vegkant er høgdeskilnaden utjamna. Denne samankoplinga meiner vi reint teknisk skal gå problemfritt.

Mørenett, e-post datert 07.06.2022

Mørenett har områdekonsesjon for bygging og drift av det elektriske fordelingsnettet i Volda kommune. Tiltakshavar må ta kontakt med Mørenett så snart som råd for å avklare og drøfte effektbehov for både anleggsperioden og i normal drift etter at anlegget er ferdig bygd. Statens vegvesen og Mørenett må ha eige møte for planlegging av straumforsyning av tunnelanlegget.

Mørenett meiner at det vil vere samfunnsmessig rasjonelt å legge til rette for gjennomgående 22 kV og 132 kV kablar gjennom tunnelen, som ein del av framtidig utvikling av forsyningsnettet i området.

Mørenett ber tiltakshavar ta høgde for dette i planlegging, og vi ser fram til dialog om teknisk løysing og risikovurderingar.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Mørenett har områdekonsesjon, og at det er behov for å avklare og drøfte effektbehov.

2. Statens vegvesen må gjennomføre eit internt arbeid før ein kan ta stilling til om det er mogeleg å leggje 132 kV kabel gjennom tunnelen. Det er på gang eit arbeid med å sjå på 132 kV kabel gjennom ny Strynefjellstunnel med arm til Geiranger. Dette forprosjektet skal leverast i mars 2023, og det er nok mogleg å hauste erfaring frå dette arbeidet. Det er særleg tre punkt som så langt har komme opp på bordet, og det er elektromagnetisk felt og innverknaden dette har på tunnelen sine eigne installasjoner, praktisk anleggsgjennomføring og til slutt problemstillingar for drifting/rehabilitering. I tillegg til 132 kV kabel frå Mørenett, ønskjer Volda kommune å leggje vatn- og avløpsleidning gjennom tunnelen. Alt dette medfører at det til slutt blir trangt om plassen nede i vegfundamentet når ein også ser på det som skal til av kablar og leidningar for sjølve tunnelen.

Volda sanitetslag, e-post datert 08.06.2022

Volda sanitetslag skriv at deira eigedom gnr. 19 bnr. 819 er avsett til vegareal, og dei ber om at heile eigedommen vert innløyst om det vert aktuelt, og ikkje berre deler av han.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Ny hovudtilkomst til Volda sjukehus frå Heltnevegen til Systervegen vil gå over eigedommen til Volda sanitetslag. I den nye reguleringa er heile eigedommen regulert til vegareal, og heile eigedommen blir innløyst. Innløysinga vil bli gjort i samband med grunnervervet elles på prosjektet frå den tid prosjektet får løving over statsbudsjettet. På noverande tidspunkt er det ikkje råd å sei når dette blir, men alle grunneigarar vil bli kontakta når det er aktuelt.

Reidar Haug, eigarar av Vikebygdvegen 16, gnr. 20 bnr. 33, e-post datert 11.06.2022

Reidar Haug skriv at han bur i Vikebygdvegen 16, gnr. 20 bnr. 33. Han har forstått det slik at eigedommen er aktuell å løyse inn i samband med at eigedommen ligg tett opp til ny rundkøyring i Vikebygdvegen, samt at eigedommen kanskje må nyttast til avlastningsveg i anleggsperioden. Dei vil vere positive til å samarbeide om ei slik løysing.

Haug har også etterspurt status for eigedommen i e-post av den 24.01.2023 og den 08.02.2023. Statens vegvesen har svart ut desse førespurnadene den 08.02.2023, der hovudbodskapen er at vi vil forslå at eigedommen må innløysast.

I e-post datert 1.03.2023 har Haug, utan at det er klage, sendt ytterlegare spørsmål i og med at han og familien står oppe i eit flyttespørsmål.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har regulert gjeldande eigedom til trafikkareal. Bakgrunnen for dette er som også Haug skriv, at arealet på eigedommen må nyttast til avlastningsveg i anleggsperioden. Dette gjeld særleg i perioden rundkøyringa i Vikebygdvegen skal byggast, samtidig som Heltnevegen skal senkast. Då må trafikken i Vikebygdvegen omleggjast utanfor rundkøyringsarealet og vidare på nedsida av Voldaspalen. I tillegg vil ny utforming av gang- og sykkelvegløysinga på sørsida av Vikebygdvegen komme i konflikt med bustaden.

2. Statens vegvesen har starta opp ein dialog om innløysing av Vikebygdvegen 16, og dei problemstillingane flyttespørsmålet reiser.

Anders Rotevatn og Silje Nedrelid, Røysmyrvegen 28, gnr. 19 bnr. 921, brev datert 12.06.2022

Anders Rotevatn og Silje Nedrelid sitt innspel til varsel om oppstart av planarbeid går i stor utstrekning på «Lokalvegane nord for rundkøyringa» og «Innspel til SVV si grunngjeving for endring i varsel om oppstart av planarbeid». Innleiingsvis skriv dei at dei er skuffa at Statens vegvesen set i gang endring av reguleringsplanen når det alt er ein god og relativt ny reguleringsplan for området.

Lokalvegane nord for rundkøyringa:

Her skriv dei blant anna at dei satsa på eigedommen fordi gjeldande reguleringsplan ikkje fører trafikken til sjukehuset forbi dei, men opp i Kløvertunvegen lengre aust. Tilbygg på huset er sett på vent, og trafikken på ca. 5000 ÅDT vil framleis gå rett bak huset. I tillegg kjem tunnelportalen opp i dagen i same området med sine 8000 ÅDT.

Innspel til SVV si grunngjeving for endring i varsel om oppstart av planarbeidet:

Unngå 8 % stigning: Statens vegvesen vil endre reguleringsplanen for å unngå 8 % stigning i Vikebygdvegen mellom rundkøyringane. Stjernebrua kan hevast, og linjepålegget tilsvarte for E39, og redusere stigninga mellom rundkøyringane.

Pumpesump: Ved heving av linjepålegget kan tunnelen planleggjast med sjølvfall. Må uansett etablere klarningsbasseng.

Stigning frå tunnelportal og fram til rundkøyringa: Stigning 5 %. Dette er innanfor krav i vegnormalen N100.

Anleggsgjennomføringa blir enklare med mindre omfattande byggegrop i Volda: Dei lurer på om Statens vegvesen er sikre på dette. Anlegget vil framleis krevje stor byggegrop.

Lokalvegar: Forenkling av lokalvegnetter er berre reint økonomisk. For brukarane betyr dette redusert utbetring av utdatert lokalvegsystem.

Stjernebrua: Statens vegvesen ønskjer å fjerne stjernebrua. Stjernebrua er det mest attraktive valet.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at i nytt planforslag vil hovudtilkomsten til sjukehuset via Systervegen (lokalveg bak Rotevatn/Nedrelid) bli oppretthalden. Ny hovudtilkomst til sjukehuset vil gå gjennom ny trasé, men med tilkopling i Systervegen. I prinsippet skal ikkje ny omlagt hovudtilkomsten til sjukehuset generere meir trafikk enn det som er i Systervegen i dag, men det er alltid slik at ei endring i vegsystemet kan medføre endra køyreruter for folk. Desse endringane er vurdert som minimale, og Statens vegvesen har ingen tal på dette. Vegvesenet har som oppgåve å redusere kostnadene på prosjektet. Bygging av betongportalar er svært kostbart. Tunnelportalanane i Volda er difor trekt ca. 30 m tilbake i forhold til tidlegare skisser i planprosessen. Dette medfører blant anna at eigedommen gnr. 19 bnr. 469 (Nytun 29) må innløysast. Det er framleis slik at Røysmyrvegen og Nytun får tilkomst over tunnelportalen frå Systervegen. Det blir også etablert fortau eller gang- og sykkelveg som vist i plankartet. I samband med grunnerverv og endeleg oppmålingsforretning vil endelege eigedomsgrenser bli oppgått. Vurdering av byggesøknad kan ein ta stilling til når ny reguleringsplan er endeleg vedteken.

2. Statens vegvesen har som mål med denne omreguleringa å redusere kostnadene på prosjektet. I tillegg meiner Statens vegvesen no at det er ein del uheldige løysingar i gjeldande plan. Her siktar vi særleg til stigninga i Vikebygdvegen som eit problem på glatt vinterføre, stigning på 5 % ut av tunnelen er inga god løysing når rundkøyringa kjem brått på, og etablering av pumpesump og klarningsbasseng (sedimerteringsbasseng) er kostbart å etablere inne i tunnelen. I tillegg vil driftsutgifter til pumper måtte vare i all framtid. Statens vegvesen meiner det er ein stor fordel å kunne drenere tunnelen på sjølvfall, og planen no er å etablere sedimenteringsbasseng ute ned mot Øyraelva. Det kan sikkert med rette stillast spørsmål ved om byggegropa blir enklare. Byggegropa treng ikkje så stor djupne når vi legg etablerer undergangane, sidan byggehøgda for undergang er mindre enn for veg. Byggegropa vil også få ei større utstrekning nordover mot Kløvertunvegen, men totalt sett vil nytt forslag til veganlegg vere meir robust for alle trafikantgrupper enn i gjeldande plan. Ved meir detaljert gjennomgang av lokalvegsystemet meiner vi no at kryssløysinga i ny omkjøringsveg inn på Kløvertunvegen og det firearma krysset mellom Systervegen, Kårstadvegen, Dr. Halkjellsviskvegen og Kløvertunvegen ikkje var godt nok utforma høgdemessig. Dei kunne sjå greie ut i 2D, men ved å ta omsyn til høgda var løysinga svært uheldig utforma. Statens vegvesen har i mange samanhengar sagt at stjernebrua er ei svært god løysing for gåande og syklande, men at dei problemstillingane vi har trekt opp medfører at vi vil gå for undergangar. Sikkerheit for gåande og syklande vil bli like god i planlagt løysing.

Åshild og Oddmund Liaskar, gnr. 14 bnr. 1, e-post datert 12.06.2022

Dei skriv at deira veg frå Furene til gardstunet er privat, og ikkje egna for tungtransport. Det er heller ikkje møteplassar på gardsvegen. Dei vil ikkje ha noko «rigg» på deira eigedom (oppdyrka mark). Dyrka marka aust for husa har dei til slått/beite. Dei har også to brønnar. Ein til fjøs og ein til privatbustad, som dei håpar å kunne behalde.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at gardsvegen er privat, ikkje egna for tungtransport og manglar møteplassar. Dei skriv at dei ikkje ønskjer «rigg» på deira eigedom. Statens vegvesen ser for seg at drivinga (sprenginga) av Voldatunnelen må skje frå Furenesida. I samband med anleggsgjennomføringa vil det vere behov for midlertidig deponiområde for salvesteinene nær tunnelpåhogget. Det er sett av areal til midlertidig anleggs- og riggområde på naboeigedommane. På austsida gjeld dette deler av gnr. 13 bnr. 2, bnr. 6 og bnr. 1 m.fl. På vestsida gjeld det eigedommen gnr. 14 bnr. 4 lengt ned mot Sagarelva. På nordsida av Sagarelva er det anleggs- og riggområde i heile «trekanten» mot rundkøyringa i Furene. Det vil vere aktuelt å forsterke eksisterande gardsveg, men også eksisterande landbruksveg langs Sagarelva for å kunne transportere tunnelstein på desse vegane.
2. Liaskar skriv at det er to brønnar på eigedommen. Statens vegvesen ønskjer også at desse kan behaldest. Brønnane ligg slik til at dei kan bli påverka av tunnelanlegget. Om vatnet skulle forsvinne, vil Statens vegvesen skaffe nytt vatn frå kommunalt leidningsnett eller ved å bore etter nytt vatn.

Vikebygda Grennautval, brev datert 12.06.2022

Vikebygda Grennautval skriv at det er med stor uro og bekymring dei registrerer dei ønskje Statens vegvesen presenterte i ope informasjonsmøte. Då særleg med tanke på dei myke trafikantane, men også for lokaltrafikk som heilheit.

Statens vegvesen har fokus på økonomi, medan grennautvalet har fokus på Volda som gren og lokalsamfunn. Folkehelse og livskvalitet må også vere i tankane når morgondagens samfunn skal utformast.

Vidare skriv grennautvalet at E39 Volda–Furene vil vere ei hovudfartsåre og trafikalt knutepunkt både for regionen, og for lokalsamfunnet i Volda. Det er og vil vere stort aktivitet rundt Voldaportalen, Aasenkvartalet og Volda Campus Arena. Utrygt å legge gang- og sykkelsti i undergang med 50–100 meters lengde, fare for kollisjon, samt vere opphaldsstad for rus. Det er hovudvegen for ungdomsskuleelevar frå Vikebygda og Bratteberg.

Dei gode vala må gjerast i forkant, og stjerneovergangen var og er den beste løysinga for dei myke trafikantane. Denne bør behaldest. Det må også vere rundkøring i kryss Vikebygdvegen / Heltnevegen. Dei oppsummerer med at dei ønskjer å behalde stjernebrua og sikre rundkøyringa i Vikebygdvegen / Heltnevegen for god lokal trafikkflyt. Vidare etterlyser dei betre konsekvensutgreiing for kvar enkelt innsparing. Det er heller ikkje gjort nye registreringar på trafikktal.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at Statens vegvesen alltid har stort fokus på økonomi og kostnader ved veganlegga. På vegne av samfunnet skal Statens vegvesen få det meste ut av pengane. Krav i normalane/handbøkene styrer i stor grad utforminga av veganlegget, og det er ikkje alltid så store innsparingane å finne. I Volda er store deler av investeringa bundne i sjølve tunnelen, og dagsonene er ikkje så store. Det vil difor vere rett å seie at innsparingane ikkje åleine styrer vegløysinga her i Volda, men også ein del av dei tekniske løysingane i gjeldande plan som er uheldige. Blant anna er stigninga mellom rundkøyringane i Vikebygdvegen på 8 % utfordrande vinterstid. I tillegg meiner vi no at det er uheldig å etablere ein pumpesump med straumutgifter for all framtid. Det er betre at vatnet renn ut av tunnelen på sjølvfall.
2. Det er ikkje tvil om at E39 Volda–Furene er ei hovudfartsåre og at Sjukehusrundkøyringa er eit trafikalt knutepunkt. Vegvesenet er einig i at løysing med stjernebru er den beste løysinga for myke trafikantar sett aleine, men er også av den bestemte oppfatning at løysinga med undergangar er svært tilfredsstillande sett opp mot dagens løysing med kryssing i plan. Undergangen er planlagt med siktutviding for syklande, noko som gjer undergangen meir oversiktleg og opnare. Risikoene for kollisjon er difor redusert.
3. Det blir rekrekverk langs alle vegkantane inn mot rundkøyringa frå alle vegarmane. Vegvesenet meiner dette vil gje villkryssing mindre attraktivt, men i armen mot Elvagata ved busslommene ser vi at villkryssing kan bli eit problem. Her er alternativ rute gjennom undergangane. Ei rute som ikkje er så veldig mykje lengre enn ved stjernebrua.
4. Undergangen er så langt planlagt med opa løysing i midten. Det vil seie ei lysopning på ca. 25 m i diameter. Dette vil gje mykje dagslys til undergangen. Ulempa med opa midtløysing er nedbør, og at snø vil ha utfordingar for vinterdrifta.

5. Det er gjennomført nytt kostnadsoverslag, og anleggskostnadene har gått kraftig opp sidan 2018. Omreguleringa starta opp med eit ønskje om å få kostnadene for prosjektet ned. Prisauken for anleggsarbeid har auka kraftig dei 2–3 siste åra, og Vegvesenet har ikkje gjennomført altomfattande utrekningar av kostnadsreduksjonen. Vi meiner no at ny løysing er betre sett for køyretøy, og framleis er svært så tilfredsstillande også for mjuke trafikantar.
6. Det blei gjennomført bornetrakk-registrering hausten 2017. Dette blir supplert med trafikkteilingar for både mjuke og harde trafikantar i 2023/2024.

Toril og Audun Risahagen, e-post datert 13.06.2022 med vedlagt brev

Dei skriv at dette er tredje planleggargruppa dei må forholde seg til, og at Statens vegvesen har dei tidlegare innspela deira. Dei har vidare stilt opp brevet sitt i 5 kulepunkt. I første kulepunkt kjem dei inn på kvifor E39 må gå såpass langt ute på kysten. For det andre meiner dei at det er uheldig å blande europaveg med lokaltrafikk. For det tredje skriv dei at det var 5 alternativ, og om dei 4 andre er tilstrekkeleg behandla. For det fjerde lurer dei på om det kan søkjast dispensasjon for pumpe og stigning på same måte som for rundkøring på europaveg, og for det femte at det har vore belastning for dei i femten år med all planlegginga og fram og tilbake med innløsing av huset.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det er beslutta at E39 skal krysse Storfjorden i Hafast-sambandet. Å gå meir inn på dette her er prosjektet uvedkommande. Utbetringa i Volda må komme uavhengig av kryssingspunkt av Storfjorden.
2. Risahagen skriv at det er uheldig å blande europaveg med lokale rundkøyringar. Hovudregelen er at det ikkje skal vere rundkøyringar på hovudvegane våre. I Volda er det sett på løysingar med toplans-kryss, jf planomtale i 2018-planen, men desse vart det ikkje gått vidare med på grunn av plassmangel og høg byggekostnad.
3. I samband med kommunedelplanarbeidet blei det endelige vedtaket i 2014 at ein skulle gå vidare med løysinga med tunnel frå området ved Sjukehuskrysset. Alle alternativa vart utgreia i dette planarbeidet.
4. Løysinga som vart vald i gjeldande reguleringsplan var innanfor den tids krav. Løysinga med pumpesump og bratte stigningar er no etter Statens vegvesen sitt syn uheldige løysingar. Det vil alltid vere den beste løysinga at vatnet renn på sjølvfall ut av tunnelen der dette er teknisk mogleg, og stor stigning på ein så trafikkert veg som Vikebygdvegen vinterstid er uheldig og därleg. Ved stans på glatt føre vil det vere vanskeleg å komme i gang.
5. Vi forstår at det er ei belastning at hus og heim er i spel igjen ved planlegginga for framtidig veganlegg. Slik som vegen no er planlagt er det berre å beklage, men huset vil ligge innan for vegområdet og må innløysast.

Volda sentrum grendalag, e-post datert 13.06.2022

Volda sentrum grendalag skriv innleiingsvis at det er gjennomført barnetrakkanalyse i samband med reguleringsarbeidet (2018), og at hovudfunnet er at dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkøring ved høgskulen når dei skal til både skule og fritidsaktivitetar. I dag veit vi at dette har auka sidan planen vart ferdig – ny hall er komein, nye studentbustader, symjehall kjem med meir.

Dei set opp åtte punkt der Statens vegvesen vil gje endringar i gjeldande reguleringsplan. Dei skriv at dei er usamde i vurderingane som er lagt til grunn her, og vil argumenter mot dette. Desse punkta blir følgt opp med argument der dei viser at dei er usamde i Statens vegvesen sine vurderingar. Grendalaget følgjer også opp med innspel om blant anna prioritering i NTP, og at dei er skeptiske til forslaget om å heve vegen og prioritere biltrafikken og kostnader framfor dei mjuke trafikantane og miljøet som heilskap (støy, miljø, skulebarna, idrettslaget, born og unge, eldre, bustadomgjevnadane kring vegtraséen).

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen vil innleie med å seie at vi kjenner igjen i desse åtte punkta. Første kulepunktet gjeld at ny teknisk løysing ligg tettare opp til kommunedelplanen, og åttande kulepunkt gjeld løysing i Furene. Dette har ikkje grendalaget kommentert sjølvstendig, men løysinga i Volda blir for så vidt kommentert gjennom dei ander kulepunktta. Statens vegvesen vil vidare starte med å seie at i forslaget til løysing er det lagt inn fortau langs Systervegen, og det er gang- og sykkelveg ned på både vest- og austsida av tunnelportalområdet. Statens vegvesen meiner difor at framkommelighet for gående og syklande i denne delen av planområdet er på same standard som i gjeldande plan.
2. Stigninga på 8 % i Vikebygdvegen mellom Sjukehusrundkøyringa og Heltnerundkøyringa har vore ein av Statens vegvesen sine hovudargument for å omregulere. Ved å redusere stigninga til 4 % blir vegen betre om vinteren, og stigninga på 8 % er ei svært uheldig løysing når Vikebygdvegne no blir ein del av hovudtilkomsten til sjukhuset. Det kan difor også seiast at stigninga i Heltnevegen også er uheldig, men denne stigninga kan det ikkje gjerast noko med.
3. Sprenging og etablering av ein pumpesump/reinsestasjon inne i eit lågbrekktunnel har ein høgare kostnad enn tilrettelegging for sjølvfall av vatnet og å bygge reinsestasjon ut i det fri. Ein pumpestasjon vil også ha driftsutgifter til straum mv. for all framtid.
4. Statens vegvesen meiner ei løysing med 5 % stigning frå lågbrekktunnelen og rett ut i Sjukehusrundkøyringa er ei därleg løysing. Løysinga er innanfor krava, men det er mykje lettare å lese trafikkbildet når du kjem tilnærma flatt ut i Sjukehusrundkøyringa.
5. Ei trygg byggegrop er relevant for sikker HMS under bygging. Statens vegvesen er pliktig til å planlegge løysingar som også er trygge i anleggsperioden.
6. Begrepet forenkla lokalvegssystem kan vere litt misvisande. I dette ligg det også at gjeldande lokalvegssystem hadde ein del teknisk uheldige løysingar i forhold til høgde. Her tenker vi særleg på forlenginga av Kårstadvegen austover til Heltnevegen, men også forlenginga av vegen Nytun austover og opp ved gamle hjelpepleiareskulen.
7. Statens vegvesen har ved mange høve sagt seg einig i at løysinga med stjernebrua er den aller beste løysinga for gående og syklande. Vi meiner likevel at kryssing av Sjukehuskrysset i undergangar er like trygt. Det er så langt tenkt opa løysing i sentraløya i rundkøringa i ein diameter på ca. 25 m. Dette vil gje dagslys ned i undergangane. Undergangane vil også få moderne belysning. Det skal vere rekkverk i alle armane, slik at sjansen for villkryssing er liten. I armen mot Elvegata vil det etablerast busslomme, og her kan det nok villkryssast om ein vil. Sikker kryssing vil vere gjennom undergangane, utan at dette er særleg lengre enn det ville vere

på ei stjernebru. I tilsvarende rundkøyringar er det sett opp gjennomsiktig pleksiglas som støyskjerming. Blant anna på Vestnes (Remmemrundkøringa). Dette fungerer godt.

