

Høringsuttalelser til reguleringsplanforslag E39 Ørskogfjellet-Vik (rødt alternativ)

Høringsperiode: 15.09.22- 29.10.22

Planident: 1535_165

STATSFORVALTEREN I MØRE OG ROMSDAL	Svv's kommentarer
<p>Statsforvaltaren fremmer motsegn inntil det er tilfredsstillande avklart at regulert veglinje er den beste løysinga for kystmyr, viktige leveområde for sårbare artar og verneområda samla sett, jamfør naturmangfaldlova § 10 om samla belastning.</p> <p>Flystripa Det står at bruk av parkeringsarealet /flystripa skal vurderast ved planlegging av tilgrensande parsell. Dette burde bli utført no før ein låser vegføringa i detaljregulering Ørskogfjellet-Vik. Løysingar der ein tek i bruk flystripa vil ein truleg redusere arealinngrepet ytterlegare.</p> <p>Sammenhengen mellom planene – virkning naturmangfold Om ein i denne plana (E39 Ørskogfjellet-Vik) ikkje klarer å synleggjere godt nok samla konsekvens for naturmangfold og kva for veglinje sørover som vil gje minst negative verknader for nasjonale naturverdiar, må dette gjerast i neste planprosess.</p> <p>Dersom ein vel å utsetje avklaringa til neste delplan vidare sørover, føreset vi sikring i føresegn til denne planen opning for reguleringsendring, slik at vi har tryggleik for at avslutninga i denne planen ikkje vil gi absolutte føringar vidare over Ørskogfjellet.</p> <p>Hovudtyngda negativ effekten av ny E39 vil difor i hovudsak gjelde for areal som ligg utafor planområdet. (samla belastning av tiltaket uavhengig av plangrense)</p>	<p>Bruk av flystripa skal vurderes i forbindelse med planleggingen av strekningen Digernes- Ørskogfjellet.</p> <p>Statens vegvesen foreslår at det i planprogrammet for kommunedelplanen for delparsellen Digernes-Ørskogfjellet (som er under utarbeidelse) vises til at bruk av flystripa skal utredes ved en detaljregulering av delstrekningen. Og videre at sum belastning for naturmangfold (kystmyr, sårbare arter og verneområder) skal vurderes, og at dette <i>kan medføre behov for endring</i> av den sørligste delen av reguleringsplan Ørskogfjellet- Vik.</p> <p>SF viser jo også til at hovedtyngden av negative effekter gjelder for areal utenfor planområdet for reguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik, og det vil derfor være naturlig at vurderingene knyttes til neste parsell.</p> <p>(En bestemmelse i tråd med det Statsforvalteren foreslår vil være en ulovlig bestemmelse jfr. Pbl § 12-7.)</p> <p>Ved å ta dette i planprogrammet for planleggingen vidare sørover mener vi at SF vil få de nødvendige forsikringer knyttet til samla vurdering og muligheten for tilpasninger i grensesnittet mellom de to planene.</p>
<p>§ 3.7 c) Tettningvoll</p> <p>- SF mener det er uklart om etableringen av tettningvoller gjelder hele strekninga eller bare deler av strekninga. De ber om at bestemmelsene bekrefter at tettningvoll skal bygges på hele strekninga og at dette vises i plankart</p> <p>- Det bør også spesifiseres i best. at voll skal bygges etter prinsippet vist i figur 3 i Notat om Myr i Skorgedalen, datert 14.06.2022</p>	<p>- Det foreslås følgende tilføyelse i bestemmelsen § 3.7.c). «Tettningvoll skal anlegges sammen med avskjærende grøfter oppstrøms ny E39 fra profil 1500 fram til tunnelpåhugg.» Dette vil etter vår oppfatning gi en entydig beskrivelse av hvor tettningvollene skal anlegges, og i likhet med avskjærende grøfter vil det ikke være behov for å vise dette i reguleringskartet.</p> <p>- Tas til følge. § 3.7.c) har fått følgende tilføyelse: «Tettningvoll skal bygges etter prinsippet vist i figur 3 i Notat om Myr i Skorgedalen, datert 14.06.2022» .</p>
§ 3.7 a)	

