Utbygging
Utbyggingsområde midt
E39 Ålesund-Molde
12.09.22

Statens vegvesen

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik

Høringsuttalelser
Høringsperiode 04.01.22- 15.02.22

HØRINGSUTTALELSER

1. Vestnes kommune
2. Statsforvalteren i Møre og Romsdal
3. Møre og Romsdal Fylkeskommune/ NTNU
4. Statens vegvesen Transport og samfunn
5. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
6. Mattilsynet
7. Direktoratet for mineralforvaltning
8. Norsk vegmuseum
9. Mørenett/ Nordvestnett
10. NLF Møre og Romsdal
11. Jordvern Møre og Romsdal
12. Naturvernforbundet
13. Romsdalsaksen
14. Odd Jarle Talberg
15. Rune Rekdal
16. Karen Lovise og Geir Falch
17. Anne Sofie Fremstedal
18. Ester Walgermo
19. Kjetil Danielsen
20. Øystein Sørås
21. Linda Skorgen
22. Ørskogfjellet Skisenter
23. Audun Karlstrøm
24. Statsbygg

Vestnes kommune

Saksframlegg

Arkivsak-dok.	PLAN-20/00113-21
Saksbehandler	Jan Rune Jacobsen

Utval	Møtedato	Utvalsak

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Innspel ved offentleg ettersyn

Administrasjonssjefen si innstilling:

Planutvalet i Vestnes har følgjande innspel til planforslaget:

1. Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedalen blir vurdert som ei løysing som ikkje er tilfredsstillande. Planuvalet ber SVV sjå på alternative løysingar som skissert i saksutgreiinga.
2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa), t.d. som vist i vedlagte skisser «Kryss skisenteret».
3. Pga. stigningsforhold på opp til 6% bør forbikøyringsfelt/krabbefelt planleggast i stigninga på Fremstedalen sørover mot ny E39.
4. Planutvalet går inn for lang tunnel (rødt alternativ) sidan konsekvensutgreiinga, inklusive fagrapportane er eintydig for denne løysinga, som også vil føre til færre konfliktar med etablert hytte - /seterområde på Fremstedalen/Bakkesetra. Ulempene som ein unngår med lang tunnel blir vurdert å ha større eller like stor verdi som ekstrakostnadane på ca. 25 mill. kroner. Planutvalet legg til grunn at riggområda ved Bakkesetra dermed ikkje lenger er aktuelle.
5. Planutvalet føreset, uavhengig av traseval, at grunneigarane blir sikra tilkomst til sine utmarksteigar.

Saksopplysningar

Bakgrunn:

Statens vegvesen har lagt ut forslag til reguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet - Vik til offentleg ettersyn og høyring. Dette er gjort i samarbeid med Vestnes kommune.
Formålet med reguleringsplanen er å skaffe eit formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekninga. Planforslaget viser ny E39 over ei strekning på 8370 meter. 2570 meter er veg i dagen og 5800 meter er tunnel. Høyringsperioden går frå 04.01.22 til 15.02.22. I og med at saka vart sendt tilbake til

administrasjonen i siste planutval, har ein avklart med SVV at vi får utsett fristen slik at saka kan bli behandla i planutvalet 16.02.22. Planen er tilgjengeleg på prosjektets heimeside:

https://www.vegvesen.no/nn/vegprosjekt/europaveg/e39alesundmolde/orskogfjelletvik/

Adm.sjefen ber planutvalet søke på vegvesenet si nettside for nærare informasjon (sjå lenka ovanfor), Dette då det ikkje er funne formålstenleg å legge inn alle saksdokumenta som vedlegg i denne saka.

Når det gjeld Ørskogfjell Skisenter sitt vassreservoar for snøproduksjon, blir den eksisterande dammen liggande midt i den nye E39-traseen og må derfor erstattast. Dette har vegvesenet teke omsyn til ved ein rekkefølgjeparagraf, som sikrar at eit fungerande alternativ skal vere på plass før veganlegget blir oppstarta. Dette er bra og i samsvar med innspel frå både skisenteret og kommunen.

Synkronisert utbygging
Vegvesenet har også gjort det klart at ambisjonen er å synkronisere utbygginga av parsellen Ørskogfjellet - Vik med fjordkryssinga under Romsdalsfjorden, slik at begge anlegga står ferdige samtidig. Dette er også bra og i samsvar med tidlegare innspel frå kommunen. Samtidig ønsker vegvesenet at planen for Ørskogfjellet – Vik skal bli ferdig så raskt som råd, slik at bompengesøknader kan sendast samtidig for dette prosjektet og fjordkryssinga.

Planutvalet drøfta planforslaget på sitt møte den 19. januar 2022 og bad adm.sjefen arbeide vidare med saka utifrå drøftingane og signala gitt i planutvalet.

Sjølv om mykje er bra ved planforslaget har adm.sjefen med bakgrunn i administrative vurderingar og signal frå planutvalet den 19. januar identifisert 4 punkt som planutvalet bør sjå nærare på. Desse er gjort greie for nedanfor.

Vurdering

T-kryss i Fremstedalen og hovudkryss på Bythaugen
Dette heng i hop og utgjer dei 2 første ankepunkta: Planteikninga (R03) og planomtalen side 37 viser eit T-kryss midt i stigninga på Fremstedalen. Dette krysset er tiltenkt trafikk frå Vestnessida, som skal til og frå skisenteret og utfartsområda på Ørskogfjellet. TS- revisor Håvard Parr Dimmen (Norconsult) viste i møte med administrasjonen og SVV 02.02.22, at dei har vurdert trafikksikkerheita i T-krysset i fleire omgangar og konkludert med at dette er ei trafikksikker løysning, utforma i hht vegnormalane. Vestnes kommune har ikkje same fagkompetanse på dette området som SVV, men syner til tidlegare erfaring knytt til T-kryss i kommunen.
Vestnes kommune opplever å ha eit generelt godt samarbeid med Statens vegvesen gjennom fleire tiår. Det har vore nokre kampar i høve å få til betre og tryggare løysingar. Nemner kort rundkøyringa på E39 ved Vestnes sentrum, der Vestnes kommune vann fram. Og Brastadkrysset lenger sør på E39, der vi ikkje vann fram. I krysset ved sentrum har det ikkje skjedd fatale ulykker, i motsetning til ved Brastadkrysset, som er eit T-kryss med flat veg.

Trass estimert relativt liten trafikk i lokalvegen som endar i det planlagde T-krysset, meiner adm.sjefen at ein må sjå på alternative løysingar.

I møtet med SVV 02.02.22, kom SVV med moglege forbetringsforslag:

- Redusere antallet svingebevegelser i krysset (fra 4 til 2)
- Mindre justeringer/ forbedring av stigningsforhold i kryssområdet

- Forbikjøringsfelt på påkjøringsrampe E136 eller på ny E39
  Svv mener beste løsning er på ny E39, og ikke på rampa.
  Svv har i utgangspunktet tenkt forbikjøringsfelt lenger sør innenfor planområdet for tilgrensende plan, men dette kan evt. revurderes.
- Bruk av skilting som legger til rette for at trafikken til skisenteret ikke benytter lokalvegen, men benytter toplankryss lenger sør. Vedlegger skisser som viser løsningsalternativene sør for plangrense

Sjølv om løysinga er innafor vegnormalane, bør ein stille seg spørsmål om det er fornuftig å bygge eit kryss midt i stigninga på ein europaveg (E136) med stort innslag av tungtransport og forventa god fart nedover bakkane. Når ulykker skjer i slike konfliktpunkt, er det stor risiko for fatal utgang. Ein kan ikkje sjå at forbetringspunkta ovanfor endrar risikoen i stor grad.