Asko Egedom AS v/Arne Johan Rebbestad, gnr. 19 bnr. 325, brev datert 13.06.2022

Dei skriv inneleiingsvis at dei eig, byggjer ut og driv deler av området BKB1 (BKB1 i reguleringsplan for Voldaportalen og BKB3 i gjeldande reguleringsplan for E39). Dei har vore gjennom ein lang reguleringsprosess for deira område.

Det har vore nokre særsmøte med Arne Johan Rebbestad undervegs i vår reguleringsprosess, og Rebbestad deltok også på møte den 20. januar 2023 i Høgskuleforum der Statens vegvesen orienterte om prosjektet. Dei har stilt opp sine spørsmål/innspeil i 6 kulepunkt. Dei reknar med at deira plan vil gå vidare som planlagt, betenkta over tilkomst for alle typar myke trafikantar, drift av undergang (rydding, snøbrøyting), byggegrenser, støykart, støvproblematikk som vil påføre dei ekstra kostnad, bruk av omkøyringsveg og driving av tunnel frå Furene.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen vil med det pågående reguleringsarbeidet ikkje gjere endringar i hovudinnhaldet i planen for Voldaportalen, nemleg dei to byggestega med næringsbygg og bustadblokk. Det er likevel slik at omreguleringa vil medfører justering av særleg gang- og sykkelvegløysinga inne på området til Voldaportalen. Desse endringane ønskjer Statens vegvesen at skal vere minimale, men små justeringar er gjort blant anna for å betre kapasiteten for snøopplag med noko meir rabatt/grøft.
2. Det er tenkt å etablere ei tropp opp frå undergangane som endar opp i nordvestre hjørne av byggesteg 2 for Voldaportalen. Troppa vil ende opp der som tilsvarende arm frå stjernebrua skulle ende. Vi vil sjå på om troppa skal få overbygg.
3. Sjukehusrundkøringa er så langt planlagt med opa sentraløy med diameter ca. 25 meter. Dette gjev mykje dagslys til undergangane, men er noko meir ugunstig for drifting, særleg snø om vinteren. Gang- og sykkelvegane (kanalane) ned vil ikkje få overbygg.
4. Det skal ikkje gjerast endringar i byggelinjer (byggegrenser).
5. Behovet for å nytte omkøyringsvegen (interimsvegen) på nedsida av Voldaportalen blir ikkje endra av omreguleringa. Omkøyringsvegen er omtalt i planheftet for 2018-planen. Dette behovet ligg fast, og på noverande tidspunkt meiner vi at det ikkje råd å gjennomføre anlegget utan denne omkøyringsvegen.
6. Statens vegvesen er einig i at det meste av tunnelen må drivast/sprengast frå Furenesida. Det vil likevel bli mykje anleggsaktivitet i Volda blant anna med uttak av forskjering for tunnelen og bygging av undergangar og portalar.

9.2 Merknader ved høyring og offentleg ettersyn

For gjeldane reguleringsplan var merknadsfristen 21.11.2017 og det kom inn 20 merknader til høyringa. Innkomne merknader ved offentleg ettersyn kan lesast her:

[Reguleringsplan E39 Volda–Furene \(vegvesen.no\)](#)

Planforslaget låg ute til høyring og offentleg ettersyn mellom 20. juni og 18. august 2023. Det kom inn 23 merknader. I alt 11 frå offentlege etatar og 13 frå private personar, lag og organisasjonar.

Uttale frå offentlege etatar:

Avinor AS, brev datert 05.07.2023

Avinor skriv i starten av brevet at dei har uttalt seg i samband med varsel om oppstart av planarbeidet ved brev av 08.08.2022 og 10.08.2022. Avinor har også vore i fleire dialogmøte med Statens vegvesen i samband med endringa av områdereguleringsplanen.

Avinor har delt sitt brev inn i sju punkt. Dette er innleiing, høgderestriksjonsflater, byggerestriksjon, turbulensvurdering, belysning, «birdstrike» og avsluttande merknad.

Innleiing:

Luftfartstilsynet har den 07.04.2022 med hjemmel i § 1 i *Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014 – ADR.AR.C.040*, innvilget søknad om endret sertifiseringsbasis (CB) for Ørsta–Volda lufthamn Hovden til CS-ADR-DSN utgave 5 med angitte avvik/bruk av fleksibilitetsmekanismer. Samtidig ble rullebanene reklassifisert til «instrument, ikke presisjon» (non-precision approach).

Høgderestriksjonsflater/hinderflater:

Etter det Avinor kan sjå av mottekne profilteikningar for det planlagte veganleggget er hinderflatene hensyntatt.

Byggerestriksjon for flynavigasjonsanlegg:

Det planlagte veganleggget og bruk av eventuelle mobilkraner vil ikkje påvirke flynavigasjonsanlegga ved Ørsta–Volda lufthamn.

Turbulensvurdering:

Avinor vurderer at dei planlagte tiltakene ikkje vil skape turbulensmessige utfordringar for flytrafikken ved Ørsta–Volda lufthamn.

Farleg eller villeiande belysning:

Bestemmelse knyttet til godkjenning av lysbruk er innarbeida i § 9.2 i forslag til reguleringsbestemmelser.

Førebyggande tiltak mot «Birdstrike»

Bestemmelse med omsyn til forebyggende tiltak mot «birdstrike» er innarbeida i § 9.2 i forslag til reguleringsbestemmelser.

Avsluttande merknader

Avinor har ingen ytterlegere merknader i forbindelse med offentleg ettersyn av områdereguleringsplanen.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek sertifiseringsbasis til vitande.

2. Statens vegvesen tek til vitande at i dei profilteiningane med høgderestriksjonsflatene som Avinor har motteke er hinderflatene teke omsyn til.
3. Statens vegvesen tek til vitande at det planlagte veganleggget og bruk av eventuelle mobilkranar ikkje vil påverke flynavigasjonsanlegga ved Ørsta–Volda lufthamn.
4. Statens vegvesen tek til vitande at Avinor vurderer det slik at planlagte tiltak ikkje vil skape tubulensmessige utfordringar for flytrafikken ved Ørsta–Volda lufthamn.
5. Statens vegvesen tek til vitande at lysbruk er innarbeidd i § 9.2 i forslag til reguleringsføresegner.
6. Statens vegvesen tek til vitande at førebyggande tiltak mot «birdstrike» er innarbeidd i § 9.2 i forslag til reguleringsføresegner.
7. Statens vegvesen tek til vitande at Avinor i sin avsluttande merknad skriv at dei ikkje har ytterlegare merknader i samband med offentleg ettersyn. Statens vegvesen ønsker å uttrykke at det vil vere behov for tett samarbeid med Avinor og Ørsta–Volda lufthamn i samband med byggeplanlegginga/prosjekteringa og gjennomføringa av veganleggget.

Mattilsynet, brev datert 07.07.2023

Mattilsynet skriv i starten av brevet at dei viser til deira brev i samband med varsel om oppstart, og at desse innspela er tekne omsyn til i planomtalen. Vidare skriv Mattilsynet at dei har to nye innspel i saka. Det første innspelet går på Dinglavatnet som drikkevasskjelde i Volda, og det andre går på leveringstryggleik for drikkevatn i Volda og Ørsta, og at ein må vurdere moglegheita for å legge vassleidning i tunnelen.

Dinglavatnet

Mattilsynet stiller spørsmål ved om sprengingsarbeidet i tunnelen kan verke inn på sprekkdanninger i fjellet og gjere at vatnet kan ta andre vegar enn i dag. Det er antatt at ein del av påfyllinga til Dinglavatnet kjem frå oppkome i tillegg til generelt tilsig i nedbørsfeltet.

Vassleidning i tunnel

Når det gjeld leveringstryggleik for drikkevatn for Volda og Ørsta, må ein vurdere moglegheita for å legge vassleidning i tunnelen. Ei slik vassleidning vil kunne opne opp for betre og gjensidig forsyning av vatn mellom Ørsta og Volda – om det skulle oppstå problem med vassforsyninga. Volda og Ørsta kommune sine driftseiningar for vassforsyning bør difor koplast inn i denne saka. Volda kommune har pr i dag ikkje nok reservevatn.

Statens vegvesen si vurdering:

1. I samband med planleggingsprosessen har Statens vegvesen utarbeida eit notat om Dinglavatnet. Det er lagt inn eit nytt kapittel 6.15 i planomtalen der dette er omtalt. Av tabell 2 kjem det fram at Dinglavatnet med overføringar har god kapasitet for å dekke dagens og framtidas vassforbruk til Volda vassverk. Vatn i oppkomme i Dinglavatnet må komme frå nedslagfeltet. Notatet peikar på at noko av nedbøren vil gå til infiltrasjon og nydanning av grunnvatn. Det er lagt til grunn at alt grunnvatn vil ende opp i Dinglavatnet, og at grunnvatnet ikkje er skilt ut i vassbalansen.

2. Statens vegvesen og Volda kommune har hatt tett samarbeid i planfasen, der også teknisk side ved blant anna VA-sida har vore tungt inne. Kommunen har stilt krav om at det skal utarbeidast VAO-rammeplan, og denne planen er vedlegg til reguleringsplanen. Vidare har kommunen ytra ønske om både vass- og avløpsleidning gjennom tunnelen. Dette er det også sett på i samband med VAO-rammeplan.

Ørsta kommune, brev datert 13.07.2023, brev datert 09.08.2023 og brev datert 12.09.2023

Ørsta kommune har sendt inn tre brev i samband med høyningsfristen. Første brevet gjeld i hovudsak hjortetrekket (viltkryssing) i Furene og trafiksikkerheit/viltulykker i samband med dette, samt landbruksinteressene for same området. Dei skriv at dette er ei administrativ fråsegn, og at saka vil bli referert i formannskapet.

I det andre brevet ber Ørsta kommune om forlenga høyningsfrist, slik at framlegget til endra reguleringsplan for E39 Volda–Furene kan leggast fram for formannskapet og kommunestyret. Dei syner også til ei landbruksfagleg fråsegn frå landbrukskontoret i Ørsta–Volda dagsett 9. august. Statens vegvesen har i svarbrev gitt forlenga frist til den 12. september.

Det tredje brevet inneheld politisk handsaming (vedtak i kommunestyret), og Statens vegvesen vil forhalda seg til dette brevet/vedtaket i våre kommentarar til Ørsta kommune. Vedtaket er som følgjande:

Ørsta kommunestyre syner til framlegg til endra reguleringsplan for E39 Volda Furene og har slike merknader:

1. Ørsta kommunestyre ser at det er gjort vesentlege endringar i planframlegget i Furene sett i høve gjeldande reguleringsplan frå 2018. Den nye løysinga vurderer kommunestyret vil vere ei dårligare løysing for hjortetrekket og at dette vil kunne medføre auka kryssing av hjort over dagens E39. Dette vil i så fall føre til auka ulukkesrisiko, noko som vil vere i strid med målet i kulepkt. 2 i planomtalen om redusert ulukkesrisiko på strekninga mellom Volda og Furene for alle trafikantgrupper.
2. Planframlegget har ikkje gjort detaljert greie for korleis vegløysinga i planframlegget forheld seg til høgderestriksjonsplana som er gjeldande omkring flyplassen. Kommunestyret legg til grunn at dette må vere tilstrekkeleg vurdert slik at løysinga verken er i strid med gjeldande krav, og heller ikkje vanskeleggjer framtidig utvikling for flyplassen.
3. Hovden og Furene nærings- og serviceområder er i vekst, og gode trafikale løysingar må sikrast for framtida, før areal vert nedbygd.
4. Det nye planframlegget tek meir matjord enn det som ligg i den tidlegare planen. Vi syner til dei landbruksfaglege vurderingane som påpeikar at det er i strid med sentrale, regionale og lokale signal om å verne matjorda.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at det er gjort endringar med veglinja i Furene sett i høve gjeldande reguleringsplan frå 2018. Vegbana ligg noko høgare i terrenget, og går på stigning inn i tunnelen, jf skisse i kapittel 6.16. Bakgrunnen for dette er å betre dreneringssituasjonen for tunnelen. Overflatevatn frå vegbana vil ikkje renne inn i tunnelen, og bergvatn i påhoggsområdet vil kunne førast naturleg ut mot Furene-sida og Sagsaelva. I gjeldande plan vil mykje av vatnet bli ført gjennom heile tunnelen til Volda. Når det gjeld ny tunnelportal i Furene, så strekkjer han seg ikkje så langt ned mot Sagsaelva som i 2018-planen. Med ei høgare veglinje

ligg bergpåhogget for tunnelen lengre oppe og bak i terrenget. Portallengda i planforslaget er 140 m, medan i gjeldande plan er portallengda 200 m. Dette kan ikkje samanliknast direkte, sidan planforslaget har eit bergpåhogg som ligg lengre bak. Oppsummert medfører dette at enden av tunnelportalen i planforslaget ligg om lag 115 m lengre bak i terrenget enn i 2018–planen. Det er eksisterande viltgjerde langs den aktuelle sida av rundkjøringa i Furene. Ved ny arm mot Voldatunnelen vil heile denne strekninga bli inngjerda med høgt viltgjerde. Ny veg frå rundkjøringa og til tunnelen skal difor vere sikra mot viltpåkøyrsel. Om den nye vegarmen vil medføre vanskelegare tilgang og bruk av eksisterande hjortebrua over E39, med meir kryssing av hjort på strekninga mot Ekset, og slik sett kunne føre til høgare ulukkesrisiko, er vanskeleg å seie. Statsforvaltaren peikar på i sitt merknadsbrev at ved menneskelege inngrep som til dømes hogst og graving i kryssingsområdet har hjort kryssa andre stader der trafikantane ikkje hadde venta det. Det vil også vere eit moment at trafikken på gamle E39 vil gå ned når tunnelen er på plass.

2. Statens vegvesen har teke inn eit nytt kapittel i planomtalen om høgderestrisoljoner ved Ørsta/Volda lufthamn. Hovudkonklusjonen for høgderestrisoljone er at det er ei såkalla utflygingssone med plan på 2,5 % vestover som set avgrensingar for veganlegg i Furene. Denne sona er generert på bakgrunn av eit tilfelle der operatør får kritisk svikt i ein motor ved avgang. Det vil verekonflikt mellom ein lang betongtunnelportal og utflygingssona. Statens vegvesen har hatt dialog med Avinor i planleggingsfasen, og spørsmålet om mottak av tunnelstein har vore tema. Avinor har i munnleg dialog gitt tilbakemelding om at tunnelstein til forlenging av flyplassen ikkje er aktuelt, men at tunnelstein til andre formål (p-plass mv.) er aktuelt.
3. Statens vegvesen er kjent med at det er vanskelege trafikkavvikling ved industriområdet i både Furene og ved «Flyplasskrysset». Ny Voldatunnel vil avlaste gamlevegen (eksisterande E39), og kryssutfordringane for Furene næringsområde vil difor gå ned. Om dagens løysing vil bli fullgod på grunn av trafikknedgang kan ikkje seiast sikkert. Prognosa viser at trafikken langs E39 ved industriområdet minkar frå ein ÅDT på 9000 til ein ÅDT på 6000. Dette vil kunne avhjelpe kryssproblematikken. Ved «Flyplasskrysset» er det godkjent rundkjøring.
4. Statens vegvesen har fått mange innspel på at ny løysing i planforslaget tek meir matjord enn i gjeldande reguleringsplan frå 2018. Det er gjennomført ei grundig kvalitetssikring av medgått areal (arealtap) etter høyringsperioden, der det er lagt til grunn såkalla arealressursopplysningar frå AR5-kart. Desse tala er presentert i kapittel 6.11 Naturressursar. Tala viser at netto arealtap av dyrka mark i Furene etter dei ny utrekningane er 8,6 daa i gjeldande plan (2018), medrekna areal til driftsveg og nedbygt skråningsareal aust for betongtunnelportalen. I planforslaget er medgått dyrka areal 13,5 daa. Det er også inkludert driftsvegen til eigedommene aust for ny E39. I Volda er dei tilsvarande tal 8 daa og 9,4 daa. Arealtapet av dyrka mark i Volda relaterer seg til areala på Røysmyrane og interimsvegen sør for Voldaportalen, samt areal til gang- og sykkelveg sørvest for Sjukehuskrysset.

Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE, e-post datert 15.08.2023

NVE viser innleiingsvis til vårt brev av 20.06.2023 og til tidlegare innspel til planarbeidet.

Dei legg til grunn at deira kartbaserte rettleiar for reguleringsplan (arcgis.com) er nytta i planarbeidet for å gå gjennom våre fagområde.

Dei konstaterer også at ROS analysen «RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE E39 VOLDA-FURENE» med vedlegg 2, begge utarbeidd av Sweco, har gått gjennom fleire aktuelle tema knytt til naturfare og at risikoen er vurdert som akseptabel i høve gjennomføring av vegprosjektet.

NVE vil likevel vise til siste kunnskap knytt til aktsemrdsområde for snøskred ved Furene og ber om at dette vert vurdert og teke omsyn til vidare i planarbeidet dersom dette ikkje er lagt til grunn. For planområdet i Volda må denne skredfaren vurderast og takast omsyn til dersom dette ikkje er gjort.

Avslutningsvis viser dei til det kommunale ansvaret for å sjå til at naturfare er tilstrekkeleg utgreidd og ivareteke i samsvar med plan- og bygningslova § 28-1 og byggeteknisk forskrift TEK17 med rettleiing. Dette gjeld uavhengig av om NVE har gitt konkret uttale til saka eller ikkje.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har gått gjennom siste kunnskap knytt til aktsemrdsområde for snøskred ved Furene. Naksin blir brukt i tidleg planleggingsfase for å finne behov for skredfarekartlegging. Det er utarbeida ingeniorgeologisk rapport inklusive skredfarerapport frå 2017 for den gamle reguleringsplanen (gjeldande plan). I rapporten blir det konkludert med at ferdigbygd tunnelportal i Furene har lågare sannsyn for skred på veg enn kva som er kravet i N200. I den nye planen er enden av tunnelportalen flytta oppover og høgare i terrenget. Konklusjonen er at aktuell skredfare for snøskred med skogeffekt framleis er lågare enn kravet i N200. Vi viser også til det som står i planomtalen om nedbør i form av snø og vindretning.
2. Statens vegvesen meiner skredfaren i Volda er teke omsyn til. I den gamle reguleringsplanen viser aktsemrdskartet for jord- og flaumskred ei sone som går heilt ned til Røysmyrane. Planomtalen til planforslaget har faresonekart (figur 20), og faresonekartet viser at det ikkje er skredfare innanfor planområdet.
3. Statens vegvesen tek til vitande at NVE viser til det kommunale ansvaret for å sjå til at naturfare er tilstrekkeleg utgreidd mv.

Statsbygg, brev datert 18.08.2023

Statsbygg skriv at dei har motteke planforslaget til offentleg ettersyn, og at dei er eigarar av gnr. 19 bnr. 396, Sjukehusvegen 6A, og gnr. 19 bnr. 49, Kløvertunvegen 6. Sjukehusvegen 6A blir leigd ut til Domstolsadministrasjonen, medan Kløvertunvegen 6 er ein bustadbygning som for tida ikkje er utleigd. Statsbygg er kjend med at Sjukehusvegen 6A vil måtte innløysast av Statens vegvesen dersom veganlegget skal gjennomførast i tråd med planane som no er lagt ut til offentleg ettersyn. Veganlegget vil ha stor innverknad på nærområda for Høgskolen i Volda, som Statsbygg forvaltar, både når det gjeld åtkomst, parkering og uteareal. Dei er opptatt av å sikre ein heilskapleg og god campus for høgskolen, både i anleggstida og når anlegget står ferdig. Korleis Statens Vegvesen planlegg mellombels anleggstiltak, riggområde og endeleg utforming av veganlegget kan difor vere viktig for å sikre gode rammer for statens areal og funksjonar i og inntil planområdet. Statsbygg ber om å bli halde orientert om prosjektutviklinga og eventuelle endringar i behov for innløysing av eigedomar.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det er ingen endringar i planforslaget i høve planoppstart, og det er rett at Sjukehusvegen 6A må innløysast. Eigedommen ligg i det som vil vere forskjeringsområdet til Voldatunnelen.