<p>- Føresegna må supplerast med ei formulering om at dersom overvakinga viser at grunnvassnivået ikkje oppretthaldast, skal tiltak gjennomførast for å gjenopprette grunnvassnivået til opphavleg tilstand.</p>	<p>- Det foreslås følgende tilføyelse i bestemmelsen § 3.7.a): «Ved eventuell lekkasje av grunnvann, skal det iverksettes tiltak for å gjenopprette grunnvassnivået».</p> <p>Aktuelle tiltak for å sikre bedre tetting kan være å lage tetting med større omfang eller ved hjelp av andre tettingsmetoder innenfor arealet avsatt til annen veggrunn grøntareal.</p>
<p>Kompenserende tiltak</p> <p>§ 9.2 h)</p> <p>Formuleringa sikrar ikkje at det blir gjennomført kompensierende tiltak av eit omfang som står i forhold til grad av inngrep i myr, viktige naturtypar og viktige leveområde for fugl som følgje av dette planforslaget. Vi ber om at føresegna utformast med eit ambisjonsnivå som i større grad forpliktar gjennomføring av kompensasjonstiltak. Føresegnene må vere konkrete og sikre gjennomføring Arealnøytralitet bør vere førande prinsipp.</p> <p>- Ber også om at det takast ut av føresegnene at Statsforvaltaren skal vere med å utarbeide rapporten. Statsforvaltaren kan vere ein del av ressursgruppa, men Statens vegvesen og kommunane har ansvaret og må ha den aktive rolla i dette arbeidet.</p>	<p>Ingen innsigelse</p> <p>Kompensasjonsprosjektet vil bli videreført i planprogrammet for KDP Digernes- Ørskogfjellet</p> <p>Ambisjonsnivået vil bli avklart i forbindelse med planleggingen av Digernes- Ørskogfjellet hvor tiltakene vil bli sett i sammenheng.</p> <p>- Tas til følge. Reguleringsbestemmelsene er revidert i tråd med Statsforvalterens ønske.</p>
<p>Vassdrag</p> <p>§ 8.2</p> <p>- Riktig biologisk <i>kompetanse</i> må involverast både i planlegging og utføring av tiltaka.</p> <p>- Må tas inn i bestemmelsene at det også gjelder for Stordalsgrova</p> <p>- Vi ber om at kantsone langs vassdraga blir sikra i plankart og føresegner, både langs Skorgeelva og Stordalsgrova.</p> <p>Dersom disse 3 punktene endres frafaller Statsforvalteren motsegn</p>	<p>- Det foreslås følgende tilføyelse i § 8.2: «Biologisk kompetanse skal benyttes ved planlegging og gjennomføring».</p> <p>- § 8.2 er endret slik at bestemmelsen også gjelder for Stordalsgrova</p> <p>- Svv mener at kantsone langs vassdrag er tilstrekkelig ivarettatt i bestemmelsene. Det vises til § 3.1 a), e) og f) som omfatter behandling av sideterreng.</p> <p>- Et ca. 10 meter bredt belte på hver side av Skorgeelva og Stordalsgrova er tatt inn i bestemmelsesområde #2. Innenfor dette beltet skal kantvegetasjon reetableres som beskrevet i tegningene O201 og O202.</p>
<p>§ 4.6 a)</p> <p>Vannhåndtering</p> <p>- Slik formuleringa er i dag <i>sikrar ikkje føresegnene etablering av sedimenteringsbasseng</i>, men opnar for at det kan etablerast innafor arealføremål Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG).</p> <p>- Det går heller ikkje fram kvar sedimentsbasseng skal etablerast (må konkretiseres)</p>	<p>Det skal ikkje vere behov for sedimentasjonsbasseng på denne sida av tunnelen. Det vil bli etablert sedimentasjonsbasseng på Vik- sida i anleggsfasen og drivevatnet vil bli rensa der. Utslepp av drivevatn frå tunnel og avrenning frå rigg- og anleggsområder er søknadsploktige og vil bli behandla etter Forurensningsforskriften jfr. planføresegn § 9.1 g)».</p>
<p>Vannmagasin</p>	

<p>SF minner om at om tiltaket ikkje er i tråd med gjeldande planføre mål må det enten søkjast om dispensasjon eller det må utarbeidast reguleringsplan (ikke tilstrekkelig med byggesøknad) .</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p>Klima</p> <p>- Overgangsrisiko- sjansen for at framtidige miljøkrav og ny teknologi vil gje endringar i kva som blir lønnsamt i det framtidige samfunnet. Det blir vist til at gjeldande vegnormalar ikkje gir rom for reduksjon på vegbreidde for ny E39. I område med nasjonalt viktig natur- og myrområde bør det vurderast unntak frå vegnormalane.</p> <p>- Statens vegvesen skriv i Merknadsbehandlinga datert 12.09.2022 at val av material ikkje skal gjerast i reguleringsplan, men i prosjektering/gjennomføring. Føresegnene kan likevel stadfeste at ein i prosjektet må velje robuste lågutsleppsmaterial med lang levetid.