Alternative løysingar:
Trass estimert relativt liten trafikk i lokalvegen som endar i det planlagde T-krysset, kan ikkje adm.sjefen tilrå at eit nytt og farleg T-kryss blir bygd i stigninga på Fremstedalen slik det planforslaget viser. Det er eit både tryggare og meir akseptabelt alternativ at hovudkrysset på Ørskogfjellet blir lagt sentralt på fjellet, ved kommunegrensa på Bythaugen (jf. prinsippet i kryssalternativ C114, som er eit av mange kryssalternativ vegvesenet har presentert og jf. vedlagte «Kryss Skisenteret»). Dette er ein akseptabel og trafikktrygg omveg for skisentertrafikken. Dersom ein held fast ved at det er nødvendig med ein trase for saktegåande kjøretøy (som ikkje har lov til å bruke E39), kan denne anleggast med bom i begge endar og tilknyting ved eksisterande p-plass litt lenger nordaust på Fremstedalen. Dette vil truleg i liten grad berøre Postvegen.

I etterpåklokskapens lys hadde det såleis vore ønskeleg at plangrensa vart trekt i kommunegrensa og inkluderte hovudkrysset sentralt på Ørskogfjellet, slik det her er omtalt. Ein kan også spørje seg om ikkje det var fornuftig med 1 plan for heile strekninga Digernes – Vik, slik at ein med bokstaveleg tala større vidsyn kunne vurdere heile strekninga med aktuelle tilknytingar til sidevegar i *e*in samanheng.

Behov for forbikøyringsfelt/krabbefelt
Det tredje forholdet adm.sjefen vil påpeike er følgjande: Trafikken på E136 (Eksportvegen) som skal sørover mot Ålesund, må køyre under ny E39 og gli innpå denne frå rette sida. Dette prinsippet er sjølvsagt både nødvendig og rasjonelt. Ankepunktet er at planlagde stigningsforhold på denne påkøyringsrampen er opp mot 6%. Dette er meir enn til dømes stigningane på Vikesida av Tresfjordbrua og bakken sørover frå rundkøyringa på Vestnessida av Tresfjordbrua. 6% er i brattaste laget og kan føre til at tunge og saktegåande storbilar hindrar annan trafikk. Her bør det derfor vere forbikøyringsfelt (krabbefelt). Adm.sjefen legg til grunn at E136 er ein ei like viktig transportåre som E39 og bør ha like trygg og god trafikkflyt som den nye E39.

Lang eller kort tunnel
Siste punktet dreiar seg om at planforslaget legg til grunn det kortaste tunnelalternativet, som er ca. 25 mill. kroner billegare. Dette alternativet har påhogg nord for Bakkesetra og går i ope lende rett nedanfor Bakkesetra og ovanfor dagens veg på Fremstedalen. Denne veglinja er omtala i planen som oransje alternativ, og vil ha ein totallengde på 8370 m fordelt på 2570 m dagsone og 5800 m tunnel. Det andre alternativet, er rødt alternativ. Dette alternativet har ein tunnel som er om lag 700 m lengre enn oransje alternativ, med ei totallengde på 8220 m fordelt på 1730 m dagsone og 6490 m tunnel. Det følgjer av dette at lengre tunnel (rødt alternativ) gjev kortare dagsone som igjen inneber færre konfliktar.

SVV har i sitt forslag til reguleringsplan berre valt å legge til grunn oransje alternativ, sjølv om KU for alle ikkje-prissette fagtema stadfestar at dette alternativet er det dårlegaste alternativet for alle desse fagtema. Etter adm.sjefen sitt syn har SVV lagt for liten vekt på ikkje-prissette fagtema sett opp mot økonomisk kostnad, jf. sitat frå Reguleringsplan med konsekvensutredning E39 Ørskogfjellet- Vik s. 33:

«Statens vegvesen vurderer derfor at de negative virkningene som oransje alternativ har for ikkeprissatte tema ikke er store eller omfattende nok til veie opp for kostnadsforskjellen mellom de to alternativene. Forslaget til reguleringsplan er derfor basert på oransje alternativ». Med eit slikt avgrensa berekningsgrunnlag vil enda fleire viktige og sårbare naturområde gå tapt.

På side 32. i reguleringsplanen heiter det: *«Vegprosjektet E39 Ålesund- Molde har totalt svært mye tunnel og det er ønskelig å unngå lenger tunnel enn nødvendig, ikke minst med tanke på press for lengre tunneler andre steder i totalprosjektet.»* SVV ønskjer å unngå lengre tunnel fordi ein vil unngå press om lengre tunnel andre stader i totalprosjektet. Fordelen med ein lengre tunnel er mellom anna å redusere støy, fremje friluftslivet og landskapsbilde omkring Bakkesetra samt å redusere tapet av naturmangfald. Noko som er i tråd med KU for dei ulike fagtema.

Det kjem fram av plandokumenta at det vert betydelege inngrep i uerstattelege naturområde av nasjonal verdi, mellom anna våtmarksområde, prioriterte naturtypar og terrengdekkande myr som følgje av utbygginga. Vidare står det at oransje alternativ (kort), er vurdert til å medføre alvorleg miljøskade. Oransje alternativ gir marginalt mindre utslepp av klimagassar enn rødt alternativ, men grunna det oransje alternativet sin totale negative påverknad på naturmangfald og landskap finn adm.sjefen det rett å å tilrå rødt alternativ med lang tunnel. Sidan adm.sjefen tilrår rødt alternativ, ligg det også i dette at Bakkesetra og områda rundt heller ikkje skal nyttast til riggområde, masselagring eller ha andre former for inngrep som reduserer natur- og kulturverdiar.

Driftsvegar
Sidan det ikkje blir høve til driftsavkøyrsler frå ny E39 føreset adm.sjefen, uavhengig av traseval, at grunneigarane blir sikra tilkomst til sine utmarksteigar.

Oppsummert
Adm.sjefen har generelt inntrykk av at planen legg godt til rette for ny E39, medan tilknyting til «sidevegar» kanskje ikkje er like godt vektlagt. Adm.sjefen rår derfor planutvalet til å nytte høvet og medverke til å forbetre planforslaget. Med bakgrunn i administrative vurderingar og signal frå planutvalet den 19. januar har ein identifisert nokre punkt som planutvalet må sjå nærare på.

T-kryss: Vurderer at løysinga som er skissert ikkje er tilfredsstillande. Det er ulike løysingar for å gjere denne løysinga meir tilfredsstillande og adm.sjefen ber planutvalet vurdere desse.

Påkøyringsrampe – stigningsforhold: Stigninga er 6 %, noko som er i øvre grense sett ut frå nasjonale standardar. Eit avbøtande tiltak her er å ha eit forbikøyringsfelt (krabbefelt).

Tunell: SVV ønskjer kort tunnel sett ut frå ei vekting knytt mot økonomi. Med bakgrunn i konsekvensutgreiinga ser adm.sjefen at ein lang tunnel blir vurdert å ha færre konfliktar med etablert hytte/seterområde på Fremstedalen/Bakkesetra. Vidare vurderer adm.sjefen at inngrep knytt til naturverdiar og andre ikkje prissette fagtema har større eller like stor verdi som ekstrakostnadene på ca. 25 mill. Adm.sjefen tilrår difor lang tunnel løysing.