2. I vår vurdering til planoppstart så skriv vi at Kløvertunvegen 6 truleg også må innløysast. Dette gjeld framleis. Bakgrunnen for dette er at huset må fjernast for å få til interimsveg i anleggsfasen, men desse faseplanane ikkje nødvendigvis «hogge i stein». Statens vegvesen må sikre seg at ein har ei gjennomførbar løysing. Om huset kan bergast vil ein ikkje ha oversikt over på dette stadium i planlegginga.

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev datert 21.08.2023

Fylkeskommunen utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øvste mynde.

Møre og Romsdal fylkeskommune skriv at dei på vegne av staten har delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvalting, naturressursforvalting og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

Fylkeskommunen rår til at alle planar blir lagt fram og drøfta i regionalt planforum før vedtak om offentleg ettersyn.

Fylkeskommunen har merknader til planforslaget innanfor landbruk og tettstadutvikling.

Landbruk: I nasjonal jordvernstrategi fra juni 2023 har Stortinget fastsett eit mål om at den årlege omdisponeringa av dyrka jord skal vere maksimalt 2000 dekar. Fylkestinget vedtok ved handsaminga av fylkesstrategi for landbruk 2023–2026 at den årlege omdisponeringa av dyrka jord i fylket ikkje skal overstige 100 dekar.

I den gjeldande reguleringsplanen for E39 Volda–Furene er det føresett ei omdisponering av 5,6 dekar dyrkjord. I framlegget til endra reguleringsplan er tal dekar omdisponert dyrkjord auka til 23 dekar. Med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og den vedtekne fylkesstrategien for landbruk fremmer Fylkeskommunen motsegn til planframlegget.

Tettstadutvikling: Gåande og syklande skal krysse E39 gjennom undergangar. I praksis betyr at dette at gåande og syklande blir nedprioriterte. Plandokumenta bør innehalde ei skisse for utforming av undergangen – skisse som viser materialbruk, vegutstyr, utforming av skråning, rekksverk og evt. plantning. Vi saknar eit plankart for nivået for gang- og sykkelvegen.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Fylkeskommunen fremmar motsegn til planforslaget med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og den vedtekne fylkesstrategien for landbruk. Statens vegvesen ser at tala for arealtap framlagt i planforslaget er misvisande, og det er gjennomført ei kvalitetssikring av arealtap etter høyningsperioden. Desse tala er presentert i kapittel 6.11. Arealtapet oppgjeve for 2018-planen refererer seg berre til arealtapet i Furene, medan arealtapet i planforslaget også tek med beslaglagt areal i Volda. Av dei nye tala ser vi at det totale arealtapet i både Furene og Volda er for 2018-planen og planforslaget høvesvis 16,5 daa og 22,9 daa. Differansen på 6,4 daa dyrka mark i medgått arealtap kan i all hovudsak forklaast med dagsona i Furene.
2. Statens vegvesen er ikkje samde i at mjuke trafikantar er nedprioriterte. Løysinga med undergangar legg til rette for sikker kryssing for både gåande og syklande. I kapittel 6.5 *Gang- og sykkeltrafikk* er det vist ei prinsippskisse av undergangane i 2D. Gang- og sykkelvegsystemet er her farga i rosa. Vi finn også ei skisse av undergangane i figur 30 der eigen sykkeltrasé er

fargelagt brun. I kapittel 6.7 *Landskap* er det i figur 38 vist skisser av korleis kunst og belysning kan brukast i undergangane. Det er også på nettsida til prosjektet ein del 3D-illustrasjoner som ligg som vedlegg til planforslaget. Hovudmaterialet i undergangane blir betong, men lyssetting og kunst vil vere med på å gjere undergangane meir attraktive. Konkret utsmykking, belysning og materialbruk blir først bestemt under byggeplanlegginga. Oppi i høgre hjørne av plankart R01 er det plankart for undergangane i nivå 1.

Råd for personar med funksjonsnedsetting, brev datert 05.09.2023

Råd for personar med funksjonsnedsetting seier at det optimale for mjuke trafikantar vil vere stjernebru, men det viktigaste for rådet er prinsippet om at mjuke trafikantar vert skilt frå biltrafikk i nytt sjukehuskryss.

Stigning på 6,7 prosent er for mykje for rullestolbrukarar. Det må vere direkte tilkomst austover mot Voldaportalen. Etablere gangfelt ved Nygardsvegen. Uro for villkryssing ved busstoppa vest for Sjukehuskrysset. Ønskjer snarleg realisering av Voldatunnelen.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at råd for funksjonsnedsetting meiner at stjernebru er det beste for mjuke trafikantar, men at det viktigaste er at mjuke trafikantar vert skilt frå biltrafik i nytt sjukehuskryss.
2. Rampene opp frå undergangane vil ha ulik stigning alt etter retning. Den brattaste rampen er parallelt med Vikebygdvegen. Her er stigninga 6,2 %. Dette er over kravet til stigning på 5 %. Bakgrunnen for så stor stigning er at rampen må komme opp i terrengnivå før Heltne-rundkøringa. Dei andre rampane er innanfor kravet. Det er søkt om fråvik frå kravet om maksimal stigning på 5 %, og Møre og Romsdal fylkeskommune har innvilga dette i mai 2023.
3. I planframlegget er det ikkje direkte tilkomst til Voldaportalen når ein kjem frå bruva over Øyraelva. Det er god dialog med Voldaportalen, og det er skissert løysing der det blir lagt inn gang/sykkeltrasé langs vestsida av Voldaportalen. Dette må då bli inn på eigedomsrådet til Voldaportalen. Denne dialogen må vidareførast under byggeplanlegginga.
4. Statens vegvesen tek innspelet om etablering av gangfelt til vitande. Det er først under byggeplanlegginga og ved utarbeiding av skilt- og oppmerkingsplan det blir teke stilling til dette spørsmålet. Desse planane blir sende på høyring til kommunen, politi, mv.
5. Statens vegvesen er einig i at det kan skje villkryssing ved busstoppa vest for rundkøringa. Tiltak kan vere rabatt med gjerde mellom køyrefelta på ei aktuell strekning.
6. Statens vegvesen tek til vitande at rådet ønskjer snarleg realisering av Voldastunnelen, og at situasjonen er kritisk for dei mjuke trafikantane i heile planområdet på Voldasida.

Landbrukskontoret Ørsta Volda, brev datert 09.08.2023

Landbrukskontoret Ørsta Volda er lokalt fagmynde på landbruk og viltforvaltning. Dei uttalar seg til Furene-sida.

Av referatet frå oppstartsmøtet kan ein i høve landbruk og vilt lese dette:

Viktige utgreiingsbehov: SVV gjorde greie for at det er vurdert å endre løysing på Furene-sida til kortare tunnel-portal og bru med viltkorridor under bru. Ut frå signal frå Statsforvaltaren og

departementet si avgjersle i motsegn til kommunedelplanen for tidlegare Volda kommune er det likevel lite sannsynleg at dei går vidare med endra løysing på Furene-sida. Kommunen støttar denne vurderinga.

I tillegg vart det med: *jordvern - og landbruksfaglege vurderinga: Det må sikrast like gode løysingar for landbruksdrift og jordvern som i eksisterande reguleringsplan. Det må utarbeidast plan for bevaring og gjenbruk av matjord.*

Naturmangfold vurderinga: Det må sikrast løysingar som tek i vare regionalt viktig hjortetrekk.

Det at vegen vert liggjande høgare i terrenget og i dagen – gjer at risikoen for støy og andre ulemper aukar vesentleg. Vegen er planlagt tett opp til eit aktivt gardsbruk med mjølkeproduksjon. Planen frå 2018 la opp til betongtunnel som ville dempe ulempene med vegen og redusere tapet av dyrka jord. Når ein i så stor grad endrar planen i Furene må ein grundig vurdere konsekvens for gardsdrifta, og treffe tiltak som kan gjere det mogleg å halde fram drifta, sjølv med E39 som granne.

Skogbruks- og viltansvarleg for Volda kommune har følgjande innspel til den nye reguleringsplanen for E39 Volda–Furene: I den nye reguleringsplanen er det lagt opp til ein kortare jorddekt portal enn det som var i eksisterande plan. Det kan føre til at hjorten ikkje nyttar viltovergangen og kryssar vegen på andre plassar, som vil føre til fleire påkøyrlar. Den nye reguleringsplanen vil såleis vere negativ og ueheldig for hjortetrekket.

Statens vegvesen si vurdering:

1. I samband med høyring og offentleg ettersyn kom det inn motsegn frå både Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og arealtap av dyrka mark. I tillegg kom det inn motsegn frå Statsforvaltaren på bakgrunn av hjortetrekket. I planomtalen kapittel 6.11 er det forklart korleis Statens vegvesen meiner det reelle arealtapet er, og at differansen mellom gjeldande plan og planforslaget er på 6,4 dekar.
2. Bevaring av matjord er viktig for Statens vegvesen, og korleis dette blir gjort er ein del av ytre miljøplan. Det skal utarbeidast ein ytre miljøplan som ein del av byggeplanlegginga, og planen skal følgjast opp gjennom anleggsperioden.
3. Støykartlegginga viser at gnr. 14 bnr. 1 skal vurderast for støytak i den vidare byggeplanlegginga. Dette vil altså først komme på eit seinare tidspunkt, men før oppstart av anlegget.
4. Statens vegvesen er svært opptatt av trafikksikkerheit. Korleis hjorten vil reagere ved etablering av ny E39 kan ein sjølv sagt ikkje seie noko sikkert om. Statens vegvesen håpar hjorten framleis vil bruke viltovergangen i Furene. Ny Voldatunnel medfører redusert trafikk på eksisterande E39 ved Ekset, og slik sett vil risikoen for viltpåkøyringar på denne strekninga gå ned i ettersituasjonen.

Volda eldreråd, brev datert 05.09.2023

Volda Eldreråd ser med bekymring på trafikksituasjonen for mjuke trafikkantar i Volda sentrum. Ut frå det bør Voldatunellen kome så snart råd er. Volda Eldreråd har tidlegare støttat vedteken reguleringsplan. Det var ein plan som tok universell utforming på alvor. Den nye planen tek ikkje omsyn

til mjuke trafikkantar på same måten. Dette er noko Volda Eldreråd beklagar sterkt. Sjølv om det er manglar ved den nye planen, meinar Volda Eldreråd den bør godkjennast.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Volda eldreråd meine planen bør godkjennast, sjølv om dei meiner det er manglar ved planen, og at det ikkje tek omsyn til mjuke trafikkantar på same måte som i den gamle planen.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, brev datert 08.09.2023

Om bakgrunn for planarbeidet skriv Statsforvaltaren at eksisterande reguleringsplan for Voldatunnen byggjer på eitt av alternativa for traséval som blei vurdert i kommunedelplan–prosessen for ny E39 mellom Volda og Furene.

I deira brev av 21.06.2022 ga dei innspel til oppstart av nytt planarbeid for Voldatunnen. Dei peika der på at dei ville gå imot ei løysing som gir negative verknader for hjortetrekke eller som råka nytt landbruksareal eller ga andre negative verknader for landbruksdrift i området. Dei gjorde også greie for dette i møte mellom Statens vegvesen, Statsforvaltar, Volda kommune og Avinor 15.08.2023.

Natur- og miljøvern (naturmangfold, landskap, friluftsliv, grønstruktur)

Hjortetrekket som går gjennom Furene er av dei viktigaste hjortetrekka mellom dei høgareliggende indre stroka av Sunnmøre og nabofylka innafor, og vinterbeita på kysten. Trekk ruta nyttast òg til meir lokale forflyttingar til og frå beiteområde gjennom heile året.

Erfaringar frå hjorten si krysning av vegen mellom Ørsta og Volda frå 80-talet og fram til i dag har vist at han vil krysse vegen om lag der «viltbrua» er laga. Ved ulike høve før Eiksundsambandet kom, har det vore menneskelege inngrep som til dømes hogst og graving i kryssingsområdet. I slike periodar har hjort kryssa vegen andre stadar der trafikkantane ikkje har venta det. Det har ført til at fleire hjortar har blitt påkøyrd.

Det nye planframlegget inneber at strekninga med veg i dagen blir mykje lengre enn i godkjent plan. Dette inneber ei langt därlegare løysing med høve til hjortetrekket, då vegen vil gi eit stengsel som hindrar den etablerte trekk ruta. Hjorten vil difor bli forstyrra, og kan i beste fall finne andre stadar å krysse vegen på. Resultatet blir därlegare dyrevelferd og trafikkfarlege situasjoner. Vi minner også om at hjorten allereie er svært pressa i området, med den omfattande utbygginga som har vore i Furene.

Gjeldande reguleringsplan frå 2018 var eit resultat av eit omfattande arbeid der ein strekte seg langt for å finne ei vegløysing som kunne akseptertast ut frå dei særskilte viltinteressene i området. Vi siterer frå vår uttale ved offentleg ettersyn 24.11.2017: *Det har vore ein lang prosess med fleire drøftingsmøter for å komme fram til ei løysing på Furene-sida som ivaretok nødvendige omsyn, særleg når det gjeld hjortetrekket og landbruk. Etter Fylkesmannen si oppfatning har prosessen gitt eit godt resultat, og vi meiner at ein no har funne fram til den kanskje beste moglege løysinga for vegprosjektet.*

Framlegget som no ligg føre, er uakzeptabelt med omsyn til viltet, og Statsforvaltaren kan ikkje stille seg bak ei slik løysing. Vi viser også til siste revidering av kommunedelplanen for (gamle) Volda kommune. Der fremja Statsforvaltar motsegn mot ei større utviding av næringsområdet i Furene

netttopp med grunnlag i viltinteressene, og fekk medhald av Kommunal- og distriktsdepartementet om at dette arealet måtte bestå som LNF-område.

Den framlagde planen fører til høg risiko for alvorleg skade på det regionalt viktige sesongtrekket for hjort som kryssar vegen i Furene. Vi fremjer difor motsegn mot planframlegget ut frå omsynet til viltet; jf. § 9 i naturmangfaldlova og rundskriv T-2/16.

Landbruk

Ny vegtrasé i Furene vil medføre eit langt større tap av dyrkajord enn i vedtatt plan. Planframlegget vil legge beslag på 23 dekar dyrka mark mot 5,6 dekar i gjeldande reguleringsplan. Dette står sterkt i strid med nasjonal jordvernstrategi, vedtatt av Stortinget i juni 2023. I denne strategien er det fastsett eit mål om at årleg omdisponering av dyrka jord skal vere på maksimalt 2000 dekar pr år, eit mål som skal nåast innan år 2030. Samferdsleprosjektet står for ein svært stor del av årleg nedbygging av dyrka jord, og også når viktig infrastruktur skal etablerast må jordvern vektleggast tungt. Statsforvaltaren fremjer difor motsegn mot planframlegget ut frå omsynet til dyrka jord.

Barn og unge

I godkjent reguleringsplan er rundkøringa ved Vikebygdvegen senka om lag 6 meter ned i terrenget med overliggende bru for mjuke trafikantar. I planframlegget held ein fast ved dagens nivå på rundkøringa og legg opp til planfri kryssing for mjuke trafikantar i undergangar. Dette inneber ei klår nedprioritering av mjuke trafikantar, og vi rår ifrå ei slik løysing.

Konklusjon

Ut frå omsynet til vilt og jordvern, fremjer Statsforvaltaren motsegn til planframlegget.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Statsforvaltaren fremjar motsegn til planforslaget ut frå omsyn til vilt og jordvern.
2. Viltslekket: Viltslekket eller hjortetrekket i Furene har vore ein gjengangar heilt frå oppstart av arbeidet med kommunedelplanen. Bakgrunnen for å starte opp omregulering var at siste kostnadsoverslag frå 2017 var langt høgare enn kostnadstala i nasjonal transportplan. Før det blei varsle planoppstart for omregulering, blei det gjennomført både SPA-analyse (systematisk prosjektoptimaliserende analyse) i 2018 og verdianalyse i 2022 med mål om å finne kostnadskutt. Her blei det peika på ulike tiltak for å kutte kostnadene, blant anna dei store kostnader med lange portalar både i Volda og Furene.
3. I tillegg til kostnadskutt meiner den nye prosjektgruppa at ein del av dei tekniske løysingane for vegprosjektet var uheldige. Her er det peika på gjennomgåande fall frå Furenekrysset til Volda, behov for pumpesump med auka driftskostnader for all framtid, stigning ut av tunnelen på 5 % mot Sjukehuskrysset og stigninga mellom dei to rundkøringane i Vikebygdvegen på 8 %.
4. Når kostnadene skal reduserast må ein sjå på alle dei tekniske løysingane og også linjeføringa for veganlegget. Ei heva veglinje med høgbrekke inne i tunnelen på Furene-sida hindrar overflatevatn og bergvatn i portalområdet å renne gjennom heile tunnelen. Det er ei allmenn oppfatning i Statens vegvesen at landtunnelar bør byggast med sjølvfall/sjølvdrenering og ikkje med pumpesump.

5. Reduksjon av betongtunnelportal i planforslaget i Furene er eit kostnadsreduserande tiltak. I tillegg vil ein forlenga betongportalen i Furene komme i konflikt med utflygingssona for Ørsta/Volda flyhamn. Ein ytterlegare forlenga betongportal høgt i terrenget vil heller ikkje vere foreinleg med terrengtilpassing og landskapsbiletet.
6. Det vil bli sett opp viltgjerde på vegstrekninga mellom Furenekrysset og tunnelportalen. Portalen er i planforslaget 140 meter. Etter Statens vegvesen sine vurderingar vil ei forlenging eller forkortning på 30–40 m av portalen ha lite å seie for hjortetrekk og innmarsjområdet til eksisterande hjortebru over E39. Portal–enden i 2018–planen ligg 115 meter lengre ut og ned i terrenget og nærmare Furenekrysset enn i planforslaget.
7. Jordvern: Statsforvaltaren fremjar motsegn til planforslaget med bakgrunn i at vegtraséen legg beslag på meir dyrka mark enn i gjeldande plan (2018). Dei skriv at jordtapet aukar frå 5,6 daa til 23 daa. Statens vegvesen har gjennomført ei kvalitetssikring av arealtapet av dyrka mark for 2018–planen og planforslaget i både Volda og Furene. Våre tal viser at tap av dyrka mark for heile planområdet for 2018–planen og planforslaget er høvesvis 16,5 daa og 22,9 daa. I Furene er dei tilsvarende tala 8,6 daa og 13,5. Bakgrunnen for at arealtapet i dei nye utrekningane har auka for 2018–planen i Furene, er at det i dei nye utrekningane er lagt til areal for driftsveg, og at areal nordaust for tunnelportalanane ikkje skulle dyrkast opp att etter at anlegget var ferdigstilt. Differanse for arealtap mellom 2018–planen og planforslaget er 5,2 daa i Furene. Denne differansen i arealtap får ein i all hovudsak på bakgrunn av auka dagsone. For utfyllande kommentar og kartskisser viser vi til ny tekst i kapittel 6.11 i planomtalen.

Uttale frå grunneigarar, interesserte, lag og organisasjoner

Oddbjørg og Magne Aarsbog, eigarar av gnr. 20 bnr. 62, brev datert 01.08.2023

Aarsbog er eigarar av Bakkevegen 2, og skriv innleiingsvis at deira eigedom i stor grad blir berørt i samband med tilknytingsveg Heltnevegen–Kårstadvegen.

Tilkomstveg til eigedommen og garasjen blir sperra/stengd sidan det skal byggast forbikøyringslomme. Dei krev at det skal kompenserast for dette med opparbeidning av ny tilkomstveg og oppsetting av garasje mot Bakkevegen. Med meir trafikk og auka støynivå krev dei etterisolasjon og skifting til 3-lags vindauge. Hagen er beplanta med mange prydbusker og tre som også må godkjennast vederlag for, eventuelt få dei flytta.