</p>	<p>Svv benytter de metodene som er gjeldende pr. i dag når vi beregner framtidig trafikkmengde som grunnlag for dimensjonering av veg. H2 standarden gjelder for trafikkmengder fra ådt 6000. For E39 Ørskogfjellet- Vik er framtidig trafikk i 2050 beregnet til ådt 9000. Vegstandarder som er lagt til grunn vil med andre ord gjelde selv om trafikken skulle vise seg å bli mindre enn det trafikkberegningene legger til grunn.</p> <p>Svv har lagt til grunn minimumsbredde for motortrafikkveg. Motortrafikkveg har krav om midtdeler og da er det ingen mulighet for ytterligere reduksjon i vegbredden uten at dette vil gå ut over fremkommelighet for utrykningskjøretøy. Å søke unntak fra minimumsbredden og vegnormalens skal-krav har ingen hensikt, da svaret i utgangspunktet er gitt.</p> <p>- Det foreslås en ny bestemmelse § 3. 10 Klima med følgende ordlyd: «Det skal legges til rette for bruk av materialer med lavt klimagassutslipp, og reduksjon av klimagassutslipp skal brukes som ett av beslutningsgrunnlagene for valg av materialer og løsninger».</p>
<p>Støy</p> <p>- Vi oppmodar Statens vegvesen om å sikre at eigedomane som har krav på lokale avbøtande tiltak faktisk får tilbod om det, og ikkje berre er sikra ei vurdering, jamfør føresegn § 3.2 c). Føresegnene er ikkje formulert på ein måte som sikrar at eigedomar vil få tilbod om lokale skjermingstiltak som bidrar til å oppfylle kvalitetskriteria i kapittel 1.2 i T-1442. Vi oppmodar Statens vegvesen om å sikre at eigedomane som har krav på lokale avbøtande tiltak faktisk får tilbod om det, og ikkje berre er sikra ei vurdering, jamfør føresegn § 3.2 c).</p> <p>- Føresegnene skal vere konkrete og presise, jf. rettleiar reguleringsplan pkt 6.2 s. 138-139, og T-1442 pkt. 3.2.2 Det vil seie, <i>kvalitetskriteria skal bli gjengitt i føresegna, saman med ambisjon om Lden 55 dB på ein del av eigna uteplass og innomhus støynivå som krav i TEK17 og NS 8175 klasse C (ev. D, jf. SV Policynotat).</i></p>	<p>Iht. T 1442/2021 kap. 4.4 er det i utgangspunktet <i>ikkje krav til innendørs støynivå for fritidsbustader</i>. Kvalitetskriteriane er derfor knytt til tilgang til eigna uteoppholdsareal med tilfredsstillande støynivå som det er vist til i føresegna § 3.2 c). Det er to bygningar meint for fast busetting som blir liggande i gul støysone etter dei foreslåtte tiltaka. Dei resterande bygningane, 9 stk., er fritidsbygg.</p> <p>For å gjere ambisjonen om Lden 55 dB tydeleg foreslår vi at grenseverdien blir lagt inn i føresegna. Første setning i § 3.2 c) vil då få følgjande ordlyd: «<i>For eiendommer som etter de fastlagte tiltakene langs veg likevel får et støynivå som overskrider anbefalte grenseverdi på Lden 55 dB i retningslinje T- 1442/ 2021, skal det tilbys støyreducerende tiltak for å sikre tilfredsstillende støynivå (på ute-oppholdsareal)</i>».</p> <p>Ved utbygging av nye samferdselsanlegg og eksisterande anlegg med vesentleg (<3dB) auke i støybelastning er målsettinga å sikre at eksisterande støyfølsam bebyggelse ikkje får støynivå som overskrider grenseverdiene i tabell 2 og ivaretek kvalitetskriteriane i kapittel 1.2 i T-1442/21. Ambisjonsnivået er å overhalde</p>

	<p>kvalitetskriteriane. Om det er uforholdsmessig kostbart eller teknisk vanskeleg å tilfredsstille kvalitetskriteriane kan det akseptert mindre avvik får desse. Heilhetleg vurdering av planområdet og likebehandling bør det også leggast vekt på. Ein føresetnad for å akseptere mindre avvik frå kvalitetskriteriane er at valgte løysingar blir grunnleggjande i planomtalen og at det blir vist til kva kriteriar som er lagt til grunn ved avgjerda. Avvik bør også forankrast i føresegnene. Avbøtande tiltak bør omtalast i plankart og/eller forankrast i føresegnene.