Vedlegg

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik - Innspel ved offentleg ettersyn
Vedtak
Skisse krysskombinasjonar på

Særutskrift:

Statens vegvesen

Vestnes kommune

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/01075
Saksbehandler Jan Rune Jacobsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Planutvalet	16.02.2022	PS-14/22

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Innspel ved offentleg ettersyn

---

Planutvalet har behandlet saken i møte 16.02.2022 sak PS-14/22

Møtebehandling

Framlegg til nytt pkt. 6 framsett i møte av Skafti Helgason (SV):

6. Vestnes planutval ser svært alvorleg på klima og miljøpåverknad ved ny veg over Ørskogfjellet, og ber om at ein i den vidare planlegginga aktivt søkjer å redusere arealinngrepa og utnytte areal som alt er teke i bruk.

Framlegg til nytt pkt. 7 framsett i møte av Tor Egil Valldal (FRP):

Vestnes planutval er imot at det blir anlagt eit nytt veganlegg på Ørskogfjellet.

Votering

Det vart gjennomført punktvis avrøysting.

Administrasjonssjefen sine punkt 1-5 vart samrøystes vedteke.

Framlegg til nytt pkt. 6 framsett i møte av Skafti Helgason (SV) vart samrøystes vedteke.

Framlegg til nytt pkt. 7 framsett i møte av Tor Egil Valldal (FRP) fekk 1 røyst, Tor Egil Valldal (FRP) og fall.

Planutvalet sitt vedtak

Planutvalet i Vestnes har følgjande innspel til planforslaget:

1. Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedalen blir vurdert som ei løysing som ikkje er tilfredsstillande. Planuvalet ber SVV sjå på alternative løysingar som skissert i saksutgreiinga.

2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa), t.d. som vist i vedlagte skisser «Kryss skisenteret».

3. Pga. stigningsforhold på opp til 6% bør forbikøyringsfelt/krabbefelt planleggast i stigninga på Fremstedalen sørover mot ny E39.

4. Planutvalet går inn for lang tunnel (rødt alternativ) sidan konsekvensutgreiinga, inklusive fagrapportane er eintydig for denne løysinga, som også vil føre til færre konfliktar med etablert hytte - /seterområde på Fremstedalen/Bakkesetra. Ulempene som ein unngår med lang tunnel blir vurdert å ha større eller like stor verdi som ekstrakostnadane på ca. 25 mill. kroner. Planutvalet legg til grunn at riggområda ved Bakkesetra dermed ikkje lenger er aktuelle.

5. Planutvalet føreset, uavhengig av traseval, at grunneigarane blir sikra tilkomst til sine utmarksteigar.

6. Vestnes planutval ser svært alvorleg på klima og miljøpåverknad ved ny veg over Ørskogfjellet, og ber om at ein i den vidare planlegginga aktivt søkjer å redusere arealinngrepa og utnytte areal som alt er teke i bruk.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal

Vår dato: 11.02.2022
Vår ref: 2020/1097
Dykkar dato: 04.01.2022
Dykkar ref:

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon
Astrid Buset, 71 25 85 41

Vestnes kommune
Detaljregulering parsell av E39 Ørskogfjellet-Vik
Fråsegn til høyring av reguleringsplan - motsegn

Statsforvaltaren har motsegn til detaljregulering for E39 Ørskogfjellet – Vik.

Gjennomføring av planen medfører tap av nasjonalt viktige naturverdiar i planområdet, påverkar friluftslivsinteressene negativt og fører til auka klimagassutslepp.

Alternativ for å unngå og redusere arealinngrep og utslepp av klimagassar, samt kompenserande tiltak som restaurering av natur, er ikkje tilstrekkeleg greidd ut og sikra i planen.

Både oransje og raudt alternativ for ny E39 gir positiv samfunnsnytte. Oransje alternativ er marginalt betre enn raudt alternativ når det kjem til samfunnsøkonomisk nytte, medan raudt alternativ kjem best ut for ikkje-prissette konsekvensar. Differansen i investeringskostnad er så liten at økonomiske omsyn ikkje kan forsvare dei negative konsekvensane for ikkje-prissette tema.

Motsegna er heimla i *T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

Bakgrunn

Statsforvaltaren viser til brev frå Statens vegvesen datert 4. januar 2022, der detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet – Vik vert sendt på høyring. Føremålet med planarbeidet er å regulere ei delstrekning for ny E39 mellom Ålesund og Molde i Vestnes kommune.

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde følgande merknader:

Statsforvaltaren er statens 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.

Planfagleg
Det er greidd ut to traséalternativ for vegen (raud veglinje og oransje veglinje) samt nullalternativet (dagens veg). Basert på utgreiingsarbeidet og vurdering av samfunnsøkonomisk nytte, er det i samråd med Vestnes kommune utarbeidd detaljreguleringsplan for oransje alternativ.

Det er ikkje utarbeidd kommunedelplan for denne delstrekninga av ny E39 som avklarar trasévalet. Statsforvaltaren meiner derfor det er uheldig for planprosessen at det ikkje er utarbeidd detaljregulering for begge dei to traséalternativa som del av høyringa.

I følgje planomtalen gi begge alternative positiv samfunnsnytte. Det er 25 millionar kroner i investeringskostnader som skil dei to alternativa, der oransje alternativ kjem litt betre ut og gir ein netto nytte per budsjettkrone (NNB) på 1,02 mot raudt alternativ 0,96 NNB. For ikkje-prissette tema kjem raudt alternativ betre ut på alle fagtema samanlikna med oransje alternativ. Følgjeeffektar knytt til av tap av ikkje-prissette tema er ikkje vurdert nærare i den endelege avveginga.

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) slår fast at riksvegane skal vere effektive transportkorridorar for næringsliv og gjennomgangstrafikk. NTP peikar på at utbygging av E39 vil gje reduserte reisetider og bidra til vekst i vegtrafikken for både person- og godstrafikken, samstundes som kollektivandelen går ned.

Auken i den bilbaserte persontrafikken mellom regionsentra inneberer målkonfliktar mellom behov betre framkome for næringslivet på strekninga mellom Ålesund og Trondheim, mål om reduksjon i klimagassutsleppa og internasjonale forpliktingar om å stoppe tap av naturmangfald.

Det er eit nasjonalt miljømål at økosystema skal ha god tilstand og levere økosystemtenestar, ingen artar og naturtypar skal utryddast, utviklinga for trua og nær trua artar og naturtypar skal betrast, og eit representativt utval av norsk natur skal takast vare på for komande generasjonar. Vidare har Noreg eit lovfesta mål om å bli eit lågutsleppssamfunn innan 2050.

NTP har ei overordna målsetting om eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem. Dette skal mellom anna skje ved å utvikle ein transportsektor som hjelper til med å nå Noreg sine klima- og miljømål ved å (utdrag frå delmål 1.3.4 i NTP):

- *søke å redusere det samlede arealbeslaget i samferdselsprosjekter gjennom gjenbruk og optimalisering, og ved å ta hensyn til de mest karbonrike arealene*
- *bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen og skjøtsel av egne eiendommer*
- *ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder og så langt mulig unngå kryssing av og inngrep i vernede vassdrag. Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges slik at naturverdiene reduseres*
- *legge tiltakshierarkiet til grunn, slik at det sikres at skade så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes*

- *planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning med bistand fra blant annet miljømyndighetene*

Utbygging av ny E39 mellom Ålesund og Molde gir ein trafikkvekst som fører til auka klimagassutslepp og betydelege naturinngrep. Val av vegløysing for strekninga Ørskogfjellet – Vik legg direkte føringar for det vidare planarbeidet for ny E39 sørover mot Digerneset. På strekninga over Ørskogfjellet vil ny E39 kome i konflikt med miljøverdiar knytt til naturreservata og Solnørelva som varig verna vassdrag. Også skisserte kryssløysingar aust for Nysætervatnet vil medføre negative konsekvensar for landskap, naturmangfald og friluftslivsinteresser. Det er derfor vesentleg for varetaking av ikkje-prissette interesser på Ørskogfjellet at ein samordnar trasévala og søkjer å redusere nye arealinngrep i naturen.