Statens vegvesen si vurdering:

1. I planforslaget er det lagt opp til ei forbikøyringslomme på austsida og opp Heltnevegen i krysset mot ny sambindingsveg Heltnevegen–Kårstadvegen (Systervegen). Statens vegvesen har i mange samanhengar kalla denne «sambindingsvegen» for forlenginga av Systervegen. Vegen har ikkje fått noko formelt namn så langt. I tidlegare plan var det planlagt fortau langs eigedommen til Aarsbog. I dialog med Volda kommune i planleggingsfasen såg ein behov for å erstatte fortauen med ei forbikøyringslomme. Dette blei sett på som ei betre løysing, då bilar som skal rett opp Heltnevegen ikkje treng å stoppe for ventresvingande trafikk inn i

Systervegen. Mjuke trafikantar vil også ha eit godt og tilfredsstillande tilbod på gang- og sykkelvegen på vestsida av Heltnevegen. Aarsbog stilte på møte med Statens vegvesen på open kontordag den 29. juni, og spørsmålet om erstatning for og plassering av garasje var tema i samtalet, og at tilkomst frå Bakkevegen ville vere det beste i framtida. Når avkjørsle og garasje til ein eigedom blir stengd og dagens garasjen mistar sin funksjon vil Statens vegvesen erstatte dette. Endeleg detaljert løysing for plassering av garasje og ny avkjørsle blir avklart først under byggeplanlegginga og grunnervervsfasen. Grunneigarane vil bli kontakta av Statens vegvesen når dette blir aktuelt.

2. Heltnevegen opp til Aarsbog sin eigedom vil bli ein del ny hovudtilkomst til sjukehuset, og støyen frå trafikken vil auke. Det er utarbeida både støyrapport og støysonekart for planforslaget. I planforslaget er det teikna inn og føreslege støyskerm langs aktuell eigedom. Støyskerm vil redusere støyen på eigedommen. Støysonekartet med skjerming viser at i ei høgde på 1,5 meter er støyen på eigedommen under 55 desibel, medan høgste fasadenivå er utrekna til 65 desibel. I samband med byggeplanlegginga skal bustaden utgreiast for eventuelle lokale tiltak på fasade og/eller uteplass.
3. Erstatning for å avstå grunn med busker og planter blir ein del av grunnervervsprosessen. Ordinert grunnerverv startar til vanleg ikkje opp før prosjektet er finansiert og har fått løving over statsbudsjettet. Statens vegvesen vil ta kontakt med grunneigarane når den tid kjem.

Ivar-Otto Kristiansen, brev datert 06.08.2023

Ivar-Otto kristiansen innleiar med å seie at han er strekt kritisk til handsaminga og grunnlaget til ny reguleringsplan, og han meiner at gjeldande plan er både god og tek innover seg fleire viktige omsyn som etter hans syn har veke frå i planen som no ligg ute til høyring.

Grunnen til at han er kritisk, er at han ser at planen som no ligg ute til høyring fråvik fleire av premissane som var lagt til grunn i gjeldande plan. Handsaminga burde ha hatt større medverknadsfokus, jf. pbl § 5-1.

Kristiansen skriv at det kjem ikkje fram av rapporten, men vert nemnd at det er for seint å gjere noko med planen som ligg ute til høyring no, og han vil difor omtale nasjonale forventningar og kommunestyret si rolle.

Vidare omtalar han ulike sider ved planen som no ligg ute til høyring, før han konkluderer med kva verknader han meiner endringane vil påverke, sider som etter hans syn ikkje er via tilstrekkeleg fokus.

Kristiansen har ein forholdsvis omfattande merknad til planforslaget. I tillegg til innleiing er det 13 avsnitt/kapittel før han avsluttar med ein konklusjon. Overskriftene i dei 13 kapitela er barnetrakk, framdrift eller bak-drift, orientering eksisterande plan, bakgrunn for endring, planlagt oppstart var 2025–no tidlegast, folkemøte den 29.06.2023, plan og bygningslova – kommunestyret si rolle, E39 Volda-sida, E39 Furene sida, flyplassen og ny reguleringsplan, vilt – hjort, trafikksikkerheit, flysikkerheit og landbruk og til slutt vurderingar, før avsluttande kapittel med konklusjon.

Barnetrakk:

Kristiansen skriv at dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkjøring ved høgskulen når dei skal til både skule og fritidsaktivitetar. Gangvegen langs Vikebygdvegen og Elvegata i aust–vest-retning er hovudtrasé, men også Sjukehusvegen er viktig for gåande og syklande. Målpunkta er hovudsakleg skulane nord for Elvegata og idretts- og friluftsområda ved Årneset/Rotevatnet. Med bakgrunn i betydeleg ferdsel vart alternativet «Stjernekrysset» valt i eksisterande plan. Dette gav også betre tilkomst til alle områda og omsynsonene kring krysset. Ny løysing har trappeløysing på austsida som ikkje kan nyttast av alle brukarane då det ikkje stettar krava til universell utforming.

Framdrift eller bak-drift.

Helge Orten, leiar i samferdselskomiteen, hadde i 2020 eit møte med Kristiansen, samt ordførarar og kommunedirkktörar i både Ørsta og Volda kommune. Orten tilrådde at ein skulle halde fast ved eksisterande plan. Den 18. mars 2021 vart det stadfesta frå heile samferdselskomiteen at Volda tunnelen skulle byggjast. Planperioden var 2022–2028. I planane til Statens vegvesen ligg start av Voldatunnelen inne for 2025.

Statens vegvesen startar opp med nye folk. Ein skal redusere kostnadene, ikkje halde på kvalitetsmåla. Etter Kristiansen si oppfatning er det så mangefulle vurderingar at den ikkje skulle ha vore lagt ut på høyring no. Endringa gjer at også gjennomføringa er skoten ut i det uvisse. Skepsisen til ny plan var høg.

Kristiansen er kritisk til at planen vert lagt ut til høyring i ferien, og det er ingen politiske møte under høyringa, og grannekommunen Ørsta får ikkje moglegheit til å handsame sakea i det politiske miljøet sjølv om det vil ha stor verknad for Ørsta. Planen var heller ikkje lagt ut på Volda kommune sine heimesider. Med bakgrunn i dette bør planen leggjast ut med forlenga frist for høyring.

Orientering eksisterande plan

Gjeldande reguleringsplan er den som ligg føre etter endeleg vedtak 31. mai 2018. Ny reguleringsplan ligg no ute på høyring med frist til 18. august 2023. Det er gjeve inntrykk av at, eller det har satt seg ei haldning om at om ikkje ny reguleringsplan vert vedteken så vil det mogleg verte ei ny «ørkenvandring» før Voldatunnelen vert bygd. Dette er i beste fall ei villeiing og ikkje faktal informasjon, det ligg føre ein godkjent reguleringsplan som er vedteke av Volda kommunestyre 31. mai 2018, denne har naudsynte heimlar for å gå vidare med prosessen.

Bakgrunn for endring

Bakgrunnen for at det vart vurdert endring av reguleringsplanen var at kostnaden for prosjektet den gang var estimert til 1142 millionar kroner, noko som var over dei 900 millionane som låg inne i NTP for perioden 2018–2029. Det vart gjennomført ei fase der eim skulle sjå på kostnadane for å kome ned mot styringsmålet noko som synter seg vanskeleg om ein ikkje endra reguleringsplanen jf. Statens vegvesen. Etter gjennomføring av ny reguleringsplan som no ligg ute på høyring vart det stadfesta på folkemøte at sjølv ny regulering ikkje ville redusere kostnadane med bakgrunn i at det tunnelens lengde og tiltak på Volda sida måtte gjennomførast uansett i eit omfang.

Folkemøte den 29.06.2023

Det er sett opp 6 kulepunkt slik Kristiansen oppfattar orienteringa på folkemøtet. Sjette kulepunktet har ni underpunkt der Kristiansen viser at total samfunnsnytte ikkje er til stades, men at det motsatte vil vere tilfelle.

Nasjonale forventningar 2023–2023

I dei nasjonale forventningane 2023–2027 frå Regjeringa ligg det føringar for kva forventningar dei har. Støre Regjeringa har vedteke 20. juni 2023 ved kongeleg resolusjon « Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023–2027». Dette er same dag som ny reguleringsplan vart lagt ut på høyring 20 juni 2023.

Plan – og bygningslova – kommunestyret si rolle

Det ligg føre ein godkjent reguleringsplan for området og tiltaket E39 Volda– Furene, godkjent av kommunestyret i Volda 31. mai 2023, denne er juridisk bindande inntil det ligg føre eit nytt vedtak. Grunnen for å nemne dette er at det er gjeve signal om at den planen som vart lagt ut på høyring den 20.07.2023 er den som gjelder og vil gjelde, om det er tilfelle at slik informasjon er gjeve er den villeiande. Det er kommunestyre som er kommunen si planmynde, og det er kommunestyre som vedtek eller ikkje vedtek reguleringsplanen. Det ligg til kommunestyret å etablere ordningar som tek i vare born og unges rettar og interesser i planlegginga. Kristiansen vil be kommunestyret sjå til plan og bygningsloven før dei gjer endeleg vedtak, og vidare vil han be kommunestyret sjå til plan og bygningsloven, det vert i den samanheng nærliggande for denne saka å nemne kva som er Plan og bygningslova sitt formål.

Kristiansen skriv også om at det er kommunestyret sjølv som har leiinga i den kommunale planlegginga, samt om medverknad. Han tek dette opp med bakgrunn i at det kan verke som at det er ei opplevd haldning at det er for seint å kome med innspel og at forslaget til ny reguleringsplan er gjeldande, om det ligg føre ei slik haldning som ein kan få inntrykk av, så er den ikkje riktig.

E39 Volda-sida

Dei største grendalaga i Volda har sendt inn innspel til planen som skulle greiast ut. Innspel har ikkje vorte svart på eller teke omsyn til i ny utlagt reguleringsplan. Kristiansen har punktvis sett opp dei ueheldige løysingane i Volda som Statens vegvesen har sett fram. Han skriv at det er mogleg at det er nokre gevinstar, men i hovudsak vert det eit større tap på begge sider av tunnelen.

Det er gjort interessante vurderingar i gjeldande plan, ein kan ikkje sjå at det gjort tilsvarande drøftingar i den planen som er sendt på høyring. Born og unge vil ikkje få gode løysingar, men auka ulempar i ferdsselsåra si.

Nokre merknader til planforslaget som er på høyring:

- Gang og sykkelareal vil ta meir areal enn dagens godkjende plan – Noko som også vil redusere moglegheita for utbygging av Norsk innovasjonssenter.
- Det er ikkje teke omsyn til at dei som kjem frå Voldaportalen skal ha lett tilkomst– her er det regulert inn trapp
- I digital skisse er det synt trapper ned – stemmer dette eller er skissa i samsvar med N100 og ta meir areal med Rampe heilt opp til Heltnevegen?
- Ferdssundersøkingar bland born og unge er henta frå eksisterande plan ikkje laga ny

Støy: Eksisterande reguleringsplan hadde mindre støyomfang, mogleg grunna den låg lågare i terrenget, det vil uansett gje verknader på løyre på tilgak, og vere kostnads-, og arealdrivande.

Air pollution: Ein må berre kunne anta at dette vil påverke folk med luftvegsproblem, men ser ikkje dette er vurdert.

E39 Furene-sida

På Furenesida er det nokre viktige punkt som bør omtala og som har regionalt viktige sider ved seg: Flyplassen (lyssetting), regionalt viktig hjortetrekk og landbruksareal. Eksisterande plan tek 6,3 daa dyrka jord, ny plan vil ta 12,9 daa dyrka jord. Støy vil ha stor verknad på den einaste garden som er i full drift med mjølkeproduksjon. Det er ikkje gjort skredfarevurdering utover det som er skildra i aktsemdsområdet. Gjeldande plan har påhogg utanfor aktsemheitsområdet, medan ny plan på høyring ikkje har det.

Flyplass og ny reguleringsplan

Kristiansen viser til Avinor sitt innspel til oppstartsvarsle og blant anna høgde på vegbana opp mot høgde på gateleys: planframlegget kan ha store utfordringar ved seg, ved at meir av veglinja vil gå høgare opp enn i gjeldande plan. Lyssetting må vike frå kravet i handbok eller vere i kritisk grense til høgderestriksjon.

Vilt – Hjort, trafikksikkerheit, flysikkerheit og landbruk

Gjeldande reguleringsplan tek omsyn til vilttrekket i større mon enn planframlegget. Den nye planen vil ha større negativ verknad på dyrelivet ved å hindre dyr i å vandre fritt i området. Støye vil også ha negativ verknad for både landbruksdrifta og viltdyr. Vidare er det ikkje gjort skredfarevurderingar ut over det som er skildra under aktsemdsområde, området vil strekkje seg ned til påhogsområdet i gjeldande plan, men vil gå langt innover området i planforslaget. Det er fleire ornitolog rapportar som omtalar lys og lyskjelde kva det vil ha å seie for fugletrekk, dette er ikkje omtala planen med omsyn til flysikkerheit. Bird – streik kan være særskilt alvorleg for sikkerheit.

Avsnitta om vurderingar og konklusjon er tekne inn i si heilheit slik dei er formulert av Kristiansen.

Vurderingar:

«Etter å ha gått igjennom planen å sjekka kva verknad endra reguleringsplan vil få, er eg sterkt kritisk til at eit kommunestyre kan godkjenne denne slik den ligg føre. Statens vegvesen hadde i eksisterande plan vurderingar som gjekk på ferdsselsårene for born- og unge, desse er ikkje lagt vekt på i same tyngd no. Ny plan vil utan tvil ha negative verknader for born – unge, andre med nedsett rørslefunksjonar eller andre fysiske utfordringar med bakgrunn i lengre trasear og trapper.

Problemstillinga med kuvert har vore vurdert og ikkje funne god nok i eksisterande plan. Eit tema som ikkje er så mykje omtalt er kva konsekvensane ein får av forureining ved kulverten, med plassering og utforming av denne, vil det mogleg vil auke problema kring folk med luftvegsplaga.

Gjeldande plan kjem merkbart betre ut på støy, dette er nokke som vil ha verknad på moglegheita for å utvikle området på best mogleg måte og nytte kringliggende areal best mogleg. Ser ein på støyvurderingane som er gjort vil ein med gjeldande plan kunne bygge ut område kring Volda Campus som planlagt, medan ny plan vil redusere denne moglegheita.

Statens vegvesen stadfestar langt på veg at opplevd som ein dårlegare plan opp mot faktorar som framkomst, trafikksikkerheit, tilgjengeleghet, det er heller ikkje stadfesta at det vert eit betre økonomisk grunnlag heller det motsette.

Ser ein til Furene sida er det her også mange punkt som skaper usikkerheit, det er godt mogleg ein klarer å levere eit produkt som ligg under høgderestriksjonane til flyplassen, – det vil være marginalt og mogleg hindre framtidig utvikling. Det er heller ikkje diskutert eller vurdert tilhøve og verknader lyset kan ha for fuglar og flysikkerheit. Det er fleire ornitolog rapportar som omtalar lys og lyskjelde kva det vil ha å seie for fugletrekk, dette er ikkje omtala planen med omsyn til flysikkerheit. Hjortetrekket vil mogleg verte påverka av lys plassering, det same kan verte tilfelle for Avinor.

Naturfarefaktorar som til dømes skred er berre omtala, men det er ikkje vurdert eller lagt ved eigen rapport som friskmelder tiltaket, førre plan hadde portalen under skredsone.

Det vert teke betydeleg ekstra landbruksareal utan at dette vert omtale verknad av dette for eksisterande landbruk som framleis er i drift. I tillegg til landbruksverkanden med, vil den nye planen ha større verknad på det viktige hjortetrekket for regionen.

Støytihøva vil verte sterkt forringane etter dei støysonekarta som er lagt fram for ny reguleringsplan, dette vil også kunne få negativ verknad for eksisterande storfe – drift i det regulerte området, der det er siste garden som er i dagleg drift i området. Mogleg støy også vil verke på anna dyreliv, ikkje utgreia.

Trafikksikkerha med større moglegheit for viltkryssing vil verte påverka i negativ retning.»

Konklusjon:

«Det ligg for mange uavklarte utfordringar som vil kunne ha negativ verknad i reguleringsplanen som no ligg ute til høyring, mot eksisterande plan. Dei nye løysingane vil mogleg ha positiv effekt på nokre marginale område, men ser ein det opp mot dei moglege negative effektane, er eg av den oppleving at ein bør gjennomføre eksisterande plan og forkaste det nye planforslaget.

Eksisterande plan er mogleg ikkje perfekt på alle områder, men tar innover seg og stettar betre Nasjonale krav, trafikksikkerheit, samfunnssikkerheit, framtidig utvikling og vekst på begge sider av tunellen, barn og unge,– andre interesser, sikrar betre landbruket, flysikkerheit, forureining og støyproblematikk, natur og vilt, med meir.

Det vert vanskeleg å sjå at det ligg føre grunnlag for endringar av eksisterande plan, og vil med dette sterkt råde frå at den vert vedteken.

Det er viktig at kommunestyret kjenner rolla si som lokale planmynde og sett seg inn i plangrunnlaget og fattar sitt vedtak på kunnskapsbasert grunnlag.

Det hastar med å få gjennomført bygginga av tunellen, då gjeldande tilhøve ikkje er optimale, noko Statens vegvesen også stadfestar. Det vert difor naudsynt å stå på eksisterande plan og politisk påverke gjennomføring ved at det vert løyvd tilstrekkeleg midlar for gjennomføring av planen.

Eksisterande plan gjeld og har planlagt oppstart i 2025, dette må ein arbeide politisk med å få igjennom ved naudsynte løyingar frå Stortinget.

Det hastar med å få gjennomført tiltaket «Voldatunnelen» E39 Volda– Furene, eksisterande plan bør leggjast til grunn.»

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen vil innleiingsvis seie at Kristiansen har ein omfattande merknad. Vi har difor som vår hovudvurdering valt å svare ut hovudsakleg punkta under andre avsnitt av Kristiansen sin konklusjon. Innleiingsvis skriv Kristiansen at han er kritisk til planforslaget fordi planforslaget fråvik fleire av premissane, og at handsaminga burde ha hatt større medverknadsfokus. Statens vegvesen har følgt dei vanlege lovpålagte reglane for medverknad både ved varsel om oppstart og offentleg ettersyn. I tillegg har Vegvesenet hatt jamlege møte med Volda kommune. I gjennomsnitt arbeidsmøte kvar tredje veke under hovudbolken av planprosessen. Staten vegvesen har dei siste åra også orientert i møta i Høgskuleforum, samt at det er orientert i formannskapet ved fleire høve.
2. Statens vegvesen er eining i at aust–vest–retning er hovudtrasé for gående og syklande, men vi meier at ei løysing med undergang også tilfredsstiller dei gående og syklande sine behov for trygg kryssing av Sjukehuskrysset. Vi har vore ærlege på at Stjernebrua er ei endå betre løysing for gående og syklande, men totalt sett for alle trafikantgrupper har vi falle ned på undergangar som hovudgrep i Sjukehuskrysset.
3. Statens vegvesen la planforslaget ut til høyring og offentleg ettersyn den 20. juni 2023. Kravet til høyringsfrist er 6 veker. Høyringsfristen for planforslaget var den 18. august. Det vil seie noko over 8 veker. Ut over dette fekk blant anna Møre og Romsdal fylkeskommune fristforlenging til den 23. august, samt at Ørsta kommune og Statsforvaltaren fekk fristforlenging til den 12. september. Plandokumenta låg ute på Statens vegvesen sine nettsider frå 20. juni.
4. Det vil alltid vere eit overordna mål å redusere kostnadene når det blir jobba med ei omregulering. I prosjektet E39 Volda–Furene ligg mykje av kostnaden bunden i sjølv tunnelen med betongportalar. Uansett planforslag vil det også vere mykje omlegging av vatn og avløp i Volda. Det har i planprosessen vore eit ønske også å betre dei tekniske løysingane for biltrafikken, blant anna stigninga i Vikebygdvegen og ut av tunnelen.
5. Ingen innspel til varsel om oppstart av reguleringsarbeid får direkte tilbakemelding før ved høyring og offentleg ettersyn av planforslag. Statens vegvesen si vurdering ligg då inn i planomtalen.
6. Det er gjort nye utrekningar av kor mykje areal gammal og ny plan legg beslag på. Her viser vi til planomtalen kapittel 6.11.
7. Rampar ned i undergangane medfører at det vil vere noko lengre avstand for universelt utforma gange mellom planlagt utgang i Aasen–kvartalet og Volda–portalen. For å bøte på dette er det laga trappeløsing på begge sider. Desse er ikkje universelt utforma, men Statens vegvesen tek

- med seg innspel om at det kan etablerast areal for trilling av for eksempel syklar og barnevogner i trappeløysinga.
8. Når det skal byggast ny bebyggelse må ein skilje mellom støyfølsam og ikkje-støyfølsam bebyggelse. Rundt Sjukehuskrysset er det planlagt bygningar med 5 etasjar. Støyen går i nærmast rette linjer, og etasjar høgt opp vil bli treft av støy sjølv om biltrafikken ligg lengst ned. Mykje av støyen vil til dømes treffe Voldaportalen oppover i etasjane anten bilvegsystemet ligg nedst eller øvst, men dei nedste etasjane kan nok ha ei større skjerming ved nedgreven E39.
 9. Statens vegvesen har hatt tett dialog med Avinor om planframlegget. Høgde for lysmaster er noko Avinor og Statens vegvesen har løyst på andre flyplassar med liknande problemstillingar som i Volda. Her kan vi blant anna vise til Sola flyplass ved Stavanger. Avinor har stilt strenge krav til lysstolpar med armatur, blant anna vinkel på lyset, og at fuglar ikkje kan sette seg på armatur.
 10. Ein konsekvens av heva veglinje i Furene er at dagsona frå rundkøyringa mot tunnelen blir lengre enn i 2018–planen. Heile vegstrekninga skal inngjerast med viltgjerde slik at ein vil unngå kollisjon med vilt. På dagens E39 vil trafikken bli redusert. Dette kunne indikere at sannsynlegheita for viltpåkørsel kunne gå ned.
 11. Eit av måla med prosjektet er å redusere ulykkesrisiko for alle trafikantgrupper. Ny Voldatunnel vil avlaste sentrumet i Volda og vegstrekninga langs Eksetstranda. Det vil likevel vere forholdsvis høg lokaltrafikk på gamlevegen i Elvegata etter at tunnelen er opna, men all langdistansetrafikk og trafikk til områda rett rundt Sjukehuskrysset vil nok nytte seg av tunnelen. Ein naturleg konsekvens av at trafikken går ned på gamlevegen er at også ulykkesrisikoen går ned. Statens vegvesen sine utrekningar av ÅDT viser ein reduksjon på Eksetstana frå ÅDT 9400 i dag til ÅDT 5000 når bommen er nedbetalt.