</p> <p>På reguleringsplannivå er det tilstrekkeleg å berekne lydnivåer på fasade, utan å hente inn informasjon om kva for rom som har støyfølsamt bruksformål, eller kva for delar av eigedomen som blir brukt til uteopphaldsareal. I byggeplan vil detaljert utgreiing av bygningar med støyfølsamt bruksformål gi svar på kva for bustader som vil få tilbod om lokale støytiltak. Statens vegvesen sitt policynotat (20/156752) er må på å sikre lik handtering av støy i vegprosjekt. Det gir naudsynte avklaringar og tilrådde framgangsmåtar og skal leggast til grunn ved støyutredning.</p> <p>Kva for eigedomar som faktisk vil få tilbod om lokale tiltak vil med andre ord først bli klarlagd etter ei kost/- nyttevurdering og som er ein del av detaljprosjekteringa.</p>
FYLKESKOMMUNEN I MØRE OG ROMSDAL	
<p>Planforslaget vil medføre auka klimagassutslepp og være i strid med fylkeskommunens målsetting om å være eit miljøfylke.</p> <p>- Sjølv om ny E39 i seg sjølv ikkje vil være eit miljøtiltak så kan Statens vegvesen med fordel kommunisere tydelegare eventuelle positive miljøeffektar som følgjer av redusert vegstandard og lågare fart, enn det som var utgangspunktet for planlegginga.</p>	<p>FK har levert høringsuttalelse etter fristens utløp uten at det søkt om utsettelse. Svv vil likevel gi noen kommentarer.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>- Lågare vegstandard og lågare fart vil være i strid med hovudmålsettinga for ny E39, om forventa redusert reisetid mellom byane.</p> <p>- Lågare vegstandar, lågare fart og lengre reisetid enn forventa, vil medføre at det ikkje vil være like attraktivt å pendle mellom byane som førespegla.</p>	<p>Effekt mål fra KVV: Reisetiden mellom Ålesund og Molde reduseres med ca. 40 min., fra 115 min til 74 min.</p> <p>Utredninger fra 2019 og 2021 legger til grunn ny vegstandard og viser at reisetids mål vil kunne nås med god margin. Ny veg Ørskogfjellet - Vik gir et stort bidrag når kjørelengden reduseres med 13,2 km og reisetiden reduseres med 11 min. i forhold til dagens veg, gitt at Vik – Molde er bygd.</p>
<p>- Vi viser til rundskriv R-109-25.06.2021 (FIN) og handbok V712 (STV), og at det er dagens E39 med ferje over fjorden som skal bli lagt til grunn som referansealternativ for utgreiingane (0-alternativet).</p> <p>- Dersom Statens vegvesen ønskjer å nysere referansealternativet for å synleggjere konsekvensane ved etappevis utbygging av E39 mellom Ålesund og</p>	<p>O- alternativet er i tråd med vedtatt planprogram. Det vises til planbeskrivelsen kap. 7.1 for nærmere omtale.</p> <p>Tas til orientering</p>

<p>Molde, eksempelvis ved realisering/ikkje realisering av delstrekninga Ørskogfjellet – Vik, så vil det være naturleg at dette er ei tilleggsutgreiing.</p>	
<p>- Ny E39 vil medføre negative verknader for kollektivtrafikken, blant anna gjennom tap konkurransekraft mot privatbil og redusert effekt av bypakker.</p> <p>- Meir bilbasert persontrafikk inn til byane vil vere i konflikt med målsettinga om reduksjon i klimagassutslepp.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p>
<p>-Ny E39 mellom Ørskogfjellet og Vik vil ikkje medføre nokon forbetring for gåande og syklende, ettersom desse ikkje kan nytte tunnel.</p>	<p>Det er lagt opp til at saktegående trafikk inkl. gåande og syklende skal bruke gammelvegen. Trafikkmengden her vil bli så liten at sikkerheten skal være ivaretatt. Dette gjelder for hele strekningen fra Ålesund til Vik.</p>
<p>- For at kollektivløysinga ved skisenteret på Ørskogfjellet skal kunne fungere stiller vi vilkår for eigengodkjenninga at det blir etablert haldeplassar som betener begge køyreretningane (tosidige haldeplassar).</p>	<p>Det er laget forslag til bussholdeplasser på begge sider av gml./dagens E39 i form av kantstopp. I fremtiden vil trafikkmengden på vegen bli så lav at kantstopp kan tillates, jfr. Hb N100 krav 3.3.4-14. Når trafikkmengden er mindre enn 1500 ÅDT kan kantstopp tillates. Ventearealet blir lagt slik at passasjerene kan vente utenfor kjørebanelen. Plattform er vist som formål o_SH. Det er også det lagt inn et fortau fram til avkjøringen til skisentret, vist med formålet o_SF. Resten av arealet som er vist som o_SKH40 på høringsutgaven av plankartet blir vist som parkeringsareal o_SPA. Innenfor parkeringsarealet skal det være tillatt med plassering av anlegg for hytterrenovasjon, slik det er i dag.</p>