I NTP er det føresett at omsynet til dei nasjonalt verdfulle naturverdiane vert løyst i detaljreguleringa av vegprosjektet. Statsforvaltaren etterlyser ei nærare utgreiing av kva for alternativ for framføring av vegen som kan veljast for å unngå å bygge ned verdifulle natur- og friluftsområde. Vi saknar elles ei vurdering av kva for konsekvensar planframlegget får for naturverdiane også utanfor planområdet, og kva for avbøtande tiltak som er aktuelle og realistiske for å redusere negativ miljøpåverknad.

Konsekvensutgreiing
Planforslaget er utarbeidd etter forskrift om konsekvensutgreiingar og metodikken i Statens vegvesen si Handbok V712, som er anerkjent metodikk jf. rettleiar M-1341 frå Miljødirektoratet. I konsekvensutgreiinga er det gjort ei vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar, og der prissette og ikkje-prissette konsekvensar er samanstilt.

Statsforvaltaren registrerer at ikkje alle miljøtema er utgreidd i samsvar med fastsett planprogram.
- Elveøkologisk kartlegging av vassdraga ikkje gjennomført.
- Temarapporten for friluftsliv viser ikkje «stille» område i tråd med støyretningslinja og fasett planprogram.
- Temarapporten for naturmangfald inneheld manglar knytt til utgreiingstema, samt feil i samletabellane i kapittel 6. Dette gjer det vanskeleg å tolke kva for miljøverdiar som vert påverka og kva som er konsekvensgraden for dei ulike delområda.
- Fleire av fugleartane som er registrert i området har fått endra raudlistekategori i ny Norsk rødliste for arter 2021. Som ei følgje av dette må konsekvensutgreiinga oppdaterast, der gjeldande verditabellar i Handbok V712 vert lagt til grunn jf. også Veileder M-1941Konsekvensutredninger for klima og miljø frå Miljødirektoratet.
- Det er ikkje utarbeidd visualiseringar av veganlegget for raudt alternativ.
- Det er ikkje utarbeidd gode visualiseringar av landskapseffektane i form av fotomontasjar for nokon av traséalternativa.

Desse manglane gir eit ufullstendig og dårlegare grunnlag for å vurdere dei to vegalternativa opp mot kvarandre for ikkje-prissette tema.

Friluftsliv
Ørskogfjellet er eit større natur- og friluftsområde som er svært viktig for naturmangfald og ulike friluftslivsaktivitetar gjennom heile året. Korleis ein formar landskapet og grip inn i naturen påverkar friluftslivs- og naturopplevingane.

Tema friluftsliv er greidd ut i temarapport friluftsliv / by- og bygdeliv. Konsekvensutgreiinga viser til usikkerheit knytt til innhenting av informasjon om bruken av dei ulike delområda i influensområdet. Ei kjelde til informasjon som ikkje er nytta, er friluftslivsdatabasen FRIDA, som er tilgjengeleg i GISLink. Denne omtalar Ørskogfjellet som regionalt særs viktig utfartsterreng.

Det er utarbeidd eit verdikart for ulike delområde som grunnlag for konsekvensvurderingane. Statsforvaltaren vurderer at verdisettinga gir eit tilnærma riktig bilete av friluftslivinteressene i området.

Raudt alternativ har langt kortare dagsone for E39 enn oransje alternativ, som får ei nærføring til Bakkesetra (delområde F4) og kryssar turkorridoren til Trolltinden og Middagsfjellet (delområde F3). I følgje konsekvensutgreiinga får oransje alternativ *middels negativ* konsekvens for oppleving og attraktivitet, medan raudt alternativ får *noko negativ* konsekvens. 0-alternativet (dagens situasjon) kjem best ut.

Visuelle inntrykk, lyd og barrierar påverkar friluftslivsopplevinga. I tillegg vil arealbeslag påverke friluftslivsutøvinga direkte.

I konsekvensutgreiinga er mellom anna støy eit vurderingstema. Her har ein har lagt til grunn at støy er «uønska lyd», og tatt utgangspunkt i at menneske opplever støy ulikt. KU er dermed basert på ei skjønnsmessig vurdering av korleis folk opplever støy frå vegtrafikk i naturen. Statsforvaltaren vil peike på at støy i utmark, såkalla stille område, er omfatta av støyretningslinja T-1442/2021.

Etter støyretningslinja er tilrådd støygrense L_{den} 40 dB for natur- og friluftsområda i influensområdet til planen, medan høgareliggande område i utgangspunktet skal vere utan lyd. Det er ikkje kartfesta støysoner som viser stille område etter tabell 3 i støyretningslinja. Korleis raud og oransje alternativ påverkar støyforholda samanlikna med 0-alternativet må greiast ut og kartfestast med utgangspunkt i støyretningslinja.

Korleis vegtrafikkstøy vil verke inn på friluftslivet er dermed ikkje tilstrekkeleg utgreidd og varetatt i planarbeidet, og Statsforvaltaren har **motsegn** til planen.

Basert på dei føreliggande utgreiingane rår vi frå oransje alternativ, som gir større negative konsekvensar for friluftslivet knytt til oppleving og attraktivitet enn raudt alternativ.

Naturmangfald

Artar

Temarapporten for naturmangfald omtalar landskapsøkologiske funksjonsområde i kapittel 4.3. Temarapporten konkluderer med at Ørskogfjellet mellom Nysætervatnet og Ellingsgarden ikkje er eit viktig viltområde. Denne konklusjonen tar utgangspunkt i området sin verdi for hjortevilt. Området sin verdi for anna dyreliv er ikkje omtala. I *Notat 2021-46 E39 Ørskogfjellet-Molde supplerende viltkartlegging* er dette myrdominerte landskapet frå Nysetervatnet og austover på begge sider av dagens europaveg vurdert som eit *svært viktig* viltområde som hekkeområde for våtmarksfugl. Det er ein mangel ved konsekvensutgreiinga at dette ikkje er følgd opp ved å avgrense, verdsette og kartfeste økologiske funksjonsområde for artar, på lik linje med andre utgreiingstema som naturtypar, kulturmiljø og landskap.

Etter vår vurdering er verdien av myrområda på Ørskogfjellet som økologisk funksjonsområde fått for låg vekting i den samla vurderinga av konsekvensen av veganlegget. Dette som ein følgje av at

området sin verdi for fugl er utelaten. Basert på verditabellen for naturmangfald, vil området mellom Nysætervatnet mot Ellingsgardsetra få *svært stor* verdi for våtmarksfugl knytt til området sin funksjon som hekkeområde for vipe og storspove, begge sterkt trua (EN), jf. også konklusjonen i Notat 2021-46 (s. 13). Planen tar ikkje tilstrekkeleg omsyn til myrområda sin verdi som økologisk funksjonsområde for trua våtmarksfugl, og vi har **motsegn** til planen.