Ingunn Arnesen/Aksel Farstad, gnr. 19 bnr. 97, e-post datert 09.08.2023

Deira eigedom, Joplassvegen 4, ligg nokså nær rundkøyringa som skal byggjast på Volda–sida. For dei er det særleg støy frå trafikken som er eit problem. Det er støyskjem langt eit stykke, men denne er ikkje lenger tilstrekkeleg. Trafikken har auka kraftig sidan den gongen skjermen vart bygd, og støy er problematisk ute og ved ope vindauge. Dei lurer på om kvaliteten på skjermen framleis held. Det er truleg opningar som slepp gjennom lyd. Lågaste delen av skjermen må også gjerast høgare. Dei ønskjer også bygningsmessige tiltak. Eit vindauge i skjermen er knust, og ber om at dette blir ordna.

Statens vegvesen si vurdering:

3. Eigedommen til Arnesen/Farstad er ein av eigedommane som er omtalt i støyrapporten, og skal vurderast for støytiltak under byggeplanlegginga før anleggsstart. Statens vegvesen ved drift og vedlikehald vil gjennomføre ei synfaring av skjermen, blant anna sjå på skaden med knust vindauge i støyskjermen, og ved behov skifte dette.

Bona Egedom AS v/Bjørn Støylen, gnr. 19 bnr. 232, brev datert 09.08.2023

Bona eigedom AS skriv at det er ein vesentleg reduksjon i deira tomteareal, noko som betyr at det vert eit mindre areal som grunnlag for å beregne tomteutnytting. Det har konsekvensar for planane om utnytting av resten av eigedommen, der det elles ligg til rette for fortetting.

Samstundes er den delen av tomta deira som er omregulert i planforslaget uansett ikkje aktuell for utbygging. Det vil ikkje gje nokon gevinst i form av større grøntareal å ta dette området ut av tomta.

Redusert utnytting vil derimot gje ei verdiforringing som er større enn det arealet dei misser skulle tilseie. Dette vil verte eit moment når det vert aktuelt med innløysing.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Bakgrunnen for arealinngrepet på eigedommen er bygging av fortau/mur langs Systervegen, og snuplass i Røysmyrvegen. Snuplass i Røysmyrvegen er delvis i samsvar med utforming i eldre reguleringsplan, og medfører at Røysmyrvegen ikkje får gjennomgangstrafikk. Krav her er blant anna snuplass for brannbil, noko som medfører at snuplassen blir noko større enn i eldre plan. Den delen av eigedommen som er regulert i denne omgang, men ikkje skal kjøpast for bygging av veganlegget, er regulert til bustad (gult område). Det gule arealet er tenkt brukt mellombels for bygging av anlegget (treng litt plass for maskiner og utstyr for å bygge muren mv.). Totalt gjev den nye planen eit ekstra permanent inngrep i eigedommen på 600 m².
2. Spørsmål om verdiforringing er eit spørsmål for grunnervervsfasen. Prosjektet må få løying før grunnervervet kan starte opp. Når dette blir, er ikkje kjent på noverande tidspunkt. Ny nasjonal transportplan blir godkjent sommaren 2024. Då vil ein ha meir kunnskap om når det kan forventast at prosjektet blir gjennomført.

Volda sentrum grendalag v/styret, brev datert 17.08.2023

Grendalaget viser til at det i samband med reguleringsarbeidet blei utført ei barnetrakkanalyse i planområdet i Volda. Dette vart gjennomført til eksisterande plan og er nokre år tilbake i tid, men tok før seg hovudlinjene. Omsyna er ikkje teke med i planen som no ligg ute til høyring. Ferdelsen ved Sjukehuskrysset vil auke med nye tiltak i området, og dei stiller seg undrande til at dette ikkje er teke omsyn til på same måte i planen som no ligg ute til høyring.

Grendalaget ser på det som sitt mandat å peike på kva negative verknader nytt forslag vil få for innbyggjarane og besøkande i sentrumsområda. Det å ta vekk rampe ved Voldaportalen er ikkje ei gunstig løysing.

- Dei som syklar, køyrer barnevogn, rullestolbrukarar, avgrensa rørsle, nyttar hjelpemiddel eller har andre særskilte behov får ein lenger veg og dei må krysse to undergangar.
- Det vil opplevast uthyrt for dei aller minste og mogleg dei aller eldste å bevege seg i området.
- Fare for villkryssing grunna lenger ferdsel for dei som ikkje kan nytte trapp.
- Det er etter forureiningskartet raud sone rundt kulvert, svevestøv og anna kreftframkallande støv vil mogleg samle seg i dette låge området kor dei mjuke trafikantane skal ferdast.

Punkta over er berre nokre av tilhøva som uroar grendalaget, det at biltrafikken får ein så dominerande plassering verkar også uheldig på omgjevnadene og det vi opplever som tryggheit i dag. Grendalaget

ser helst at ein held på eksisterande plan, der mjuke trafikantar vert betre teke vare på. Dei meiner det er lang omveg for dei som ikkje kan gå trapp.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Bornetrakkanalysa er vedlegg til planforslaget. Hovudfunna er opplista på side 5 i rapporten. I første kulepunkt står det at «Dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkjøring, både til skule og fritidsaktivitetar. Gangvegen langs Vikebygdvegen og Elvegata i aust–vest-retning er hovudtraseen, men også Sjukehusvegen er mykje nytta. Fersel diagonalt frå høgskulen til Kiwi er også viktig for gåande/syklande.» Hovudfunnet seier oss at det er mykje aktivitet i Sjukehuskrysset. Statens vegvesen ønskjer å vidareføre planskilt kryssing mellom mjuke og harde trafikantar, sidan det er så mange mjuke trafikantar som nyttar området ved Sjukehuskrysset. Nye samla vurderinga er at mjuke trafikantar må krysse vegane i undergangar. Uheldige løysingar i 2018–planen er blant anna stigning i Vikebygdvegen, stigning ut av/inn i tunnelen, samt behovet for pumpesump med ekstra driftskostnader i all framtid.
2. Grendalaget peikar i 4 punkt på kva negative verknader nytt planforslag vil ha for innbyggjarar og besökande i sentrumsområda og kryssing til Voldaportalen. Det er ikkje tilrettelagt for barnevogn mv. i kortaste kryssinga mellom Høgskuleområdet og Voldaportalen. Statens vegvesen ser at denne kryssinga er noko tungvindt for rørslehemma. Turen må gå via Vikebygdvegen, og turen blir lengre enn i Stjernebrukonseptet. For å bøte på dette har Statens vegvesen lagt inn to trapper, slik at dei som er funksjonsfriske kan få ein kortare tur. Statens vegvesen ønskjer også å ha tett dialog med Voldaportalen, der ein i byggeplanlegginga kan sjå på heisløysingar frå undergangane og opp i Voldaportalen. Det er også aktuelt å sjå på fortasløysingar på vestsida av Voldaportalen sitt areal i byggeplanlegginga.
3. Statens vegvesen har forståing for at undergangar kan følast som meir utrygge enn kryssing i dagen. Det er lagt opp til svært god lyssetting av undergangane, og det er så langt planlagt med opa sentraløy med diameter ca. 25 m.
4. Fare for villkryssing vil alltid vere til stades dersom folk kan finne kortare vegar å gå enn det som er planlagt. Statens vegvesen har identifisert eit punkt som har potensiale for villkryssing, og det er mellom dei to busslommene i Elvegata. Det er ikkje planlagt noko tiltak for å hindre dette på reguleringsnivå, men som innspel til byggeplannivå er det ei moglegheit for fysisk gjerde langs midten av vegen. Eit slikt gjerde kan hindre villkryssing.
5. Det er utarbeida rapport for luftforureining. I rapporten er det sagt at utrekningane tyder på at luftforureiningssone ikkje vil påverke bustader eller annan arealbruk følsom for luftforureining etter T-1520. I konklusjonen til rapporten står det at luftsonekarta, både i Volda og Furene, viser at spreiainga av luftforurening i samband med planforslaget er begrensa, og at ingen bustader blir berørte av raud eller gul luftforureiningssone. Det er likevel truleg at på stille og kalde dagar vinterstid vil ein kunne oppleve at luftkvaliteten er utilfredsstillande. Dette vil nok vere tilfelle om prosjektet blir bygd eller ikkje, og også om kryssinga for mjuke trafikantar er over eller under E39.

Leila Khanjari, e-post datert 17.08.2023

Khanjari er bebuar i vegen Nytun 27, og ho er bekymra over den nye gangfeltplanen (fortau) som skal vere i gata. Ho kvir seg for å tenkje på å måtte rygge ut på vinteren til eit gangfelt.

Vidare er ho bekymra for gatelys som skal lyse inn i huset hennar, meir innsyn og mindre privatliv. Søppelkasting inn i hagen med andre menneske tett på hagen der born leikar, samt for måking om vinteren.

Khanjari ønskjer gangfeltet blir flytta tilbake sør for Nytun i si heilheit. Det er urimleg at ho og nabane mine skal avstå areal då det offentlege har areal for løysinga sjølv. Det er ønskje om synfaring før sak blir handsama i Volda kommune.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Eit hovudgrep i vegen Nytun i høve den gamle reguleringsplanen er at fortauet er flytta til nordsida av vegen. Statens vegvesen meiner dette grepet ville gje bebuarane i Nytun sikker tilkomst til eigedommane ved gange eller på sykkel. Spørsmålet er no diskutert saman med Volda kommune, og ein er etter ei totalvurdering av innkomne merknader frå bebuarane i Nytun, kommen fram til at løysinga i den gamle reguleringsplanen blir innarbeidd i planforslaget.

Oppsitjarande langs Nytun, Knut Endre Nytun m. fl., brev datert 17.08.2023

Oppsitjarane langs Nytun skriv at dei i den seinare tid har opplevd store endringar i deira nærområde. Utbyggingane på høgskuleområdet har medført at ingen ser Voldsfjorden lenger. Ved eventuell realisering av Åsenkvarтаlet i den form som er omsøkt vil dei som oppsitjarar på Nytun også miste utsikt til Rotsethornet.

I merknad til ny reguleringsplan skriv dei at ny plan har endringar som ytterlegare vil forringe kvaliteten og ikkje minst størrelsen på eigedommane langs Nytun. I den nye planen er fortauet flytta frå sørsida til nord om eksisterande veg, og det blir behov for areal til vegskulder og deponering av snø. Det vil også opplevast meir sjenerande for oppsitjarane med fortau på nordsida med tanke på eksponering for innsyn og eventuelt søppel/rusk frå fotgjengarar inn i hagane. Oppsitjarane får i tillegg avskåre all eksisterande tilkomstar til eigedommane og må krysse gangvegen.

Dei godtek ikkje dette sidan arealet på nedsida av vegen er regulert til offentleg formål. Dei vil at fortauet blir flytta attende til sør for Nytun. Det er heilt urimeleg at dei skal avstå areal når det offentlege sit på areal sjølv. Volda kommune må støtte oppsitjarane i dette.

Det er regulert inn areal til uforholdsmessig stort kryss mellom gnr. 19 bnr. 652 og gnr. 19 bnr. 929 då vegen endar som blindveg for køyretøy og går over til gangveg. Dei er oppmerksame på at høgskulen ynskjer ein ny tilkomst for gods og varelevering til Berte Kanutte (jfr. reguleringsplan for Åsenkvartalet). Dette krysset er dimensjonert for ein heilt annan bruk og trafikkbelastning. Det vil heller ikkje vere tungtrafikk frå Røysmyrvegen til dette krysset då Røysmyrvegen vil bli stengt mot Sjukehusvegen og følgeleg vert ein blindveg. Det er difor vanskeleg å sjå kvifor dette er innlemma i plan for E39 då det ikkje foreligg konkrete planar eller søknadar for vidare bruk og heilt i utkanten av planområdet. Vi synest dette er ein urederleg og tvilsam måte å tilegne seg rettigheter for framtida på og som vil sette oppsitjarane i ein svakare posisjon ved seinare høve. Vi krev at det vert teke ut av planen og heller vert sendt ut som ein eigen regulering den dagen det eventuelt er aktuelt.

Krava er sett opp i eit samandrag:

1. Endring av kryss mellom gnr. 19 bnr. 652 og gnr. 19 bnr. 929 vert teke ut av planen.

2. Vegstubben for køyretøy nedanfor gnr. 19 bnr. 652 vert teke ut av planen, men gangvegen består.
3. Gangfeltet (fortauet) langs Nytun vert plassert sør om eksisterande veg slik det kjem fram av gjeldande reguleringsplan.
4. Det vert ikkje endringar eller brukt meir areal for veg og infrastruktur nord for Nytun.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen viser til si vurdering til eigar av Nytun 27, og vil etter ei heilheitleg vurdering flytte fortauet for Nytun tilbake på sørsida av vegen. Øvre kant av fortauet slik det er vist i planforslaget ligg kant i kant med dagens øvre veggkant. Fortauet ville ikkje komme nærmare tomtene enn det dagens veg gjer. Det er likevel slik at Statens vegvesen regulerer eit areal inn i hagane. Dette er mellombels anleggsområde, noko som gjev Statens vegvesen ein moglegheit til å gjennomføre anlegget. Det kan vere aktuelt å gjer endringar i vatn og avløpssystemet, og denne samanheng er det sannsynlegheit for at det må gravast tett opp til og litt inn i hagane. Statens vegvesen må ha dialog med grunneigarane, og korleis og kven som skal stå for tilstellinga av hagane, blir ein del av grunnervervet.
2. Krysset mellom gnr. 19 bnr. 652 og bnr. 929 vil Statens vegvesen behalde som i planforslaget. Sjølv kryssutforminga i 2018–planen var for svakt med tanke på at svingradius for at bosbil og brannbil skal komme fram.
3. Vegstubben nedanfor gnr. 19 bnr. 652 er i samsvar med 2018–planen. Vegstubben skal vere tilkomst til ledige areal ved sidan av Berte Kanutte–huset. I samtale med Volda kommune blir det sagt at det ikkje er aktuelt å ta bort denne vegstubben. Fortauet blir flytta til sørsida, og er då i samsvar med tidlegare fortausløsing.
4. Arealet nord for Nytun og inn i hagane er mellombels anleggsområde. Det er behov for arealet under anlegget. Det er regulert mellombels anleggsområde rundt vegarealet på heile planen. Mellombels anleggsområde skal ikkje ervervast av det offentlege.

Åshild og Oddmund Liaskar, gnr. 14 bnr. 1, brev datert 17.08.2023

Dei skriv at i planforslaget ligg tunnelpåhogget lengre opp i skogen og høgare i terrenget enn forslaget frå 2018. Det vil heller ikkje bli overbygg i same storleik som i 2018–forslaget. Dette vil gjere drastisk innhogg i beitemarka på nordsida av garden. Dei vil misse ti mål ekstra fulldyrka mark. Det blir meir støy. Dei gjer merksam på at det også er to brønnar som må takast hensyn til. Brønn til fjøset ligg rett ovanfor driftsbygningen og brønn til huset ligg i skoggrensa ovanfor vårfjøset. Det er naudsynt at vi har sikra tilgang på vatn. Viser til tidlegare innsendte kartskisser.

Dei er også avhengige av vegtilgang, då Tine, Nortura og dyrlege er jamlege gjestar. Eit av dei største og viktigaste hjortetrekk mellom øyane og fastlandet går i det området der tunnelen er planlagt.

Liaskar har ført opp nokre sitat frå førre utgreiing, og oppsummerer med at «Vi vil på det sterkeste anmode om bruk av plan frå 2018, då denne er godtatt av alle partar.»

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det er rett at tunnelen med bergpåhogg ligg lengre oppe i skogen og høgare i terrenget. Bakgrunnen for dette er vassproblematikk, og at tunnelen i planforslaget no har fått såkalla høgbrekke inne i tunnelen. Dette hindrar at både overflatevatn (også frå vegen) og bergvatn må førast heilt til Volda. Dette vatnet kan no leiaast i si naturlege retning ned mot Sagaelva.. Portalen i planforslaget er 140 m. Dette for å tilfredsstille hjortetrekket og støyforholda. Dette er likevel over 115 m kortare ut i terrenget enn der betongtunnelportalen stoppar i den gamle reguleringsplanen. Bakgrunnen for ikkje å forlenge betongtunnelportalen meir i planforslaget er eit både eit kostnadsspørsmål og eit spørsmål om konflikt med høgderestriksjonssona på flyplassen. Ved lengre betongtunnelportal ville portalen komme i konflikt med omtale sikringssone. I den gamle planen låg betongtunnelportalen så lågt i terrenget, at det gav rom for overfylling som kunne oppdyrkast. Etter planforslaget ville ei slik overfylling blir svært omfattande. Statens vegvesen ønskjer heller å ha bratte skråningar over betongtunnelportalen slik at naturleg beitemark og dyrkamark kan bevarast mest mogleg inntak. Det er gjort nye utrekningar av kva som ville vere arealtap for dyrka mark etter såkalla AR5–kart for prosjektet i si heilheit. Her viser vi til planomtalen og kapittel 6.11. Arealtapet for Liaskar er det ikkje rekna heilt konkret på. Slik vi ser det er det arealtap på eigedomme gnr. 13 bnr. 2 og bnr. 6. Liaskar meiner dette er ca. 10 daa. Vegvesenet har ingen nøyaktig utrekning av dette arealtapet, men vurderer Liaskar sitt anslag på 10 dekar å ligge litt høgt.
2. Statens vegvesen vil ta omsyn til dei to brønnane, og det er teke vassprøvar i planprosessen. Skulle brønnane likevel bli skada eller øydelagde må Statens vegvesen skaffe nytt vatn ved for eksempel borevatn eller tilknyting til kommunalt leidningsnett.
3. Statens vegvesen møter i alle vegprosjekt behov frå grunneigarar om tilgang til eigedommen under gjennomføringa av anlegget. Utgangspunktet er difor at eigedommen skal vere sikra tilgang også under anlegget, men at det kanskje i lengre eller kortare periodar må ordnast med interimsveg.
4. Hjortetrekket i Furene er godt kjent for Statens vegvesen, og vi viser til vår vurdering til Statsforvaltaren.
5. Statens vegvesen oppfattar Liaskar sin henvisning til sitat frå førre utgreiing til å vere sitat henta frå oppstartsmøtet (29.03.2022) med kommunen. Det er utarbeida eit nytt planforslag, og det avvik frå 2018–planen på ein god del område.

Anders Rotevatn og Silje Nedrelid, Røysmyrvegen 28, gnr. 19 bnr. 921, brev datert 18.08.2023

Anders Rotevatn og Silje Nedrelid sitt innspel er delt opp i tre hovudbolkar. Dette er merknad til bustadområde B2, VAO-rammeplan og støy.

B2

Sjølv om dei føretrekk gjeldande reguleringsplan, ser dei på det som positivt at Røysmyrvegen vert stengt for gjennomkjøring.

Merknad til formålsgrense og eigedomsgrense både aust og nord for eigedommen.

Føresegnene for B2 bør justerast slik at det blir lagt til rette for ei viss grad av modernisering. Maks gesimshøgde 4,5 meter er svært lågt og gir lite rom for fornying etter dagens standard. Føresegnene bør også opne for at «garasje/carport med innkjøring parallelt med veg kan plasserast 2,5m frå kant køyrebane eller gangvegkant».

VAO-rammeplan

Det lagt inn VA-leidningar mellom kumgruppe 18 og 19 som kryssar gbnr. 19/921. Dette er ikkje i tråd med VA-norm for Volda pkt. 4.4 Trasèvalg: «*Hovudleidningar skal fortrinnsvis liggja i veg eller i gang/sykkelveg. Anlegget skal der det er mogleg liggja på offentlig grunn.*» Med tanke på dei store areala som blir sett av til veg og anna veggrunn er det unødvendig å bandleggje bustadarealet med VA-leidningar når ein kan fylge VA-norma og legge leidningane i den nye o_GS-vegen. Det kan sjå ut som at VAO-rammeplanen er teikna over eit eldre planforslag og ikkje over planane som er ute på høyring.