<p>- I planomtalen saknar vi ei nærare vurdering av tema kollektivtilbod og gang- og sykkel, da mellom anna knytt til korleis Statens vegvesen ser for seg trase over Ørskogfjellet. Det kjem ikkje klart fram om det er tankar om å framleis ha sykkelrute der.</p> <p>- Vi ber om at tekst under figur 9 i planomtalen blir endra slik at det blir vist til «mogleg ny rute» for nasjonal sykkelrute, og at det går klart fram av planomtalen at endeleg traseval ikkje er landa enda.</p>	<p>- Den parallelle lokalvegen over Ørskogfjellet er beregnet for saktegående trafikk inkludert gang- og sykkeltrafikk. Kollektivtrafikken kan også velge denne traséen med de begrensning som ligger i flettekrysset på Ørskogfjellet.</p> <p>Tas til følge Teksten under figur 9 i planbeskrivelsen er endres til: «<i>Dagens skilting av Nasjonal sykkelrute nr. 1 (til venstre) og mulig ny Nasjonal sykkelrute over ny bru over Julsundet (til høyre)</i>».</p>
<p>NVE</p>	
<p><u>Naturfare</u></p> <p>- Forutsetter at SvV har kartlagt skredfare mot ny veg med utgangspunkt i tryggleikskrava slik dei er definert i N200 kapittel 1.1.8, og at de har utarbeidd eit faresonekart som syner areal som ikkje stettar tryggleikskrava. De bør då nytte dette faresonekartet til å avgrense omsynssone Skredfare H310 i plankartet.</p> <p>- For å synleggjere at det skal gjennomførast sikringstiltak bør de nytte andre verkemiddel enn omsynssone H310.</p> <p>- Dersom sikringstiltak skal gjennomførast utanfor planområdet vil vi rå SvV til å utvide planområdet og innarbeide tiltaket i planen.</p>	<p>Det vises til Rapport B19839 Skredfare og sikringstiltak 22.12.20.</p> <p>H 310 omsynssone skredfare er lagt inn i plankartet på hele det aktuelle området. Området hvor det skal etableres sikringstiltak (ledevoll) er avgrenset og merket som utformingsområde # 5 og gitt ny bestemmelse § 8.5 med følgende ordlyd: «<i>Innenfor området tillates etablering av ledevoll for skred med en høyde på opptil 10 m. Skredvullen skal ha maksimal høyde 7 m over eksisterende terreng. Helning er 1:2 eller brattere på skredside mot sør, og slakere helling mot eksisterende terreng i nord</i>».</p>

<p>Energianlegg</p> <p>- Svv har benyttet feil omsynssone for høyspent i sentralnettet (H 740 er korrekt)</p>	<p>Merknaden er tatt til følge og plankartet er revidert</p>
<p>Naturvernforbundet</p> <p>- Høringsuttalelsen er vedlagt i sin helhet</p>	<p>- Høringsuttalelsen inneholder en rekke synspunkt/ argumenter for å skote vegprosjektet E39 Ålesund- Molde. Generelle merknader rettet mot planleggingen og utbyggingen av E39 Molde- Ålesund er tidligere oppsummert og kommentert av prosjektleder Harald Inge Johnsen i notat datert 05.09.2022. Svv tar merknaden til orientering, men finner ingen grunn til å kommentere dette ytterligere. Framlagte reguleringsplanforslag bygger på tidligere fattede vedtak.</p>
<p>Romsdalsaksen</p> <p>-Sterk kritisk til sykkeveis og delt planlegging og dertil mangelfull risikovurdering. Risikoen for de to tunnelene Vikakslatunnelen og den undersjøiske tunnelen burde vært vurdert under ett.</p> <p>-Det henvises til forholdsvis gamle temaanalyser om ulykker i forbindelse med tunneler. De alvorlige branntilfellene med Gudvangasystemet er da ikke inkludert. Heller ikke mange av de alvorlige tilfellene i Oslofjordtunnelen, m.fl. Hvordan vurderinger har SVV gjort om dette?