Vi saknar elles ei vurdering av området for andre artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Til dømes er det i Naturbase registrert fjellmetallibelle og jordugle, som er ansvarsartar for Norge. Begge artane er knytt til opne myrområde i fjellet, der jordugla jaktar smågnagarar. For området sin verdi for hjorteviltet, vil ei ny veglinje med støyvollar og kryss utgjere ei større barriere for trekk mellom indre fjellstrok og ut mot kysten enn dagens E39. Å redusere omfanget av veg i dagen vil gje betre høve for å oppretthalde sesongtrekk og meir lokale viltkryssingar gjennom døgnet.

Naturtypar
Vegen vil medføre nedbygging og skade på *viktig* (B) kystmyr, fleire lokalitetar av rikmyr verdsett som *viktig* (B), og både grunn og djup myr registrert i Kilden (NIBIO). Myr og våtmark er ein naturtype med sentral økosystemfunksjon som gir oss naturgode som til dømes karbonlager og flaumdemping.

I følgje klimanotatet frå Rambøll vil dei to vegalternativa bygge ned 79 dekar (oransje alt.) og 86 dekar (raudt alt.) myr. Kor mykje myrareal som går tapt er relevant for å vurdere omfanget av kompenserande tiltak, primært ved restaurering av myr.

Statsforvaltaren kan ikkje sjå at planen inneheld føresegner som sikrar at myr som grensar til ny E39 får oppretthaldt grunnvasstanden og fuktigheita. Føresegnene § 3.8 må innehalde reglar for korleis anlegget skal gjennomførast for å oppretthalde vasshushaldet og unngå drenering av myr, i tråd med prinsippa i kapittel 5 i notat om myr i Skorgedalen frå Rambøll.

Oransje alternativ vil gå gjennom fleire delområde som er viktige for naturmangfald enn raudt alternativ. Oransje alternativ medfører tap av om lag halve arealet til slåttemarka ved Kapteinbua (NM12) som er ein utvalt naturtype etter naturmangfaldlova (UN) og ein kritisk trua (CR) naturtype. Ut frå den vesle storleiken på lokaliteten er det truleg at heile lokaliteten vil forsvinne på sikt. Vi meiner derfor at konsekvensgraden bør settast til *sterkt forringet*. I tillegg vert naturbeitemarka ved Bakkesetra (NM3) *forringa* ved at naturtypen blir bygd ned med støyvoll og anleggsbelte. Naturbeitemarka er raudlista som sårbar (VU) naturtype. Vi har derfor **motsegn** til oransje alternativ som medfører at dei trua naturtypane slåttemark og naturbeitemark i kulturlandskapet ved Bakkesetra går tapt.

Tunellen gjennom Vikaksla vil krevje tilgang på sløkkjevatn. Kva som skal vere vasskjelde og kva for areal som eventuelt er aktuelt for etablering av høgdebasseng bør avklarast som del av planarbeidet med omsyn til potensielle konfliktar med naturmangfaldverdiar.

Verneområde
Vidareføring av ny E39 som motorveg med parallell veg for saktegåande trafikk og skisserte kryssløysingar aust for Nysætervatnet vil medføre negative konsekvensar for naturmangfaldet. For naturreservata Måslia og Nysætervatnet er det avgjerande å få ei forsvarleg tilpassing av vegen som ikkje aukar belastninga på økosystemet og dei raudlista og sårbare artane som er knytt til våtmarksområda.

Etter naturmangfaldlova § 49 skal planen sine verknader for verneverdiane i Måslia naturreservat og Nysætervatnet naturreservat vektleggast og konsekvensane klargjerast. Sjølv om denne

detaljreguleringsplanen ikkje omfattar areal som er verna etter naturmangfaldlova, vil planen legge til rette for inngrep og aktivitet som kan føre til skade på verneverdiane i naturreservata. Planframlegget legg vidare føringar for ein framtidig arealbruk som føreset at verna areal kan takast i bruk til vegføremål når delstrekninga vidare mot Ålesund skal byggast. Alternativ for å redusere nedbygginga av verna areal er ikkje greidd ut.

Naturreservat er den strengaste verneforma etter lova. At eit område er verna er ein tungtvegande grunn til å finne løysingar utanfor verneområda. Alternativt kan planar for tiltak søkast gjennomført på ein måte som ikkje forringar verneverdiane vesentleg. Vi gjer merksam på at inngrep i naturreservata for framføring av E39, vil krevje ei endring av verneforskrifta. Dette må i så tilfelle avklarast med Miljødirektoratet som rette mynde.

Vi rår til at planarbeidet for dei to delstrekningane av E39 vert samordna. Vi føreset at ein jobbar vidare med løysingar som gir minst mogeleg miljøkonsekvens, og at ein kjem opp med gjennomarbeidde, realistiske avbøtande og kompenserande tiltak.

Avbøtande tiltak
Vi rår til at ein i den vidare planlegginga aktivt søkjer å redusere arealinngrepa og utnytte areal med inngrep i dag. KU må greie ut eit alternativ med justert veglinje mot sør der ein kan gjenbruke dagens E39, der ein samstundes vurderer lågare vegklasse og forbikøyringsfelt som eit alternativ til planlagt vegklasse. Det bør vurderast ei løysing for flytting av turparkeringa («flystripa»), for å frigjere areal for ny veg og redusere nedbygging av myr, økologiske funksjonsområde for fugl og inngrep i naturreservata.

Det er foreslått avbøtande tiltak i form av gjenbruk av toppmasser frå slåttemarka og reetablering av slåttemark. Generelt er det vanskeleg å sikre at verdiane knytt til skjøtselsavhengige naturtypar vert oppretthalde ved reetablering annan stad. Vidare er ikkje Statsforvaltaren kjent med gode kompenserande tiltak for nedbygging av naturbeitemark. Planen foreslår heller ikkje slike tiltak.

Artsrike vegkantar bør ha skrinn, næringsfattig jordsmonn. Vi rår til at føresegn § 3.1 bokstav g) endrast til å omfatte naturleg revegetering med stadeigne artar. Der det er behov for å tilføre vegetasjon, bør denne hentast til dømes frå det øvste vekstlaget frå slåttemark, naturbeitemark eller artsrik vegkant som blir bygd ned.

Kompenserande tiltak
Det må planleggast avbøtande og kompenserande tiltak for nedbygging av myr der ein bør vektlegge arealnøytralitet som førande prinsipp. Plan for gjennomføring må gjerast juridisk bindande i planføresegnene. Denne detaljreguleringa vil, saman med plan for ny E39 på delstrekninga Ørskogfjellet – Digernes, få innverknad på store myr- og våtmarksområde også utanfor planområdet, og vi rår til at ein ser heile området under eitt når ein vurderer kompenserande tiltak.

Aktuelle areal for myrrestaurering må vere reelle og følgje beste praksis/erfaring frå gjennomførte restaureringstiltak. Vi vurderer at foreslått areal ved det tidlegare øvingsfeltet til Forsvaret å ikkje vere eigna som fullverdig myrrestaureringsareal som kompenserande tiltak. Dette peikar også Sweco på i sitt notat frå supplerande naturkartlegging 2021. Arealet kan likevel vere aktuelt for deponering av mindre mengder torvmosar.

Landskap
Landskapet over Ørskogfjellet er ope og sårbart for nye inngrep. Landskapet er delt inn i fire delområde med ulik landskapsverdi. Område L4 Ørskogfjellet ved skistova er gitt *stor verdi*. Dette omfattar arealet frå Ellingsgardsetra til Nysætervatnet. KUen vurderer at ny veg medfører at landskapet i delområde L4 blir *forringa*.