Støy

Kapittelet om støy er delt inn i tre underkapittel; 3.1 Manglande støyskjerming, 3.2 Gjerder som bør være støyskjerm og 3.3 Manglar i støyrapport.

Dei skriv at det ikkje er tvil om at reguleringsplanen legg opp til eit heilt nytt samferdselanlegg. I denne samanheng etterlyser dei større fokus på støyskjerming nær støykjelda.

Det bør byggast støyskjerm på toppen av støttemur langs Systervegen. Gjerde-linja i plankartet bør få linjesymbol «Regulert støyskjerm» for å sikre at gjerdet vert oppført med støyskjermane eigenskapar. Gjerdet på toppen av portalen bør regulerast og utformast som tett gjerde/støyskjerm

I støyrapporten utført i forbindelse med det nye planforslaget kjem det fram at «*nye vegparseller i nord og sør, samt nye parseller rundt Voldaportalen har så lite trafikk at det ikke er aktuelt å vurdere videre.*» Vidare har rapporten unnlata å legge inn den nye Nytunvegen i berekningsgrunnlaget, både med tanke på trafikk og overflaterefleksjon. Vidare er det lagt inn avkørsle til Åsenkvartalet. Vegen Nytun går over tunnelportalen, og vegen ligg på fylling. Utstråling av lyd frå tunnelopninga er nemnt i støyrapporten. Støyrapporten tek ikkje omsyn til om det vert bygd kun eit tunnelløp i første omgang.

På dette grunnlag meiner dei at støy ikkje er tilstrekkeleg utgreia i planforslaget. Det er derfor viktig at støyrapporten vert revidert og at tunnelopning, alle vegar og estimerte trafikktal for framtida leggast inn i støyberekingane, slik at eventuelle behov for støyskjerming vert avdekka og implementert i plankart og føresegner.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Bakgrunnen for at aktuelle eigedomsgrenser for tomtene ligg midt i vegbana baserer seg truleg på sin tids praksis ved etableringa av tomtene. Statens vegvesen vil på noverande tidspunkt ikkje justere formålsgrensa for B2 slik at ho følgjer eigedomsgrensa i aust. Arealet ligg i skjeringsområdet for tunnelen, og det er vanskeleg å seie noko sikkert om redusert arealbehov no. I nord er arealendringane så små at det på noverande tidspunkt er vanskeleg å innfri merknaden. Sjølv om endeleg utforming medfører innsnevring av Røysmyrvegen på ei kort strekning forbi Rotevatn/Nedrelid, er vegvesenet sitt syn at eigedomsgrensa følger formålsgrensa på nordsida av eigedommen.
2. Statens vegvesen har vore i dialog med Volda kommune om gesimshøgde på 4,5 m og bygging av parallel garasje/carport. Kommunen seier at dei held fast på byggehøgda for den aktuelle eigedommen, sidan dei ønsker at den skal vere lik som for dei andre tomtene på rekka som

ligg innanfor reguleringsplanen for Røysmyra. Garasje plassert 2,5 m frå køyrebane- eller gangvegkant er greitt, då dette er i samsvar med kommunedelplan. Her står det «*Garasjar kan normalt plasserast 6 m frå vegkant på kommunale vegar. Kommunen kan likevel godkjenne plassering 2,5 m frå kant køyrebane- eller gangvegkant, dersom innkøyring er parallel med vegen.*»

3. Det er utarbeida VAO-rammeplan. Dette etter krav frå Volda kommune. Det står i VA-normen som Rotevatn/Nedrelid seier, at «*Hovudvassleidning skal fortrinnsvis liggja på i veg eller i gang/sykkelveg. Anlegget skal der det er mogleg liggja på offentlig grunn.*» Det er ikkje eit absolutt krav at hovudvassleidning skal liggja i veg eller gang/sykkelveg, men det skal fortrinnsvis liggja der. Det må i det heile vere ei praktisk tilnærming for i det heile å kunne klare å føre fram vassleidningar i eit krunglete norsk landskap. Det same meiner vi må gjelde for etablering av anlegget. Det kan vere praktisk umogleg å leggja det på offentleg grunn. Ved å forskyve formålsgrensa for B2 austover vil ein vanskeleggjere etablering i det som i dag er brukt som offentleg veggrunn. VAO-rammeplanen er eit utgangspunkt for korleis vao-området kan løysast, men planen må gå gjennom revisjonar under byggeplanlegginga.
4. Av støyrapporten kjem det fram at veganlegget blir sett på som nytt samferdsleanlegg, jf kapittel 2.2.1 siste avsnitt. Det er også laga støykart (vedlegg 3 til støyrapporten) der aktuelle støyskjermar er plassert nær støykjelda, altså nær vegen. Dette vil bli revidert i førekant av politisk behandling.
5. Det er planlagt rekkverk langs nedsida av Systervegen/fortauet til Systervegen. Dette er i utgangspunktet ikkje tenkt som tett rekkverk/betongkant. Tett rekkverk langs Systervegen vil gje refleksjon til husa på nordsida av vegen, og medføre ein langt dårlegare situasjon for desse husa støymessig enn med ope rekkverk. Grøn strek i plankartet er «vedheng» frå vegmodellen, og er fjerna frå nytt plankart.
6. Statens vegvesen vurderer det slik at støy frå portalområdet ikkje påverkar støyfølsom bebyggelse. Ein støyskjerm rundt portalområdet ville ikkje bringe nokon nye eigedommar under 55 dB.
7. I området T1 vil det vere tilrettelagt for p-plass i ventetida for Voldatunnelen. Det er difor estimert ein trafikk på ÅDT 500 i Nytun får Systervegen til avkørsla til Aasen-kvartalet. Vegar med så lite trafikk som Nytun vil ikkje generere støy som medfører tiltak, og det var dette teksten i rapporten hadde tenkt å ta omsyn til. Fartsnivået vil vere låg i Nytun.
8. Utstråling av lyd frå tunnelportalen er ikkje nemnt i støyrapporten spesielt, men dei ulike faktorane er teke omsyn til i støyutrekningane. Statens vegvesen har gjennomført ny støyutrekningar og ajourført støyrapporten slik som Rotevatn/Nedrelid ber om. Det er lagt inn nye støyskisser i planomtalen.

Asko Egedom AS v/Arne Johan Rebbestad, gnr. 19 bnr. 325, brev datert 17.08.2023

Asko Egedom AS skriv innleiingsvis at dei er eigar, utbyggar og drivar av området BKB1 (BKB1 i reguleringsplan for Voldaportalen og BKB3 i gjeldande reguleringsplan for E39). Dei skriv vidare at dei har ferdigstilt «1. byggetrinn med 3000 m² næringsareal og 30 boliger». Omreguleringa skapar ein del spørsmål, litt frustrasjon og usikkerheit som dei ønsker å få svar på. Spørsmåla er stilt opp i sju punkt.

1. Dei har eit sterkt ønske om å få beholde dagens innkøyring til BKB1 område fra vest, med ein forbetra tilkomst gjennom ekstra avkøyringsskulder på Vikebygdveien, samt avkøyringsfil frå aust på Vikebygdveien for trafikken inn på vårt BKB1 område.
2. Etter som gående, syklende og HC nå vil gå under vegen som er lagt omtrent på dagens nivå er dei betenkta på korleis tilkomsten frå alle de fire vegane til rundkøyringa er tenkt for desse gruppene.
3. Negative framtidig kostnad/konsekvensar som gjelder blant annet byggelinjer, støysituasjon, støvproblematikk, utnytting, endringar av utførte prosjektering eller behov for ny prosjektering eller liknande forventar dei at dette er kostnader som forslagstiller/eigar av ny reguleringsplan (SVV) dekkjer.
4. Dersom den nye reguleringsplanen medfører grunnavståing permanent eller midlertidig frå deira eigedom, legg dei til grunn at SVV vil erstatta dette fullt ut.
5. Når det gjeld reguleringsplanen som no vert lagt fram ser dei ingen problem med at når dei ønsker eller har behov for det, kan utnytte vår eigedom fullt ut med byggetrinn 2.
6. Dei ber om at det blir tatt opp til ny vurdering alternative løysningar for omkøyringsvegen nord for deira område.
7. Dei har eit sterkt ønske om at det aller meste av Volda – Furene «tunellen» blir dreve ut fra Furene.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Innleiingsvis ønsker Statens vegvesen å seie at Asko Egedom AS er ein stor aktør i Sjukehuskrysset, og at det vil vere behov for tett dialog framover, og særleg frå den tid byggeplanlegginga for veganlegget startar opp. Så til løysinga Asko Egedom AS skisserer i Vikebygdvegen. Denne løysinga må nok Statens vegvesen avvise på grunn av blant anna plassmangel for dei etterspurde tilleggsfelta i Vikebygdvegen, og at trafikken blir forholdsvis høg på denne strekninga mellom dei to rundkøyringane. Trafikktales viser ein såkalla årsdøgntrafikk (ÅDT) på 9000–10000 bilar på strekninga. Eit T-kryss som skissert av Asko ville ikkje kunne klare å avvikle trafikken. Vi må hugse på at Vikebygdvegen blir ein del av hovudtilkomsten til sjukehuset. Statens vegvesen vil med det pågåande reguleringsarbeidet ikkje gjere endringar i hovudinhaldet i planen for Voldaportalen når det gjeld tilkomst. Tilkomst til Voldaportalen vil vere frå Heltne-rundkøringa.
2. Statens vegvesen meiner det er ein god ide å få til blant anna heisløysing frå nivået med undergangane, men Vegvesenet kan ikkje på noverande tidspunkt forplikte seg. Dette planleggingsarbeidet må vidareførast til byggeplanlegginga. Statens vegvesen har i dialog med Asko Egedom AS presentert ideen om at det kan vere behov for fortau langs vestsida av Voldaportalen. Dette må ein sjå vidare på i samband med byggeplanlegginga.
3. Statens vegvesen har alltid som eit ønske å løyse framtidige problemstillingar minneleg den dagen dei blir aktualisert. I botn for denne problemløysinga må gjeldande regelverk ligge. Ein heil del av problemstillingane som vi ser kjem til å møte i gjennomføringsfasen er alt reist opp av både Voldaportalen og Vegvesenet. Statens vegvesen ser behovet for eit tett samarbeid med Asko Egedom AS framover, og særleg frå den tid byggeplanlegginga startar opp.

4. Grunnavståing blir erstatta etter ei kvar tid gjeldande reglar. Dette gjeld både midlertidig og permanent erverv. Statens vegvesen jobbar etter prinsippet om å komme fram til minneleg løysing.
5. Det ligg ikke rekkefølgekrav for bygging av byggetrinn 2. Dette er omtalt i føresegndene til reguleringsplanen for Voldaportalen i punkt 6.4 *Rekkjefølgje i tid*. Her står det at «2. byggjesteg kan ikkje byggjast ut før vegprosjektet E39 Volda–Furene er bygd ut. Statens vegvesen opnar for dispensasjon frå rekjkjefølgjekrav dersom det i ettertid synar seg at byggjesteg 2 ikkje kjem i konflikt med vegprosjektet.» Dette ligg fast. Det har alt vore omtalt i arbeidsmøte med Asko Egedom AS at ei samtidig planlegging er ein fordel, også sett i lys av spørsmålet om heis frå nivå med undergangane.
6. Spørsmålet om behovet for omkøyringsvegen er også omtalt i Vegvesenet sine vurderingar til oppstartsvarsle. Det er ingen endringar i dette. På noverande tidspunkt kan ikkje Statens vegvesen sjå anna løysing enn at interimsvegen på sørsida av Voldaportalen må etablerast for å frigjere Sjukehuskrysset for den omfattande aktiviteten ved bygging av Voldatunnelen. Spørsmålet er også kommentert til Sameiget Voldaportalen.
7. Spørsmål om driving av tunnelen var også tema ved oppstart. Statens vegvesen legg opp til at dette i all hovudsak vil skje frå Furene, men som vi tidlegare skriv så vil det vere stor aktivitet i forskjeringsområdet i Volda med alt som skal byggast der.

Sameiget Voldaportalen v/Peder Haug, brev datert 17.08.2023

Haug skriv at uttalen er å forstå som eit svar på vegner av dei som bur i Volda–portalen. På grunn av tidsfristane og at innflyttinga skjer no, har denne uttalen ikkje vore handsama formelt av Sameiget. Peder Haug er med i interim–styret i Volda–portalen 1 og Parkeringskjellar 1. Det er særleg tre saker som er viktige for dei som bur i Volda–portalen. Dette er for det første at Voldatunnelen blir bygt snarast, for det andre at sjølv utbygginga går raskt og for det tredje at det vert teke omsyn til dei som bur i portalen i byggeperioden.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen er einig i at det er mange negative sider ved at oppstart av tunnelbygginga dreg ut i tid. Dette gjeld både mjuke trafikantar, trafikkavvikling og heile det trafiksikkerheitsmessige biletet rundt Sjukehuskrysset og verksemldene rundt. Volda–portalen vil også bli berørt med interimsveg, og bumiljø mv. vil ikkje bli normalisert før tunnelen er på plass.
2. Rask gjennomføring og bygging er viktig for Statens vegvesen, men dette må ikkje gå ut over blant anna sikker HMS. Det er mange arbeidsoperasjonar, og totalt for anlegget reknar ein ei byggetid på 4 år. Behovet for interimsvegen på sørsida av Voldaportalen ønsker Vegvesenet så kort som mogleg. Statens vegvesen ser at interimsvegen kan bli ei belastning for beburane i Voldaportalen, men pr. no er det ikkje råd å sjå andre måtar å handtere trafikken på i anleggsperioden. Prinsippet om interimsveg sør for Voldaportalen låg også inne i 2018–planen.
3. Interimsvegen på nedsida av Voldaportalen vil bli brukt i ein heil periode, og vegen må opparbeidast med fortau og asfalterast. Asfalt vil hindre støvproblem, men vi har også erfaring

med at anleggsområde med interimsvegar treng meir vask enn vegnettet elles. Fartsgrensa for interimsvegen blir ikkje fastsett i reguleringsarbeidet, men vil vere ein del av den såkalla arbeidsvarslingsplanen. Denne planen gjer Statens vegvesen eit eige vedtak på.

Aen Eiendom AS ved Henning Heltne, e-post datert 12.06.2023

Innleiingsvis skriv Heltne at Aen Eigedom As eig gnr. 19 bnr. 79, Nygardsvegen 1, i Volda, og at på eide dommen driv Buf-etat med barneheim.

Det er slike kommentarar til planframlegget:

1. Arealformål på eiendom 19/79 er feil. Eide dommen har arealformål offentleg privat tenesteyting. Ein ber om at dette blir endra i plankart før handsaming og offentlig ettersyn.
2. Det er regulert inn ein veggant på 4 meter ved siden av fortau. Dette «stjeler» uforholdsmessig mykje areal i frå eiendommen. I planskildringa side 40 der vår merknad til planen er kommentert, så stadfester Statens Vegvesen at høgdeskilnad i mellom 19/79 og vegbane bare blir 25 cm. Ein stadfester også at ein har behov for 1 meter snøpålag ved siden av fortau. Dette er ikkje følgt opp i plankart og ein bed om at plankart blir revidert på dette punktet.
3. Ein bed om at eksisterende byggelinje mot Heltnevegen blir opprettholdt. Det er ikkje behov for så brei byggelinje for å bygge eit fortau, byggelinja går også inn i bygg og gjør at trapp til 2 etasje u huset kjem innanfor byggelinje.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at arealformål på gnr. 19 bnr. 79 er offentleg privat tenesteyting (bustad/tenesteyting). Dette vil bli retta opp på plankartet.
2. På grunn av høgdeskilnaden mellom Heltnevegen og gnr. 20 bnr. 79 er det skråning (eventuelt mur) mellom grøfta og nivået i hagen. Det var ikkje kommentert høgdeskilnad i sørvestre hjørne av eide dommen. Her vil høgdeskilnaden mellom Heltnevegen og tomta vere ca. 1 m. I nordvestre hjørne vil høgdeskilnaden vere ca. 25 cm, og at det teknisk kan jamnast ut med Nygardsvegen. På toppen og i høgde med tomteterrenget, blir det sett opp ein støyskjerm. I nordvestre hjørne på eide dommen er det teke omsyn til at støyskjermen må byggast utanfor siktsonene (for biltrafikk) mellom Heltnevegen og Nygardsvegen. Dette medfører at arealformålet annan veggrunn – grøntareal (AVG) kjem noko lengre inn på eide dommen enn ein kunne forvente ut i frå dagens sikt, der støyskjerm ikkje er etablert. Arealet fargelagt turksis i innsendt merknad er areal til skråning/mur og etablering av støyskjerm.
3. Grensa Statens vegvesen har lagt inn på kartet er ikkje ei permanent byggegrense, men ei såkalla mellombels bygge- og anleggsgrense, og vi forstår Heltne sin merknad som om det er mellombels bygge- og anleggsgrense han meiner. Grense viser med andre ord kor mykje areal det er høve til å mellombels bruke for å få bygt veganlegget/støyskjermen. Når anlegget er ferdigstilt vil mellombels grense bli teken vekk. Vi ser at vår mellombels bygge- og anleggsgrense kjem i konflikt med tropp frå andre etasje, og vi vi flyttar difor grensa noko vestover på tomta.

Vikebygda grendalag v/Eli Øye Vassbotn, brev datert 17.08.2023

Grendalaget skriv innleiingsvis at dei viser til sin merknad innsendt 12.06.2022, og at dei held fast på det dei har kommentert der.

Vidare skriv grendalaget at det er svært viktig for dei at dei mjuk trafikkantane har det øverste linja i rundkøyringa. Dette er det krysset i Volda som utan tvil har mest trafikk av mjuk trafikkantar frå tidleg morgen til sein kveld. Det er svært mange born og unge som må gjennom dette krysset for å kome til skule og fritidsaktivitetar.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek det grendalaget skriv innleiingsvis til vitande, og viset til at det grendalaget held fast på er kommentert i innspelsbehandlinga til oppstartsvarselet.
2. Det er ingen endringar frå oppstartsvarselet når det gjeld bruk av undergangar for mjuk trafikkant. Bruk av undergangar for mjuk trafikkant gjeld også i planframlegget.

9.3 Merknader ved avgrensa høyring november 2023

Planforslaget låg ute til avgrensa høyring mellom 13. og 27. november 2023. Det kom inn 5 merknader. I alt 4 frå offentlege etatar og 1 frå privat grunneigar. Den 04.12.2023 blei Statsforvaltaren sitt merknadsbrev mottatt av Statens vegvesen, der også motsegn til natur- og miljøvern og landbruk blei trekt.

Oddmund Liaskar m.fl. brev motteke 26.11.2023

Innleiingsvis viser dei til grunneigarmøte onsdag 22.11.2023, og at dei på bakgrunn av møtet har følgjande merknader.

Brønnane: Dei må være sikre på at dei har tilkomst til vatn før arbeidet tek til, helst då i form av nybora djupare brønnar.

Beitemark/slåttemark: Bør unngå oppstilling av utstyr på slike område. Området nord/nord-aust for Haukåsen er i dag unytta areal og egnar seg betre til oppstilling enn myr-basert dyrka mark.

Erstatning av tapt areal av dyrka mark: Fremma av Fylkesutvalget og kan være ei løysing på sluttstillinga av prosjektet. Det er areal i nærleiken av garden som kan løysast ut hjå grunneigarar, men då må dialog kring dette tidleg på plass. Utspel kring dette bør også være godt i gang innan påbegynt arbeid, då dette kan være krevjande for fleire partar.

Gardsveg/tilkomstveg i anleggsperioden: Gardsveg/tilkomstveg er bygd på myrjord og er ikkje dimensjonert for tyngre køyretøy. Det er best å drive frå rundkøyringa og innover, slik at tilkomst er sikra når det trengs i anleggsperioden.