</p> <p>-Tunnelene brukt som sammenligningsgrunnlag er forholdsvis flate tunneler. Vikakslatunnelen får 3% stigning i direkte fortsettelse til lang og bratt undersjøiske Tautratunnelen. Bør man ikke sammenligne mot lignende tunnelløsninger?</p>	<p>I risikoanalysen for Vikakslatunnelen er det tatt hensyn til sammenhengen med den undersjøiske tunnelen. Konklusjonen er at risikoen for varmgang og påfølgende brann i kjøretøy er ubetydelig (side 22 i Safetec sin rapport ST-16568-2):</p> <p><i>«Samtidig vil en betydelig andel av dem som kjører i Vikakslatunnelen komme fra en lang undersjøisk tunnel under Romsdalsfjorden, med stigning på inntil 5 %. Det kan påvirke risikoen for varmgang og påfølgende brann i kjøretøy noe, men ikke betydelig.»</i></p> <p>Det er feil at de to tunnelen er i direkte fortsettelse – det er om lag 3 km med flat veg mellom de to tunnelene. Den undersjøiske tunnelen er innkortet og det er noe lengre flat strekning mellom i forhold til da risikovurderingen ble gjort (Supplement til risikovurdering av Romsdalsfjordtunnelen, datert 02.05.2023 pkt 11). Forholdet er omtalt i analysen av Vikakslatunnelen, se ovenfor.</p> <p>Forholdene er vurdert i Hazidsamling med brannvesen, tunnelsikkerhetsansvarlige og spesialistfirma. Bakgrunn i kjente tunnelsystemer og TUSi beregninger.</p>
<p>- T-kryss mot en nasjonal stamvei med fartsgrense på 80 km/t må i et moderne veisystem unngås når man skal bygge nye anlegg. I tillegg blir det forholdsvis store høydeforskjeller gjennom kryssløsningene. Er denne problematikken debattert?</p> <p>- Det legges opp til utviding av Vikakslatunnelen og E39/E136 i området til 4-felt og høyere fartsgrenser. Gjeldene motorveiplan beskriver området med 4-felt og 110 km/t. Hvordan tenkes dette T-krysset løst i den forbindelse?</p>	<p>Det vises dokumentasjon fra TS- revisor og Vegdirektoratet som ble lagt fram ved oversendelse av planforslaget. Her blir det ut fra en faglig vurdering konkludert med at kryssløsningen er utformet i henhold til normalkrav og at trafiksikkerhet og fremkommelighet er godt ivaretatt i det foreslåtte T- krysset som kobler lokalvegen til ny E136 i Fremstedalen.</p> <p>Selv om E39/ E136 får 4 felt, vil ikke dette føre til endring i T- krysset for lokalvegen.</p> <p>Selv ved doble tunnellop vil ikke farten økes til 90 km i dagsonen og farten på rampene vil ikke øke.</p>
<p>Romsdalsaksen reiser tvil om omtalen av E39 Ålesund- Molde i NTP 2022-2033 (og i planbeskrivelsen)</p>	<p>Beskrivelsen av E39 Ålesund- Molde som det vises til er rent sitat fra NTP 2022-2033.</p>

medfører riktighet når det gjelder kostnadsinnsparing, redusert reisetid og netto nytte.	
- Hvordan hensyntas rekkefølgekravet om at det ikke settes trafikk på Vik-Julbøen før Vik-Ørskogfjellet er ferdig når SVV reduserer prosjektet del 1 uten Vik-Ørskogfjellet? Dette henger ikke sammen, og vi forventer at del 1 inkluderer Vik-Ørskogfjellet.	Det vises til Samferdselsministerens svar datert 10.11.22 på tilsvarende spørsmål fra Stortingets representant Frank Sve i Stortingets spørretime: <i>«I tråd med Vestnes kommune sitt vedtak av reguleringsplan for E39 Vik-Julbøen (kryssing av Romsdalsfjorden), vil dagens fv. 661 mellom Vik og Helland bli utbetra med gang- og sykkelveg samt trafikktryggingstiltak samstundes med at fjordkryssinga blir bygd. Når E39 Ørskogfjellet-Vik opnar vil fv. 661 bli klassifisert som arm til E136».</i>
Vises til høringsuttalelsen pkt 8 med underpunkt vedr. trafikkforhold og trafiksikkerhet	Fjordkryssing er bestemt på overordnet nivå og reguleringsplanen bygger på tidligere fattede vedtak. Trafikkforhold knyttet til fergeløsning etc. er derfor ikke en del av vurderingen. At tunneler er tryggere enn veg i dagen underbygges av ulykkesstatistikk. Brastadkrysset ligger utenfor planområdet
Vises til høringsuttalelsen pkt 9 ved stykkevis og delt planlegging	Vises til notat datert 05.09.22 undertegnet prosjektleder Harald Inge Johnsen samt kommentarer til merknader fra Statsforvalteren over.