Vi er skeptisk til foreslått kryssing for Skitnesetervegen over ny E39 via bru på fylling. Landskapet her er ope og flatt, og ei overgangsbru løfta 5 meter opp i landskapsrommet med fyllingar på kvar side vil kunne dominere og framstå som ein vegg eller ei visuell barriere. Vi rår til at ein finn anna løysing der vegen vert langt under ny E39 som samstundes oppretteheld grunnvasstanden.

Temarapporten for landskapsbilete gir både oransje alternativ og raudt alternativ *middels negativ* konsekvens. Oransje alternativ er likevel gitt dårlegare rangering fordi alternativet gir lengre dagsone for vegen i dalsida og dermed betydeleg større inngrep over eit større område enn raudt alternativ. Statsforvaltaren støttar denne vurderinga, og tilrår at ein jobbar vidare med raudt alternativ.

Samla vil ny E39 kunne føre til store endringar i landskapsbiletet på Ørskogfjellet. Vi meiner det er uheldig at ein ikkje planlegg denne strekninga i samanheng slik at ein kan finne dei landskapsmessige løysingane som gir minst negativ konsekvens, jf. prinsippet om samla belastning i naturmangfaldlova § 10.

Vassdrag og vassmiljø
Ny E39 skal byggast i nedbørsfeltet til Skorgeelva. Skorgeelva er eit laks- og sjøaureførande vassdrag med anadrom strekning til dammen ved Ørskogfjellet skisenter vest for dagens E39. Gytebestandsmål for laks er sett til 152 kg holaks.

Bestanden av laks og sjøaure i Skorgeelva med sidebekkar vil bli råka av ny E39. Rambøll har i alt registrert 25 bekk- og elvekryssingar på eksisterande E39 mellom Kvernelva og Bythaugen. Bestandstilstanden for sjøaure i Skorgeelva er vurdert som *dårleg* (2019) og *god/svært god* for laks (2021), jf. *Rapport nr 16 Status for norske laksebestander i 2021* (Vitenskapelig råd for lakseforvaltning). Sidebekkane til Skorgeelva vil truleg ha funksjon som gytebekkar for sjøaure og bekkeaure. Skorgeelva er eit relativt intakt vassdrag med få inngrep i hovudløpet og ein del vassdragstilknytta naturtypar langs vassdraget.

Detaljreguleringsplanen viser løysingar for miljøforsvarleg handtering av overflatevatn frå vegkroppen og vaskevatn frå tunnelen, og drøftar ulike løysingar for bekkekryssingane. Likevel vil avrenning frå anleggsarbeid, fysiske inngrep og utslepp frå driving av tunnelen vere faktorar som vil kunne påverke vassmiljøet og det biologiske mangfaldet i vassdraget negativt. Det er derfor uheldig at det ikkje er fastsett føresegn i planen om etablering av sedimenteringsbasseng innafor bygge- og anleggsområde eller riggområda der terrenget vil bli avdekt og det er opna for mellombels lagring av masser.

I temarapport for naturmangfald er Skorgeelva gitt *middels verdi* som økologisk funksjonsområde for artar og landskapsøkologisk funksjonsområde. Vassdraget er vurdert som *middels sårbart*. I følgje konsekvensutgreiinga gir raudt alternativ noko mindre miljøskade enn oransje alternativ. Begge alternativa inneberer at Skorgeelva skal leggast om på ei strekning på 200 meter og at Stordalsgrova blir lagt i ein 110 meter lang kulvert. Oransje alternativ medfører i tillegg inngrep i Haraldsgrova,

Sandgrova og Kvernelva. Det er elles knytt usikkerheit til kva for erosjonssikringstiltak planen opnar for gjennom føresegn § 9.1 bokstav b) då dette er føresett gjennomført i prosjekteringsfasen.

Det er ikkje gjennomført elveøkologisk kartlegging av dei elvestrekningane som vert råka av utbygginga, som føresett i fastsett planprogram. I planframlegget er dette foreslått gjennomført i prosjekteringsfasen. Korleis inngrepa vil påverke vassmiljøet og vasslevande organismar er dermed ikkje tilstrekkeleg utgreidd i tråd med rettleiinga til vassforskrifta § 12, jf. også naturmangfaldlova § 10 om økosystemtilnærming og samla belastning. Statsforvaltaren har derfor **motsegn** til planen.

Den elveøkologiske kartlegginga må innehalde registreringar av ungfisk og botndyr i alle sidebekkar og den delen av Skorgeelva som vert råka av planane. Kantvegetasjonen må skildrast til vegetasjonstype der den ikkje er naturtypekartlagt. I tillegg bør det registrerast påvekstorganismar i øvre delar av Skorgeelva. Kartlegginga må omfatte både for oransje og raudt alternativ. Fastsetting av økologisk tilstand bør gjerast på bakgrunn av klassifiseringssystemet for vassmiljø i vassførekomstane (jf. vassforskrifta) og miljøkvalitetsnorma for ville laksebestandar, jf. § 13 i naturmangfaldlova.

Landbruk
I føresegna til reguleringsplanen § 3.6 a) står det at all matjord og toppmassar frå slåttemark skal lagrast og tilbakeførast til same eigedom. Dette er greitt dersom jorda berre vert omdisponert midlertidig og slik sett vert tilbakeført til matproduserande areal. Dersom jorda vert varig omdisponert bør det derimot stillast krav om at jorda vert tatt i bruk til jordforbetringstiltak eller nydyrking på andre eigedommar. Det øvste vekstlaget som inneheld frø og plantedelar frå den utvalde naturtypen slåttemark (NM12 Kapteinsbua) kan nyttast til reetablering av slåttemark eller artsrik vegkant.

Vi kan ikkje lese ut av formuleringa i § 3.6 a.) at jorda skal nyttast til matproduserande areal. Vi ber om at føresegna vert endra slik at dette vert sikra.

Klima
I *Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 –2023* heiter det at Regjeringa forventar at arbeidet med å redusere utslepp av klimagassar, inkludert utslepp frå arealbruksendringar, vektleggast.

Det er utarbeida ein temarapport for klimagass i tråd med *forskrift om konsekvensutredninger* (§§ 10 og 21) og laga klimabudsjett for plana. Det er også positivt at det er utført kartlegging av myrdjupne og laga eit notat om myr i Skorgedalen.

I følgje utrekningar i klimabudsjettet, er dei samla utsleppa knytt til nedbygging av karbonrike areal som myr og produktiv skog 24 352 tonn CO_2-ekvivalentar for raudt vegalternativ og 25 948 CO_2-ekvivalentar for oransje vegalternativ i eit 40-årsperspektiv. Til samanlikning er dette om lag like mykje utslepp som må kuttast innanfor grensa til Vestnes kommune om ein skal redusere utsleppa med 50 % innan 2030.

Årleg kutt for å nå målet om 50 % i Vestnes ligg på om lag 2 500 tonn, medan årleg utslepp frå arealbruksendring av myr i reguleringsplanområdet ligg i overkant av 600 tonn. Utsleppet frå nedbygging av natur er betydeleg uavhengig av kva for alternativ som blir vald.

Statsforvaltaren meiner at det må gjerast kompenserande tiltak i form av naturrestaurering med ei målsetting om 0-utslepp frå arealbruksendringane.

Klimagassutsleppa frå produksjon av material til prosjektet er enda større enn frå arealbruksendringane og er i overkant av 30 000 tonn CO2-ekvivalentar. Dette utsleppet skjer ikkje naudvendegvis i Vestnes kommune, men er ikkje mindre viktig av den grunn.