Lysforureining frå rundkøyringa og inn til tunnelen: Dei vil få mykje lyd og lys opp frå rundkøyringa og bruva når dette blir ferdigstilt. Dei ynskjer seg blendingsplater på autovernet frå rundkjøringa og opp til tunnelopninga. Dette vil være eit bra tiltak både for folk, fe og vilt.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har god kjennskap til brønnane. Det er teke vassprøvar, men det er ikkje sett på tilsig sidan brønnane er godt tildekte. Det er, sett i lys av vasstilsig til brønnane, grei avstand

- til tunnelen, slik at erfaringmessig skulle ikkje tunnelen få innverknad på tilsiget. Dette veit ein sjølv sagt ikkje heilt sikkert. På bakgrunn av god beredskap vil Statens vegvesen foreslå å legge mellombels slange fram til garden før arbeidet startar opp. Det er ikkje naturleg å bestemme i detalj korleis mellombels vassforsyning skal organiserast no i reguleringsfasen. Det skal vere nok tid til å avklare dette i byggeplanlegginga/grunnervervsfasen før sjølve anleggsstarten ute i marka. Det må også vere god dialog og samarbeid med kommunen i dette spørsmålet.
2. Gjennomføring av eit tunnelprosjekt krev ein heil del mellombels byggje- og anleggsområde (riggområde) rett ved portalområdet. Det er også tenkt at all tunneldriving skal skje frå Furenesida. Det er difor sett av nokså omfattande område til rigg her. Statens vegvesen er kjende med dei problem (både vinterfór og sommarbeite) som garden vil stri med under anleggsgjennomføringa. Statens vegvesen har som intensjon å bruke så lite riggområde som mogleg. Område nordvest for Sagelva er sett av til F/K/I2, og det er naturleg at dette arealet blir eit førsteval når det gjeld riggområde.
 3. I samband med Fylkesutvalet sitt vedtak om trekking av motsegn blei det sett eit bør-krav om at *Medgått dyrkjord bør bli erstatta gjennom jordflytting eller nydyrkning på eit anna areal*. Dette spørsmålet er også omtalt av Landbrukskontoret Ørsta Volda, og dei har sett inn ein figur med eit aktuelt areal. Dette arealet ligg på nabogarden til Oddmund Liaskar. Statens vegvesen vil jobbe med dette spørsmålet når det er avgjort at prosjektet skal byggast. Byggeplan-/grunnervervsfase startar til vanleg opp eit par års tid før sjølve anleggsgjennomføringa ute i marka, og dette vil vere eit naturleg tidspunkt å sjå meir i detalj på spørsmålet.
 4. Ein del av dei planlagte riggområda ligg slik til at for å få tilkomst til dei må gardsvegen nyttast. Sikra tilkomst er også nedfelt i vedtekten. I tilfelle gardsvegen skal nyttast i samband med anlegget er det naturleg å sjå på ei forsterking av vegen. Om gardsvegen blir nyttta veit vi ikkje på dette tidspunkt, men gjennom planlegginga må vi sikre oss rett til å bruke og forsterke vegen, slik at Statens vegvesen har tilkomst både til rigg- og forskjeringsområde.
 5. Statens vegvesen ser at den nye E39 vil medføre meir lys utover marker og gardstunet. Det er ikkje sett på konkrete avbøtande tiltak for dette i reguleringsplanlegginga. No tenkjer vi at så mykje som mogleg av jordvollen i Furene kan bevarast, og at jordvollen kan forlengast mot teknisk bygg og eventuelt langs eksisterande E39 vestover for å skjerme så godt som mogleg mot innfallande lyd.

Avinor AS, brev datert 27.11.2023

Avinor skriv innleiingsvis at dei har uttalt seg til planarbeidet tidlegare, og at det no er lagt fram ei løysing med bru og tilbaketrekt tunnelportal.

Vidare skriv Avinor at det er positivt at tunnelportalen blir redusert. Det kan sjå ut til at vegbana ligg noko høgare (1–2 meter) i terrenget i det reviderte planforslaget. Er dette rett må Statens vegvesen ta omsyn til dette når høgda på lysmastene skal vurderast. Det er lysmastene som må bereknast med omsyn til å ivareta 2,5 % hinderfrei utflygingsflate.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Det stemmer at veglinja er heva 1–2 meter i høve Avinor sitt innlimte kartutsnitt. Dette betyr at aktuelle lysmaster må reduserast tilsvarende. Det er likevel lagt opp til ei byggeplanlegging der det skal vere tett samarbeid med Avinor, og at Avinor må godkjenne lyssettinga langs vegen.

Landbrukskontoret Ørsta Volda, brev datert 23.11.2023

Landbrukskontoret Ørsta Volda syner innleiingsvis til avgrensa høyring av nytt planforslag, og at det nye planforslaget i hovudtrekk går ut på at ein har lagt inn ei 50 m lang bru som skal avhjelpe hjortetrekket, og at tunnelportalen er flytta 70 m lengre mot søraust.

Jordvern:

I planomtalen har ein no fått meir nøyaktige tal ved at det er gjort nye vurderingar for bruken av dyrka jord. I løpet av planprosessen frå 2018 til 2023 har forbruket av dyrka jord i Furene gått opp. Planen i 2018 ville bruke om lag 8,6 daa. Dette siste nye planforslaget vil bruke 15,2 daa. Forbruket vert auka ved at meir av strekninga vert liggjande i dagen og innslaget/portalen vert flytta mot søraust. Tidegare sparte ein den dyrka jorda lengst aust (øst) på teigane til 13/2 og 13/6. Dei to små arealet på nordsida bør inngå i tapt dyrka jord. Arronderinga og storleiken gjer at desse må gå ut av bruk. I forslaget er desse regulert til GN og ikkje lenger landbruk.

Erstatningsareal: I omtalen står det at Statens vegvesen av Møre og Romsdal fylkeskommune er tilrådd å erstatte tapt dyrka mark med reetablering av dyrka mark. Eit areal som kan vere aktuelt å dyrke opp til erstatning kan vere området aust for L1, kor ein har dyrkbar jord som ikkje er myr.

Det vert kommentert at matjorda som må flyttast skal sikrast gjennom ein ytre miljøplan. Landbruksfagleg oppmodar vi om at matjorda vert nytta til nydyrkning og eller forbetring av eksisterande dyrka jord.

I anleggstida vil det verte arealmessige utfordringar. Det er viktig å sikre at det aktive mjølkebruket på 14/1 «overlever» anleggstida. Det er få slike bruk i denne delen av kommunen og vi må hegne om dei som vil halde fram. Området #7 ligg på 13/2, og er i planen avsett til midlertidig bygg- og anleggsområde. Om mogleg bør dette avgrensast. #7 ligg tett opp til driftsbygninga til 14/1 og utgjer eit viktig beiteområde for mjølkekryr/storfe i sommarhalvåret. Dersom heile dette området vert avstengt for bruk i heile anleggstida så kan det ha store negative følgjer for drifta. Landbrukskontoret rår til at ein i samråd med drivar finn løysing som sikrar beite- og produksjonsareal i anleggsfasen.

Støy: Meir av vegen blir liggjande i dagen, og det kan resultere i auka støy. Det er viktig at planen har tiltak som sikrar forsvarlege forhold for gardstunet på 14/1. Tunet er driftssenter for mjølkeproduksjon. Kan ein dempe støy t.d. med støyskerm langs vegen slik som ein har ved E39 på Egset i dag?.

Hjort: Eit av områda med flest hjortepåkøyrlar i Volda kommune er ved Egset. Hjorten trekker mellom dyrkamarka nede mot fjorden og tilbake opp i skogen på andre sida av E39. Framtidig tunnel mellom Volda og Furene vil føre til mindre trafikk og dermed færre påkøyrlar i Egset-området. Landbrukskontoret har limt inn figur i merknadsbrevet som viser rørlene til merka hjortekolle i Furene.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen har gjennomført ei ny vurdering og utrekning av medgått dyrka mark for heile prosjektet både for Furene- og Voldasida. Desse utrekningane baserer seg på AR5-data. Utrekningane er ikkje oppdaterte i samsvar med siste planforslag, men Statens vegvesen meiner at differansen til nytt planforslag er marginale. Vi er einige i at dyrka mark aust for ny E39 er små og har dårlig arrondering, og dei vil høgst sannsynleg gå ut av produksjon. Det meiner vi også at areala i gjeldande plan skulle, og i praksis er medgått areal i planforslaget ca. det doble. I gjeldande plan er områda aust for E39 regulert til naturformål (LNA) og landbruksformål. I planforslaget er naturformål endra til naturområde. I praksis må dette seiast å vere det same.
2. Statens vegvesen hadde møte med familien Liaskar den 22.11.2023, og spørsmålet om drift av garden i anleggsperioden blei diskutert. Staten vegvesen er einig i at dette vil vere vanskeleg dersom alt riggområde skal nyttast for anleggsgjennomføringa. Vi viser også til vår vurdering til Oddmund Liaskar m. fl.
3. Det er gjennomført revisjon av støykartlegginga i samband med siste planforslag med hjortebru. Eigdommen til Liaskar er ein av dei som skal vurderast for tiltak når byggeplanlegginga startar opp. viser at gnr. 14 bnr. 1 skal vurderast for støytiltak i den vidare byggeplanlegginga. Dette vil altså først komme på eit seinare tidspunkt, men før oppstart av anlegget.
4. Statens vegvesen er einig i vurderinga til landbrukskontoret om at det kan bli færre påkørsler ved Egset–området når ny E39 er på plass, og trafikken går ned på eksisterande veg.

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev datert 27.11.2023

Fylkeskommunen skriv innleiingsvis at dei utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øvste mynde.

Saka gjeld avgrensa høyring i samband med områderegulering for E39 Volda–Furene. Dei viser til brevet som dei sendte 10.11.2023, der dei trekte motsegna som dei hadde til planframleggelsen ved offentleg ettersyn 21.08.2023.

Landbruk:

I etterkant av offentleg ettersyn blei det gjennomført ei kvalitetssikring av arealtapet for både permanent og mellombels situasjon. Dette gjeld både Volda-sida og Furene-sida. I den avgrensa høyringa er arealtapet framstilt både for 2018-planen og arealtapet etter dialogmøta med Statsforvaltaren der det er teke inn forslag om hjortebru.

Ubygginga i planforslaget med hjortebru vil netto legge permanent beslag på knappe 25 dekar dyrka mark. Fylkesutvalet vedtok 4.10.23 at medgått dyrkjord bør bli erstatta gjennom jordflytting eller nydyrkning på eit anna areal. Statens vegvesen ser det ikkje som tilrådeleg å bruke myr nord/nordaust for ny vegtrasé i Furene til dette. Dette myrområdet ligg også i vilttrekket, og skal ligge urørt i framtidig situasjon, samtidig som ein dermed avgrenser klimagassutslepp frå inngrep i myr. Vi ser klart ulempen med å dyrke opp myr og ber om at det vert vurdert andre areal som kan erstatte tapet av dyrka jord.

Planframleggelsen fører elles til at om lag 56 dekar dyrka jord kan verte beslaglagt til rigg- og deponiområde i anleggsperioden. Etter at anlegget er ferdigstilt, skal desse areala først tilbake til sitt opphavlege formål. I planomtalen og føresegnene er det skildra korleis dette skal gjerast. Rettleiaren «Jordmassar – frå problem til ressurs» frå Norsk landbruksrådgiving/NIBIO kan vere nyttig å nemne her.

Anleggsarbeidet vil få store ulempar for dei som driv landbruk i området. Sjølv om riggområdet skal først tilbake til landbruksjord, bør ein arbeide for at minst mogleg areal vert brukt til riggareal.

I konklusjonen viser dei til vedtak i fylkesutvalet om å minimere bruk av dyrkjord og erstatte medgått dyrkjord med jordflytting og nydyrkning. Dei viser også til merknadene om landbruk og ber om at desse vert tekne med i slutføringa av planen.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Spørsmålet om å erstatte medgått dyrka mark er teke opp av både Landbrukskontoret i Volda Ørsta og den aktuelle grunneigaren. Staten vegvesen vil arbeide vidare med dette på aktuelt tidspunkt, det vil i praksis seie ved oppstart av byggeplanlegginga/grunnervervsfasen. Dette skjer normalt ca. 2 år før oppstart ute i marka.
2. Spørsmålet om drift av garden i anleggsperioden er også vurdert og drøfta i merknadsvurderinga til Liaskar m. fl. og til landbrukskontoret. Statens vegvesen ser at dette kan vere ei stor utfordring dersom alt midlertidig riggområde skal brukast i heile anleggsperioden. Bygging av tunnel er arealkrevjande i portalområdet, men Statens vegvesen vil arbeide mot entreprenørane for å redusere behovet for riggområde, slik at ein tek omsyn til drifta av gardsbruket.

Ørsta kommune, brev datert 29.11.2023

Innleiingsvis viser dei til at formannskapet har i møte 28.11.2023, sak 117/23, fatta følgjande vedtak: Ørsta formannskap syner til den avgrensa høyringa på områderegulering for E39 Volda–Furene når det gjeld nytt planframlegg i Furene.

Formannskapet har ikkje noko å merke til prinsippet om ei «hjortebru» med breidde på 50 m for å sikre hjortetrekket sin funksjon i området. Formannskapet ber om at følgjande moment vert vurdert nærmare.

- *Planføremålet på vertikalplanet under bruva bør vere i samsvar med funksjonen som viltkorridør, med tilhøyrande føresegner som sikrar funksjon og kvalitet på arealet*
- *Det bør vurderast å gjere bruva/undergangen meir rettvinkla på vegen for å betre synlegheit og best mogleg funksjon for viltet*
- *Terrengetforming og støttemurar rundt brufundamenta må utformast slik at det gjev mest mogleg opning inn mot undergangen*
- *Tilhøyrande viltgjerde må slutte inntil brukara og ha ei best mogleg utforming for å leie hjorten «på rett veg»*

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Ørsta kommune ikkje har noko å merke til prinsippet om ei «hjortebru» med breidde 50 m for å sikre hjortetrekket sin funksjon i området.

2. Planføremålet under bruha er annan veggrunn grøntareal, med ei tilhøyrande omsynssone bevaring naturmiljø (H560). Bakgrunnen for omsynssona er å sikre hjortetrekket under bruha. I tillegg er det i vedtekene teke inn at det ikkje er lov til å lagre noko under bruha (bruene ved to tunnelløp).
3. I møte med Statsforvaltaren den 29.11.2023 blei spørsmålet om å planlegge bruha med landkar rettvinkla på veglinja diskutert. Statens vegvesen vil legge dette til grunn i nytt planforslag, men ei slik løysing vil medføre at Sagelva og driftsvegen må leggast om i ei s-kurve for å få på plass bruaksane (brysøyrene).
4. Det er teikna inn murar ved alle brufundament (landkar) for å sikre mest mogleg opning inn mot undergangen, jf teiknforklaring og linjesymbolet regulert støttemur. Dette kjem fram av detaljane rundt landkaret på plankart R08.
5. Statens vegvesen har som mål at viltgjerde skal gjerde ute hjorten frå ny E39 for å hindre viltpåkøyrlar frå rundkøyringa i Furene og inn mot tunnelportalen. I vedteken er det teke inn eit krav om at løysinga skal diskuterast med kommunen (Volda) og Statsforvaltaren. Dette skal sikre ei god løysing og utforming av viltgjerdet.

Statens vegvesen si vurdering:

1. Statens vegvesen tek til vitande at Statsforvaltaren trekkjer motsegna knytt til natur- og miljøvern med viltundergang under hjortebroa i Furene. Statens vegvesen vil sikre kantvegetasjon langs Sagelva i ei breidde på 2 meter på kvar side av elva gjennom føresegna.
2. Statens vegvesen tek til vitande at Statsforvaltaren trekkjer motsegna knytt til landbruk og tap av dyrka mark.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, brev datert 04.12.2023

Statsforvaltaren skriv kort innleiingsvis at der er staten sin representant i fylket og har fleire roller og oppgåver innan planlegging etter plan- og bygningslova.

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde følgande merknader:

Natur- og miljøvern

I etterkant av motsegna har det vore fleire møter mellom Statens vegvesen, Volda kommune, Avinor og Statsforvaltaren. Siste planframlegget fekk Statsforvaltaren oversendt 01.12.2023, og dette ligg til grunn for at Statsforvaltaren kan trekke motsegna. Planframlegget regulerer ein viltundergang for hjortetrekket med tilhøyrande føresegner. Føresegna sikrar at arealet skal fungere som viltundergang og ikkje kan nyttast til anna føremål. I tillegg er det regulert inn ein landbruksveg under bruha.

Viltundergangen i Furene har planføremål anna veggrunn – grøntareal, AVG, med omsynssone H560_3. Vi ber om at kantvegetasjon langs bekken sikrast med 2 meter breidde på kvar side gjennom føresegna knytt til omsynssona.

Landbruk

Planframlegget medfører noko større tap av dyrka jord enn det som var tilfellet for reguleringsplanen frå 2018. Dette er uheldig, men ut frå ei samla vurdering vil Statsforvaltaren likevel ikkje oppretthalde motsegna knytt til tap av dyrka jord.

Konklusjon

Statsforvaltaren trekkjer med dette motsegna til detaljregulering for E39 Volda – Furene – 2022002.

10 Reguleringsføresegner – Reguleringsplan E39 Volda–Furene

Plan-ID: 1577_2022002

Dato for planframlegg: 06.06.2023, sist revidert 04.12.2023

Eigengodkjent i Volda kommunestyre uendra: PS 98/23, 14.12.2023.

§ 1 GENERELT

1.1 Plantype og planavgrensing

Reguleringsplanen er ein områdereguleringsplan etter plan- og bygningslova §12–2. Planavgrensing er vist på plankart datert 06.06.2023, målestokk 1:1000. Reguleringsføresegnehene gjeld for områda innanfor plangrensa.

1.2 Føremål med planen

Hovudformålet med planarbeidet er å skaffe formelt plangrunnlag til å etablere ny E39 på strekninga mellom Volda og Furene.

1.3 Reguleringsføremål

Planområdet er regulert til følgjande føremål:

Bygningar og anlegg (pbl §12–5 nr 1)

- Bustadar, B
- Offentleg eller privat tenesteyting, T
- Leikeplass, LEK
- Kombinert byggje- og anleggformål, KBA
- Bustad/forretning/kontor, B/F/K
- Forretning/kontor/industri, F/K/I
- Bygningar og anlegg, F/K/T
- Angitt byggje- og anleggsformål kombinert med andre angitte hovudformål, BAA

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12–5 nr 2)

- Køyreveg, KV
- Fortau, FO
- Gang-/sykkelveg, GS
- Annan veggrunn – tekniske anlegg, AVT
- Annan veggrunn – grøntanlegg, AVG
- Tekniske bygningar, SBK

Grøntstruktur (pbl § 12–5 nr 3)

- Naturområde, GN
- Friområde, FRI

Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (pbl § 12–5 nr 5)

- Landbruks-, natur- og friluftsområde, L

Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl § 12–5 nr 6)

- Naturområde i sjø og vassdrag, NSV

Omsynssoner (pbl § 12–6)

- Frisiktsone; H140_
- Sikringssone tunnel, H190_
- Sikringssone flyplass, H190_
- Bevaring naturmiljø, H560_
- Detaljeringszone, H910_

Områdeføresegn (PBL § 12–7 nr 1)

- Midlertidig bygge- og anleggsområde, #

§ 2 PLANKRAV

For område B1, B3, T1–T5, KBA, B/F/K1, F/K/I1, F/K/I2 og F/K/T blir det stilt krav til detaljregulering, jf. pbl. §12–7 nr 11, før vidare byggetiltak eller deling av eigedom kan gjennomførast. For område B1 og B3 må detaljregulering vurderast ut frå omsøkt tiltak.

Føresegner tilhøyrande kommunedelplan for tidlegare Volda kommune med planid 2016005 vert gjort gjeldande for desse områda.

§ 3 FELLESFØRESEGNER

3.1 Landskapsbehandling og terregnbehandling

Området for veganlegget skal kartleggast for framande og uønska planteartar før anleggsstart. Ved funn skal førekostane bli fjerna, og det skal gjennomførast tiltak som hindrar spreiling med plantemateriale, lausmassar, utstyr eller anna. Statens vegvesen sin strategi/handlingsplan for framande artar skal ligge til grunn for tiltaka.

Det nye veganlegget skal vere best mogleg tilpassa eksisterande terregn og omgjevnader. Alle skjeringar og fyllingar skal vere avslutta inn mot terregn, slik at sideområda blir estetisk godt utforma og slik at overgangen mot eksisterande terregn blir så naturleg som mogleg. Alle areal knytt til veganlegget skal bli stelt til og tilsådd/tilplanta. Alle sideareal skal vere sett i stand seinast i løpet av sommaren etter at veganlegget er ferdigstilt. Mellombelse område skal tilbakeførast til det føremålet som er vist på plankartet.

Volda kommune skal godkjenne val av materialbruk og beplantning før opparbeiding av offentlege trafikkområde, fortau, gang-/sykkelveg, anna veggrunn og tekniske bygg.

Nordaust for E39 ved Furene skal areala etter tilstelling gro att med naturleg revegetering.

Sørvest for ny E39 ved Furene skal dyrka areal tilbakeførast til dyrka mark. Tilbakeført/nydyrkta areal skal ha ein jordstruktur og dreneringsstaus som sikrar produksjonsevna til arealet. Utbygginga må gjennomførast på ein måte som minimerer/reparerer jordpakking, og hindrar innblanding av stein i dyrkingslaga.

Matjord- og ev. strukturlag som blir fjerna for mellomlagring og tilbakeføring skal vere lagra kvar for seg, og bli lagt ut att i rett rekkefølge. Matjord skal lagrast i opp til to meter høge rankar.

Matjord og andre vekstmassar i område som blir rørt av utbygginga (inkludert mellombels bygge- og anleggsområde), skal takast av. Matjord og andre vekstmassar som skal brukast til tilbakeføring av området kan mellomlagrast i tiltaksområdet. Eventuell ny jord som blir tilført anlegget skal tilfredsstille krav i Håndbok R761 – Prosesskode 1.

Bekkeløp med kantsone som blir berørt i anleggsfasen, skal settast i stand mest mogleg lik dagens situasjon. I Furene kan bekkeløpet/kanalen delvis bli lagt om eller lagt i rør mellombels av omsyn til anleggsgjennomføringa.