Høringsuttalelsen pkt 10	Som over
Pkt 11: Hvor store kostnader er beregnet for drift, vedlikehold og rehabilitering?	Byggingen av ny E39 medfører en økt kostnad for det offentlige i forhold til dagens situasjon på totalt 318 mill. for drift og vedlikehold. Beløpet gjelder for en periode på 40 år og er diskontert til dagens pengeverdi. Rehabilitering av tunnel er inkludert.
Vestnes kommune	
- Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedal er ikkje vurdert trygt nok i praksis og Planutvalet ber SVV sjå på alternative løysingar.	Svv kan ikkje imøtekomme kommunen på dette punktet. Det vises dokumentasjon fra TS- revisor og Vegdirektoratet som ble lagt fram ved oversendelse av planforslaget. Her blir det ut frå en faglig vurdering konkludert med at kryssløsningen er utformet i henhold til normalkrav og at trafiksikkerhet og fremkommelighet er godt ivaretatt i det foreslåtte T- krysset som kobler lokalvegen til ny E136 i Fremstedalen. I reguleringsforslaget er bredden på lokalvegen snevret inn til ett- felts veg (4 m) der vegen legges om (ca.800 m) og det også lagt opp til tiltak for å redusere vegbredden på øvrige deler av lokalvegen i byggeplanfasen. Dette vil være tiltak som bidrar til å redusere vegen «attraktivitet». Framtidig øst/ vesttrafikk (E136) vil fortsatt skal gå om Skorgedalen. Fra Tresfjordbrua i retning Ålesund vil dagens E39 skiltes som E136. Dette betyr at E 136 om Skorgedalen vil være det naturlige valget for trafikk som kommer østfra og skal sørover. Det forventes derfor svært lite trafikk i T- krysset og på lokalvegen som i hovedsak vil fungere som adkomstveg for eiendommene på østsida av ny E39/ E136.

<p>- Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa) som tek omsyn til kollektivtilbod.</p>	<p>- Tas til orientering</p>
<p>- Planutvalet er bekymra for at manglande heilheitleg planlegging Digernes-Vik også vil medføre store inngrep i naturreservata Måslia (1986) og Nysetervatnet (1988) på Ørskogfjellet.</p>	<p>- Tas til orientering</p>
<p>- Når det gjeld tilkomst til utmarksteigar på Fremstedalen, rår Planutvalet til at det som minimum blir anlagt ein avkjørsel til formålet og at tinglyste rettar til ferdsel over andre sin grunn blir sikra. SVV kan også vurdere å løyse ut og ta ned granskogen i samband med anlegget.</p>	<p>- Direkte avkjørsler fra motortrafikkveg er ikke tillatt jfr. vegnormalene N 100 3.3.2- 13. Reguleringsforslaget viser 2 planskilte kryssinger som kan benyttes som adkomst til utmarksteigene. Svv foreslår at det anlegges en enkel driftsveg på vestsiden parallelt med E39 i forbindelse med den avskjærende grøfta fra Dalliavegen og fram til berørte eiendommer. Vegen bli liggende i arealformålet o_SVG uten at Statens vegvesen får ansvar for drift og vedlikehold. Det er også sett på å anlegge en driftsveg på vestsiden av E136 med adkomst omtrent ved T-krysset, føre denne under E39-brua og opp i terrenget vest for E39. Det ble lagt til grunn at vegen kun skulle brukes av ATV eller lignende kjøretøy. Frihøyden under brua blir akseptabel, men stigningen opp mot terrenget på vestsiden blir opp mot 25%. En slik helning kan tillates på traktorveg i lassretningen (Forskrift om Landbruksveger). Svv mener at en løsning med adkomst fra lenger sør er en bedre løsning.</p> <p>- Utløsning/ uttak av granskog ligger inne i planforslaget og er omtalt i planbeskrivelsen kap. 6.8. Adkomstrettigheter er sikret i bestemmelsene § 4.3 c)</p>
<p>Statens vegvesen</p>	
<p>Ingen merknader</p>	
<p>Ståle Fremstedal /Ane Fremstedal/ Martin Bjermeland</p>	