I temarapport for klimagass rår Rambøll til desse tiltaka :

- Redusere breidda på veg og buffersone.
- Hindre unødig endring i grunnvasstanden for myr.
- Prosjektere for å minimere materialmengde.
- Velje robuste material.
- Ta vare på mest mogleg natur.

I notatet om myr i Skorgedalen rår dei i tillegg til:

- Bygging av tett motfylling for å bevare vasstanden i myra oppstraums.
- Redusere anleggsvegar og deponi på myra.
- Etablere flytande anleggsvegar.

I reguleringsføresegnene for E39 Ørskogfjellet – Vik er få av desse tiltaka tatt med. Det må innarbeidast tiltak i planføresegnene jf. tilrådingane i fagnotata frå Rambøll, for å redusere utsleppa av klimagassar som følgjer av utbygginga. Inntil naudsynte tiltak er innarbeidd i planføresegnene har vi **motsegn** til planen.

Støy

Støyrapporten må oppdaterast med kart som viser støysoner for stille område, jf. motsegna knytt til friluftsliv over.

Raudt alternativ gir mindre støybelastning på busetnaden og vil krevje mindre omfattande skjermingstiltak. Støyrapporten viser at færre eigedomar med støykjensleg bruksføremål treng lokale tiltak ved raudt alternativ (15 eigedomar) samanlikna med oransje alternativ (25 eigedomar).

Planføresegnene § 3.2 skal sikre at eigedommar som framleis ligg innafor gul eller raud støysone frå ny E39 (oransje alternativ) når støyskjermingstiltak langs vegen er etablert, blir vurdert for lokale støytiltak. Vi er noko usikre på om formuleringa i føresegna § 3.2 bokstav c) gir eigarane av eigedomane tryggleik for at støyskjermingstiltak faktisk kan bli etablert og at ein oppnår tilfredsstillande støynivå. Vi rår til at det vert innarbeidd eit krav i føresegna om at det må vere dokumentert at lokale skjermingstiltak ikkje gir tilfredsstillande støytilhøve, for å kunne fråvike grenseverdiane for utandørs støy i støyretningslinja.

Samfunnstryggleik og klimatilpassing

I samband med ROS-analysen er det gjort kartleggingar av identifiserte risiko- og sårbarheitstilhøve. ROS-analysen og kartleggingane gjev eit godt samla kunnskapsgrunnlag for å planlegge trygg arealbruk. Det er derfor viktig at denne kunnskapen følgjast opp i reguleringsplan, byggesak, anleggsfase og/eller driftsfase.

Det er identifisert rundt 25 vassdrag i influensområdet til arealplanen, og dei fleste av desse er mindre bekkar. Flaumfaren, inkludert naudsynt klimapåslag, er vurdert for vassdraga. Vi kan derimot ikkje sjå at område utsett for flaum- og erosjonsfare er synleggjort med omsynssoner i plankartet.

Statsforvaltaren meiner at plankartet skal synleggjere avdekka fare som omsynssoner. Spesielt gjeld dette flaum- og erosjonsfare knytt til dei større vassdraga. Til omsynssonene skal det knytast føresegner som sikrar tilstrekkeleg tryggleik. Vi ser at §§ 3.5 og 9-1 set krav til erosjonssikring, noko som er skildra som eit tiltak i ROS-analysen. Eit anna tiltak i ROS-analysen som ikkje er sikra gjennom planføresegnene er krav til dimensjonering av stikkrenner og bruer tilpassa framtidas klima. Av planskildringa ser vi at dette skal følgjast opp i byggeplan, men vi meiner at naudsynte tryggingstiltak òg skal sikrast som krav i reguleringsplanen.

Det vert vist til ein skredfarevurdering, men vi kan ikkje sjå at denne ligg vedlagt saka. Vi føreset at funn i skredfarevurderinga følgjast opp gjennom dei relevante planleggingsverkemidlane. Dette inkluderer krav til naudsynte tryggingstiltak.

Vi ser av «*Risikoanalyse av Vikakslatunnelen E39 Ørskogfjellet-Vik*» at tilgangen til tankbilar ikkje er tilstrekkeleg utan god tilgang på lokalt sløkkevatn ved tunnelen. Det er gjennomført eit forprosjekt som skildrar prinsippløysingar for vatn i tunnel, inkludert brannvatn/sløkkevatn. Slik vi tolkar forprosjektet er det naudsynt med høgdebasseng/reservoar for å sikre behovet for sløkkevatn. Prinsippskissa skildrar fleire alternativ for plassering av høgdebasseng, og planskildringa seier noko om korleis dette planleggast løyst. Statsforvaltaren meiner at ein bør vurdere om krav om høgdebasseng skal inngå i planføresegnene.

Oppsummering
Både oransje og raudt alternativ for ny E39 gir positiv samfunnsnytte. Oransje alternativ er marginalt betre enn raudt alternativ når det kjem til samfunnsøkonomisk nytte, medan raudt alternativ kjem best ut på ikkje-prissette konsekvensar. Raudt alternativ gir samla mindre negative effektar på natur- og miljøinteressene enn oransje alternativ. Differansen i inversetingskostnad er så liten at økonomiske omsyn åleine ikkje kan forsvare dei negative følgjene. Vi har derfor motsegn til oransje alternativ.

Gjennomføring av planen medfører tap av nasjonalt viktige naturverdiar i planområdet og påverkar vassdragsnaturen og friluftslivsinteressene negativt. Ei godkjenning av detaljreguleringsplanen kan få direkte følgjer for dei to naturreservata Måslia og Nysætervatnet ved framtidig planlegging av E39 parsell Ørskogfjellet-Digernes. Konsekvensane er ikkje vurdert etter naturmangfaldlova § 49. Desse to planane bør samordnast.

Detaljreguleringa medfører utslepp av klimagassar mellom anna som følgje av nedbygging av karbonrike areal. Det må gjerast kompenserande tiltak i form av naturrestaurering med ei målsetting om 0-utslepp frå arealbruksendringane.

Alternativ for å unngå og redusere arealinngrep, og realistiske, kompenserande tiltak, som restaurering av natur, er ikkje tilstrekkeleg greidd ut og sikra i planen.

Areal med flaum- og erosjonsfare langs dei større vassdraga skal visast som omsynssoner i plankartet. Til omsynssonene skal det knytast føresegner som sikrar tilstrekkeleg tryggleik. Planføresegnene må sikre at krav til dimensjonering av stikkrenner og bruer er tilpassa klimaet i framtida.

Det er knytt noko usikkerheit til konsekvensgrad for enkelte utgreiingstema, og konsekvensutgreiinga må oppdaterast for begge vegalternativa med utganspunkt i dei faglege merknadene over.

Statsforvaltaren har motsegn til planen knytt til naturmangfald, friluftsliv og klimagassutslepp. Motsegna er heimla i *T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

Med helsing

Rigmor Brøste (e.f.)
ass. statsforvaltar

Sveinung Parr Dimmen
samordnar

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Fagsaksbehandlar

Landbruk:	Gunvor Fossholt Ytterstad, tlf. 71 25 84 06
Klima:	Anne Melbø, tlf. 71 25 85 15
Samfunnstryggleik:	Renate Frøyen, tlf. 71 25 84 15

Kopi til:

Vestnes kommune	Rådhuset	6390	VESTNES
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	Molde
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Vest	Naustdalsvegen 1b	6800	FØRDE
Mattilsynet	Postboks 383	2381	Brumunddal

Møre og Romsdal
fylkeskommune

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
20/20416-42	04.01.2022	956/2022/REGULERINGSPLAN/1535	Anders Smith-Øvland, 71 28 02 41	23.02.2022

-

Vestnes kommune - detaljregulering - reguleringsplan - E39 Ørskogfjellet - Vik - fråsegn ved offentleg ettersyn

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

Fylkeskommunen er på vegner av staten 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.