3.2 Kulturminne (plan- og bygningslova § 12–7 nr 2)

Dersom det under anleggsarbeid blir oppdaga gjenstandar eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stansast og ein skal omgåande gi beskjed til Møre og Romsdal fylkeskommune, jf. kulturminnelova § 8 andre ledd.

3.3 Vilttrekk

For å hindre vilt i å trekke over E39 og sikre at dei blir leia over viltovergangen skal det settast opp viltgjerde rundt veganlegget i Furene. Utstrekning og utforming av gjerdet skal fastsettast i samråd med kommunen og Statsforvaltaren si miljøavdeling, jf. også figur 38 i avsnitt 6.9.2 i planomtalen. Dette gjeld også utforming av Sagelva (bekk/kanal), driftsvegen og hjortebrua.

3.4 Støy

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) skal ligge til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen. Målet er å oppfylle grenseverdi 55 dB (Lden) på uteoppholdsplass og utenfor vindu til rom med støyfølsam bruk. For innandørs støynivå i bustader, skular, sjukehus og pleieinstitusjoner er ambisjonsnivået 30 dB (Leq24h). Naudsynte tiltak mot støy går fram av støyutgreiing for reguleringsplan E39 Volda–Furene, Sweco AS, datert 29.03.2023, plassering og høgde på skjermar langs veg er vist på plankarta.

Støyfølsame bygg som etter dei fastlagte støytiltaka vist i plankarta likevel får eit støynivå over Lden 55 dB på uteplass eller over Leq24h 30 dB innandørs, skal få tilbod om lokal skjerming og/eller fasadetiltak i samband med gjennomføring av reguleringsplanen. Ei oversikt over kva eigedomar som i byggeplan vil verte nærmere vurderte for mulige støytiltak er vist i kapittel 6.12.2 og 6.12.3 i planomtalen. Konkret utforming og utføring av lokale støytiltak blir avklart i samråd med den aktuelle eigaren, og eventuelt gjennom bygesaksbehandling dersom tiltaket er søknadspliktig. Ved fasadetiltak skal det sikrast tilfredsstillande ventilasjon i samsvar med byggeteknisk forskrift til plan- og bygningslova.

Støytiltak skal vere ferdigstilt før veganlegget blir opna for trafikk.

3.5 Universell utforming

Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming og tilgjenge for alle. I trappeløysinga mot Aasenkvartalet og Voldaportalen skal det tilretteleggast for trilleløysing for sykkel og barnevogn.

3.6 Frisiktlinjer ved vegkryss

Innanfor frisiktlinje ved vegkryss skal det vere fri sikt i høgde 0,5 meter over tilstøytande vegplan.

3.7 Overvatn, drenering, tilgang til kommunaltekniske anlegg

Innanfor byggeområda må utbyggjar sørge for nødvendig drenering for overvatn og grunnvatn. Innanfor planområdet kan kommunen gjennomføre nødvendig vedlikehald av kommunaltekniske anlegg.

Overvatn skal handterast ope og lokalt, og skal takast hand om etter 3-trinnsstrategien utdjupa i kommunen sin VA-norm og med det til ei kvar tid tilrådde klimapåslaget av Norsk Klimaservicesenter, pr. i dag er dette eit klimapålag på 40 %.

Overvatn skal førast i trygge flaumvegar og ikkje kunne forårsake flaum på naboeigedommar eller tilliggande areal. Flaumvegar skal minimum dimensjonerast for 200–årsflaum + 40 % klimapåslag.

Overvatn knytt til vegprosjektet skal handterast i samsvar med VAO–rammeplan utarbeidd i tilknytt reguleringsplan.

VA-anlegg skal planleggast og byggast i samsvar med Volda kommune sin VA-norm og VAO–rammeplan. Volda kommune skal godkjenne teknisk plan før utbygging av VA-anlegg.

3.8 Byggegrense langs offentleg veg

Byggegrense langs offentleg veg følgjer veglova § 29, andre ledd der byggegrensa ikkje er vist i plankartet. Byggegrenser langs veg kan nærmare vurderast ved utarbeiding av detaljreguleringsplan for dei aktuelle områda, jf. § 2.

3. Overgang/systemskifter

Løysingar for gåande og syklande skal utformast slik at det vert etablert samlause og gode overgangar til tilstøytande gang-/sykkelvegar, fortau og avkørsler.

§ 4 BYGNINGAR OG ANLEGG

4.1 Bustader, B

Bruken av område B1 og B9 skal etter utbygging av veganlegget kunne vidareførast som i dag, innanfor dei generelle rammer gitt i planføresegner, jf. fellesføresegner § 2 og omsynssoner, jf. § 8.

Innanfor bustadområde B1 er maksimal utnyttingsgrad 40 % BYA. B1 kan nyttast til konsentrert og frittliggende småhus med gesimshøgde inntil 9 meter.

Innanfor bustadområde B2 er utnyttingsgrad for området sett til BYA maks 30 %. Det kan førast opp frittliggende småhus. Gesimshøgde skal ikkje overstige 4,5 meter frå ferdig planert grunn ved

grunnmur. Der det er naturleg å forhold seg til terrenget, kan underetasje tilpassast under føresetnad av at huset ikke er meir enn 1 etasje over denne med tillegg av loft.

Innanfor område B5, B6 og B7 skal føresegns tilhøyrande reguleringsplan for Røysmarka med planid 1995002 framleis gjelde.

I område B3 er det krav om ny detaljreguleringsplan. B3 kan nyttast til konsentrert bustadbygging med blokkbebyggelse med gesimshøgde inntil 12 meter og maksimal utnyttingsrad 45 % BYA.

Innanfor område B4 tomt gnr. 19 bn.r 268 skal føresegner til detaljreguleringsplan for Røystun panorama med planid 2021003 gjelde.

Innanfor området B4 tomt gnr. 19 bnr. 955, bnr. 914 og bnr. 823 kan det oppførast frittliggende småhus med utnyttingsgrad inntil 30 % BYA.

Innanfor B8 kan det førast opp frittliggende småhus med utnyttingsrad inntil 30 % BYA.

Innanfor tomt gnr. 19 bnr. 79 skal føresegner til detaljreguleringsplan for Nygardsvegen 2 og 4 med planid 2014 vere gjeldande.

Innanfor B9 kan det førast opp konsentrert småhus.

Garasjer kan normalt plasserast 6 m fra vegkant på kommunale vegen. Kommunen kan likevel godkjenne plassering 2,5 m fra kant køyrebane- eller gangvegkant, dersom innkjøring er parallel med vegen.

4.2 Offentleg eller privat tenesteyting, T

Område T1 og T5 er avsett til formål offentleg og privat tenesteyting for å sikre utvidingsareal for Høgskulen og kommunen sine behov for ulike utbyggingsformål. Herunder også omsorgs- / og sosialbustadar m.v. Innanfor desse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål. Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrt som del av bygg til offentleg/privat tenesteyting. Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging. Områda kan ikkje byggast ut før etter at ny E39 er bygd ut.

Område T1 kan brukast til P-plass fram til gjennomføring av tunnelprosjektet.

Områda T2, T3 og T4 er avsett til formål offentleg og privat tenesteyting for å sikre sjukehuset sitt behov for vidare utbygging. Innanfor disse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål. Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrt som del av bygg til off./privat tenesteyting. Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging.

4.3 Leikeplass, LEK

Område o_LEK og f_LEK inngår i detaljreguleringsplan for BKB3 – Vikebygdvegen 4 m.fl. med planid 2018004 som framleis skal gjelde.

4.4 Kombinert bygge- og anleggsformål, KBA

For område KBA mv. er det utarbeidd eigen detaljreguleringsplan. Byggesteg 1 er no gjennomført, og byggesteg 2 kan ikkje gjennomførast før E39 Volda–Furene er ferdigstilt. Detaljreguleringsplan for KBA mv. (Voldaportalen) får endringar med justerte gang- og sykkelvegløysingar i nordaustre hjørne.

4.5 Bustad/forretning/kontor, B/F/K

Område B/F/K1 kan nyttast til bustad/forretning/kontor kvar for seg eller som felles utbygging. Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før utbygging. Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 45 %. Bygningar på området kan ha byggehøgd på inntil 3 etasjar med maksimal gesimshøgde på 9 meter frå ferdig planert gjennomsnitts terrengnivå.

Ved detaljreguleringsplan skal det avsettast minste uteoppahdsareal slik føresett i teknisk forskrift, TEK17, og kommunedelplanen for tidlegare Volda kommune med planid 2016005/kommunen sine retningslinjer for leik og uteoppahdsareal. Minimum 50 % av slikt areal skal vere på på bakkenivå.

Deler av område B/F/K1 er omfatta av aktsemddssone for flaum. Aktsemddssona er for grovt avgrensa til å vise i områdeplanen. Reell flaumfare inkludert erosjonsfare må avklarast ved detaljreguleringsplan. Grunntilhøva må avklarast ved detaljreguleringsplan.

4.6 Forretning/kontor/industri, F/K/I

Områda F/K/I1 og F/F/I2 kan nyttast til forretning, kontor, industri kvar for seg eller som felles utbygging. Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før vidare utbygging. Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 45 %. Bygningar på områda kan ha byggehøgd på inntil 3 etasjar med maksimal gesimshøgde på 9 meter frå ferdig planert gjennomsnitts terrengnivå.

Deler av område F/K/I1 er omfatta av aktsemddssone for flaum. Reell flaumfare inkludert erosjonsfare må avklarast ved detaljreguleringsplan. Grunntilhøva må avklarast ved detaljreguleringsplan.

4.7 Forretning/kontor/tenesteyting, F/K/T

Innanfor området kan det etablerast forretning, offentleg og privat tenesteyting, kontor og omsorgs- og sosialbustader. Det er ikkje ynskeleg med etablering av bustadar her, med unntak av bustadar for å dekke kommunen sitt behov for omsorgs- og sosialbustader, og eventuelle erstatningsbygg for bustader som må rivast som følgje av framføring av veg i/til området.

Ved planlegging av området skal det sikrast løysing for vidareføring av samleveg med gangveg til områda aust for planområdet, på gnr. 20 bnr. 12 og 253 m.fl. Området kan ha ein utnyttingsgrad på inntil BYA 40 %. Bygningar på området kan ha byggehøgd på inntil 3 etasjar med maksimal gesimshøgde på 9 meter frå ferdig planert gjennomsnitts terrengnivå.

Det vert ikkje tillate utbygging før ny tilkomst frå Vikebygdvegen er etablert.

Gjennom detaljreguleringsplan for området bør det vurderast å avsette ei byggegrense på minimum 10 meter mot grøntstrukturen sør for byggeområdet. Denne sona kan nyttast til uteoppholdsareal for ny bebyggelse. Dersom areal for parkering vert etablert i denne sona, vbør areala utformast med vegetasjon og ta omsyn til grøntstrukturen som grensar til området.

4.8 Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål, BAA

For område BAA er det utarbeidd eigen detaljreguleringsplan, og føresegner til detaljregulering skal framleis gjelde.

§ 5 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.1 Generelt

Innanfor trafikkområda skal det anleggast køyrevegar og gang- og sykkelband. I ein mellombels fase kan det anleggast køyrevegar, gang- og sykkelvegar og riggareal i tilknyting til utbygging av veganlegget.

5.2 Anlegg av trafikkområde

Trafikkområde skal utformast etter byggeplan som detaljert viser utforming av veg, vegutstyr, skrånningar og murar med meir. Før anleggsstart skal det utarbeidast ein plan for trafikkavvikling i bygge- og anleggsperioden.

5.3 Køyreveg – offentleg, o_KV

Veg merka o_KV skal nyttast til offentleg køyreveg og byggast i samsvar med dei breidder som er vist på normalprofilteikningar. Køyrevenen omfattar vegbane med skulder og kryssområde. Det er ikkje tillate med andre avkøyrslar til vegen enn dei som er vist på plankartet.

5.4 Køyreveg – felles, f_KV

Køyreveg merka f_KV5 i Furene er felles privat køyreveg til oppsitjarane langs vegen, samt dei med teigar aust og vest for ny E39.

For å kunne gjennomføre anlegget og for å få tilkomst til både mellombels byggje- og anleggsområde og forskjeringsområdet i Furene, må Statens vegvesen har mellombels tilgang på f_KV5 i anleggsperioden. Vegen kan ved behov forsterkast for anleggstrafikken.

Køyreveg merka f_KV4 frå Heltnevegen er felles privat køyreveg til oppsitjarane i område B1, inkludert gnr. 19 bnr. 736. Eksisterande avkørysle til gnr. 19 bnr. 736 er stengt på grunn av etablering av støyskerm.

5.5 Køyreveg – privat, KV

Veg merka med KV er fleire private tilkomstvegar.

5.6 Fortau – FO

Område merka FO skal nyttast til fortau.

5.7 Gang-/sykkelveg, GS

Område merka GS skal nyttast til offentleg gang- og sykkelareal. Dei fire armane inn i undergangen skal merkast opp med separate felt for syklande og gåande.

5.8 Anna veggrunn – tekniske anlegg, AVT

Område merka AVT kan nyttast til midtrabatt, ledeøyer, renseanlegg mv. Teknisk infrastruktur som rør, kablar og slukar kan også vere plassert innanfor arealet.

AVT1 kan nyttast til reinseanlegg for overflatevatn, innlekkasjenvatn og vaskevatn frå tunnel og veganlegg.

5.9 Anna veggrunn – grøntareal, AVG

Område merka AVG kan nyttast til skjering, fylling, grøft, rekkverk, mur, viltgjerde og snøopplag langs køyrevenen. Teknisk infrastruktur som rør, kablar og slukar kan også vere plassert innanfor arealet.

5.10 Teknisk bygg, SBK

Område merka o_SBK kan nyttast til teknisk bygg tilhøyrande veganlegget. Teknisk bygg skal utformast i samarbeid mellom Statens vegvesen og Volda kommune.

§ 6 GRØNTSTRUKTUR (pbl § 11–7 nr 3)

6.1 Naturområde, GN

Omfattar GN1–GN4.

Innanfor område for grøntstruktur merka GN1 skal det ikkje settast i verk tiltak som reduserer område sin verdi som grøntdrag langs Øyraelva. Vegetasjonen langs elva og langs sumpige flomløp skal bevarast. Elles i området kan vegetasjonen skjøttast og tynnast. Enkle turvegar og mindre bygg og anlegg som tener friluftsliv/rekreasjon kan etablerast.

Område merka o_GN4 er naturområde som skal sikre at vilt kan trekke inn mot viltovergangen over E39. Området skal ligge mest mogleg urørt. Nødvendige tiltak for å sikre viltomsyn er tillatt.

6.2 Friområde, FRI

Område merka o_FRI er friområde som skal hindre busetnad oppå tunnelportalen, og området skal opparbeidast parkmessig.

§ 7 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDE (LNF) (pbl § 12–5 nr 5)

7.1 Landbruksføremål L

Område merka L skal nyttast til landbruksføremål.

§ 8 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG (PBL § 12–5 nr 6)

8.1 Naturområde i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, NSV

Område merka NSV i Øyraelva er ei elvestrekning der det ikkje er lov med tiltak som er i strid med vassressurslova kapittel 2.

§ 9 OMSYNSSONE (PBL § 12–6)

9.1 Sikringssone tunnel, H190_1

Sikringssone H 190_1 langs tunnel har ei utstrekning som vist i plankarta. Det er ikkje tillate å utføre sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeid som kan skade tunnelen eller innreiinga av desse. Før slike arbeid kan utførast, må det innhentast løyve frå Statens vegvesen. Dette gjeld også private tiltak over tunnelen som for eksempel boring etter grunnvatn eller jordvarmeanlegg.

9.2 Skringssone rundt flyplass, høgderestriksjon og lysbruk, H190_2 (PBL § 11–8 a)

Innanfor område H190_1 (Furene) og H190_2 er det ikkje tillate å etablere mellombels eller permanent anlegg (medrekna lysmaster) høgare enn høgderestriksjonane (2,5 % – planet og sideflate) for flyplassen tillet. Ny infrastruktur (inklusiv lysmaster) må formast slik at den ikkje tiltrekkjer seg fuglar for kvile, mat eller hekking. Avinor skal ha alle tiltak og planar (medrekna lysbruk) innanfor sona til gjennomsyn og godkjenne dei før utføring kan skje.

I anleggsperioden skal Avinor ved Hovden flyplass varslast på førehand, og vere kjent med all aktivitet og bruk av kraner og anleggsmaskiner. Avinor kan stille krav om at anleggsmaskiner og kraner må regulere sin aktivitet i samsvar med flytrafikken. Tiltakshaver kan pårekne å måtte utarbeide ein risikoanalyse av kranbruken i samrå med Avinor av omsyn til tryggleiken for fly.

9.3 Bevaring naturmiljø, H560_

Omsynssonene H560_2 skal sikre at hjortevilt og andre artar har gode vilkår for å nytte viltovergangen til å krysse E39 i Furene.

Innanfor sone H560_2 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Vegetasjonen i området skal så langt det er mogeleg bevarast. Plukkhogst av ved eller tømmer er tillate. Området skal ikkje grøftast eller dyrkast.

Omsynssone H560_3 (jf kartutsnitt i plankart R08) skal sikre at hjortevilt og andre artar har gode vilkår for å krysse under ny E39 (under hjortebruene) i Furene. Det er ikkje tillatt med lagring under hjortebruene. Innanfor sona skal det langs Sagelva sikrast ei sone på 2 meter på kvar side for kantvegetasjon.

Innanfor sone H560_1 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området.

9.4 Detaljeringssone H910_

I område merka H910_1 og H910_2 skal gjeldande detaljregulering for BKB2 og BKB3 Vikebygdvegen 4 m.fl. med planid 2018004 gjelde uendra innanfor detaljeringssona.

§ 10 OMRÅDEFØRESEGN (PBL § 12–7 nr 1)

10.1 Mellombelse bygge- og anleggsområde

Områda merka med #1–#26 kan nyttast til all verksamhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, slik som mellombelse bygningar og anlegg, mellombels lagring og vidareforedling av massar, stadeigen vegetasjon, oppstillingsareal for bilar/maskinelt utstyr m.v.

I områda merka med #7–#9 i Furene kan områda også nyttast til knusing/foredling av masse.

Når områda blir tatt i bruk, skal dei vere sikra på forsvarleg måte. Ved Furene skal lyssetting vere avskjerma mot tilgrensande område og også avklart med Avinor. Aktivitetar og anlegg med særleg skremmeffekt på hjortevilt skal om mogleg vere lokalisert sør for ny E39. Matjord skal takast vare på for tilbakeføring av landbruksareal, jf. § 3.1.

I områda kan det ikkje settast i verk tiltak som er til hinder for gjennomføring av reguleringsplanen. Når veganlegget er ferdigstilt fell områdeføresegna bort.

10.2 Krav om detaljregulering

I føresegnsområde merka H910_1 og H910_2 er det krav om detaljregulering.

§ 11 REKKEFØLGJEKRAV (PBL § 12–7 nr 10)

11.1 Ytre miljøplan

Før anleggsarbeidet blir sett i gong skal det vere utarbeidd ein plan for ytre miljø som sikrar at føringar og krav for det ytre miljøet blir ivaretakne på ein systematisk måte ved gjennomføring av prosjektet. Planen skal sikre omsyna som går fram av kapittel 8.7 i planomtalen, herunder ivaretaking av ganglinjer for mjuke trafikantar gjennom heile perioden (nærmiljø). Opplistinga i 8.7 er ikkje uttømmende.

11.2 Støy

Støytiltaka omfatta av § 3.4 skal vere ferdigstilt før veganlegget blir opna for trafikk.

11.3 Sikring av vilttrekk i anleggsperioden

Før anleggsarbeidet tek til skal tiltakshavar i samarbeid med kommunen etablere eit system som fortløpende kan vurdere og iverksette risikoreduserande tiltak langs E39 i anleggsperioden som følgje av endra trekkmønster av hjort. Rammene for tiltaka blir fastlagt i plan for ytre miljø.

11 Vedlegg

1. Plankart

2. Tekniske teikningar

- Oversiktsteikning, B001
- Plan- og profilteikningar, C001–C004
- Normalprofilteikningar, F001–F003
- Konstruksjonsteikningar, K100–K102
- Faseplanar i Volda, Y001–Y003

3. Andre dokument

- Innspel til varsel om planoppstart, endring av reguleringsplan – samla i eit eige hefte
- Merknader ved offentleg ettersyn – samla i eit eige hefte
- Støyutredning for E39 Volda–Furene, Sweco AS, mars 2023, revisjon 21.11.2023
- Vurdering av lokal luftkvalitet, Sweco AS, 27.01.2023
- Risiko- og sårbarhetsanalyse E39 Volda–Furene, Sweco Norge AS, mars 2023
- VAO-rammeplan, Sweco Norge AS, april 2023
- Borne- og studenttrakkregistrering, SVV 2016
- Kulturminnerapport, Møre og Romsdal fylkeskommune, 2017
- Notat om Dinglavatnet, datert 09.11.2022
- Notat om vassprøvar, datert 09.10.2023