<p>Utmarksteigene har driveplikt</p> <p>Krav om bygging av skogsveg slik at man kan fortsette å bruke skogsarealene som tidligere</p> <p>- Noen av utmarksteigene består av mye myrareal og normalt er dette et snørikt område slik at det sjelden blir tele som går dypt nok til at man kan kjøre over eiendommene slik SVV foreslår. Ofte er det et problem at det er for mye snø til å kjøre med traktor eller skogsmaskin i dette området.</p> <p>- SVV anbefaler at grunneierne skal inngå en avtale om adkomstrett utenfor teleperioden. Det er vanskelig å se hvordan en slik trasé for adkomst ikke vil utvikle seg til en form for veg som vil beslaglegge myrareal. Tap av myrareal fremstår som vikarierende argument for å unngå kostnader til etablering av skogsveg (påpeker at</p>	<p>Planforslaget legger ikke opp til å bygge nye landbruksveger, som da måtte gå parallelt med ny E39, til disse utmarksteigene eller nye direkte avkjørsler til ny E39.</p> <p>Argumentasjonen om å ikke etablere nye direkte avkjørsler til ny E39 har med trafiksikkerheten å gjøre. Det å etablere direkte avkjørsler til ny E39 kan ikke gjennomføres. I vegnormalene er det et skal-krav om at det ikke skal være avkjørsler til en H2 – veg.</p> <p>Bakgrunnen for å ikke bygge parallelle landbruksveger til ny E39 er det argumentert for i planforslaget. Det har lite med kostnaden med å bygge landbruksvegen da en slik løsning kunne eventuelt blitt utnyttet også i anleggstiden for entreprenør som bygger ny E39.</p>

<p>det er urimelig at grunneierne selv skal påkoste skogsveg)</p> <p>- SVV forutsetter at moderat trevirke på disse eiendommene blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp. Gjennom denne forutsetningen, anerkjenner imidlertid SVV i realiteten at det er direkte problematisk å hente ned trevirke i ettertid, uten at SVV løser problemene som ny E39 medfører. Det er ikke en fullgod løsning å få ned nåværende trevirke fordi de ovenfornevnte tomtene skal brukes også i fremtiden, selv om adkomsten da er vesentlig forringet.</p> <p>- Vi bestrider derfor SVVs påstand om at tapet den enkelte eiendom vurderes som liten.</p> <p><u>Tillegg fra Martin Bjermeland</u></p> <p>- Svv tar ikke høyde for skogeiendommer</p> <p>- Minimumskrav at det ikke blir færre avkjørsler enn i dag. Krav om traktorveg ved siden av hovedveg som alle grunneierne kan benytte</p>	<p>Det er viktig for Statens vegvesen å redusere miljøavtrykket til våre prosjekter så godt som det kan gjøres. Problemstillingen til det å beslaglegge myrområder oppimot interessen for å hente ut fremtidig skogsvirke via en ny skogsbilveg, er derfor avveid grundig.</p> <p>Ved gjennomføring av grunnvervet vil dette spørsmålet sannsynligvis bli tatt opp. Grunneierne har krav på dekning av det økonomiske tapet som de måtte ha som følge av bygging av ny E39. Vurderingen til denne ulempen, og da det økonomiske tapet, blir dermed tatt der.</p>
<p>Audun Karlstrøm</p>	
<p>Høringsuttalelsen er vedlagt i sin helhet</p>	<p>Høringsuttalelsen inneholder en rekke synspunkt vedr. Møreaksen og Statens vegvesen, men ingen konkrete merknader til selve planforslaget. Det vises til notat datert 05.09.22 Harald Inge Johnsen for generelle betraktninger vedr. planleggingen av E39 Ålesund-Molde.</p>
<p>Odd Jarle Talberg</p>	
<p>Viser til tidligere oversendt høringsinnspill med etterlysning av svar</p>	<p>Henvendelsen frå Odd Jarle Talberg ble sendt til Svv som et høringsinnspill til reguleringsforslag E39 Ørskogfjellet- Vik. Henvendelsen omfattet generelle forhold som ikke var knyttet til den aktuelle planen som var på høring. Henvendelsen er besvart i eget brev datert 10.11.22 av prosjektleder Harald Inge Johnsen.</p>
<p>Ester Walgermo</p>	
<p>Høringsuttalelsen retter seg i helhet om strekningen Digernesskiftet- Ørskogfjellet og trafikkforhold i Sjøholt</p>	<p>Saken er overført til kommunedelplan for Digernesskiftet- Ørskogfjellet</p>