Fylkeskommunens planverk er, saman med lover, forskrifter og retningslinjer styrande for korleis dei ulike rollene og oppgåvene blir samordna og løyste, også når vi er høyringspart i ulike saker.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av regionalt planforum. Vi rår til at alle kommuneplanar blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentleg ettersyn.

Innleiing
Saka gjeld reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet-Vik i Vestnes kommune. Vi har etter varsel om oppstart fått oversendt delar av planforslaget for førehandsuttale. Forslag til reguleringsplan for denne strekninga er no oversendt for offentleg ettersyn.

E39 Ålesund-Molde er prioritert i nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Teknisk og økonomisk grunnlag for gjennomføring er utgreidd i tidlegare konseptvalutgreiing (KVU) for Ålesund-Bergsøya (2011). Den aktuelle delstrekninga mellom Ørskogfjellet-Vik er ikkje utgreidd på kommunedelplannivå, men er omfatta av tilleggsutgreiinga til KVU for strekninga Digerneset-Vik (2017). Det juridiske grunnlaget for realisering vil føreligge ved eventuelt vedtak av reguleringsplan.

Hovudmålsettinga med ny E39 mellom Ålesund og Molde er å redusere reisetida mellom byane til under ein time for å oppnå eit større bu og arbeidsmarknad. Verkemidlane er å erstatte ferje over Romsdalsfjorden med tunnel og bru, og bygge ny veg med ein standard som opnar opp for høgare køyrehastigheit. Løysinga som ligg til grunn for planarbeidet, og som er vald gjennom tilleggsutgreiinga til KVU, er å legge vegstrekninga over Ørskogfjellet. Det er deltraséen frå denne fjellovergangen og ned til Vik i Tomrefjord, som no er på høyring.

Det ligg ei utfordring i den manglande samanhengen mellom konseptutvalutgreiinga og den no pågåande reguleringsplanlegginga etter plan- og bygningslova. Medan konsept-valutgreiing er eit verktøy for utgreiing av teknisk og økonomisk gjennomføring, så skal planlegging etter plan- og bygningslova, med tilhøyrande konsekvensutgreiing, gi meir heilskapleg tilnærming til endringane av arealbruken. Det er likevel vanskeleg å sjå at planarbeidet for delstrekninga Ørskogfjellet-Vik kan bli gitt den breie tilnærminga som plan- og bygningslova har intensjon om, ettersom dei grunnleggande avgjerdene allereie er tekne gjennom konseptvalet.

Organisering av planlegginga av E39 Ålesund-Molde i fleire ulike delstrekningar synest også å gi utfordringar. I utgangspunktet ser inndelinga ut til å være ei praktisk til-nærming, for å kunne handtere den samla lengda mellom Ålesund og Molde. Oppdelinga i delstrekningar ser likevel ut til å medføre utfordringar når det gjeld det å sikre dei overordna måla for vegsambandet E39 Ålesund-Molde. Både organiseringa og krav om å kutte kostnader ser ut til å spele inn når vegprosjektet blir planlagt realisert med lågare standard på fleire av strekningane, og med ein gjennomsnittleg lågare køyrehastigheit mellom Ålesund og Molde, enn det som må til for å oppnå akseptabel pendlingstid mellom byane, som har vore eitt av hovudmåla.

Den nye vegen må lukkast i nå målet om nedkorta køyretid mellom Ålesund og Molde, dersom ein skal oppnå intensjonen om større bu- og arbeidsmarknad mellom byane. Dette vil samstundes vere avgjerande for i kor stor grad vegsambandet medfører uheldige verknader som auka arealspreiing, auka bruk av bil og utfordringar med trafikkavvikling inn mot og inne i byane.

Vi har ut i frå våre ansvarsområde planfaglege merknader til planforslaget for Ørskogfjellet-Vik og til dette planarbeidets forhold til den samla planlegginga for E39 Ålesund Molde.

Planfaglege merknader

0-alternativ og bruk av alternativt 0-alternativ

Det reelle 0-alterntivet for E39 Ålesund-Molde er dagens Europaveg og ferjer over Romsdalsfjorden. For delstrekninga Ørskogfjellet-Vik er det i fleire av plandokumenta nytta eit alternativt 0-alternativ med dagens veg mellom Ørskogfjellet og Vik. Vik er ikkje noko punkt i dag, på transportlinja mellom målpunkta for prosjektet. Strekninga mellom rundkøyringa til Furneset og Vik er ikkje del av det reelle 0-alternativet, men er ein sideveg til dagens E39.

Bruken av "det alternative 0-alternativet" føreset at E39 Ålesund- Molde blir realisert, med unnatak av delstrekninga Ørskogfjellet-Vik. Dette alternative-0-alternativ er forståeleg sett ut i frå at vegprosjektet er delt i fleire delstrekningar, men er misvisande som 0-alternativ for dagens E39.

For at utgreiingane skal synleggjere konsekvensane av omlegging av E39 mellom Ålesund og Molde, må utgreiingane på reguleringsnivå ta utgangspunkt det reelle 0-alternativa (dagens E39 mellom Ålesund og Molde, inkludert ferja). Eventuell bruk av eit anna 0-alternativ vil i beste fall vere eit supplement. Plandokumenta og utgreiingane i plandokumenta må bli endra for å synleggjere det reelle 0-alternativet.

Endra føresetnad, vegstandard og målsetting

I planprogrammet for planarbeidet, blei det lagt til grunn at det i reguleringsplanen skulle settast av areal til ei framtidig bygging av 4- felts veg med midtdelar og doble tunnelløp. Det skulle og leggast til rette for ei trinnvis utbygging, der 2-felts veg og enkelt tunnelløp er eit første trinn. Tilleggsutgreiingane til konseptutvalsutgreiingane mellom Digerneset og Vik (2017) legg desse endra føresetnadene til grunn. Hensikta er slik vi forstår det,

primært å kunne redusere utbyggingskostnadane. Jamfør planomtalens punkt 4.1, har Statens vegvesen i denne samanhengen gjort ei nærare vurdering av tidsperspektivet for når behov for 4-feltsveg vil føreligge. Vurderingane viser at behovet for 4-felt først vil kome om tidlegast 30 år, dvs. i 2050 eller seinare. Forskrifta om tunneltryggleik medfører likevel at det vil være krav om dobbeltløpstunnel på enkelte strekningar allereie frå start. Dette gjeld ikkje minst under Romsdalsfjorden.

Uavhengig om det er mogleg å redusere kostnader ved bygge lågare vegstandar på delar av strekninga mellom Ålesund og Molde, må planarbeidet for dei enkelte delstrekningane ta omsyn til at hovudmålsettinga som ligg til grunn for konseptvalet, dersom det skal vere samanheng mellom prosessane.

Dersom ei trinnvis utbygging av E39 Ålesund-Molde medfører at reisetida mellom byane ikkje blir redusert til under ein time, så vil med andre ord føresetnaden i reguleringsplanen vere i strid med hovudmålsettinga for totalprosjektet E39 Ålesund-Molde.

Målsetting om nedkorta køyretid
E39 mellom Breivika i Ålesund og Bolsønes i Molde vil være om lag 75 km. Forenkla sett, må den gjennomsnittlege køyrehastigheit på strekninga være 100 km/t for at ein skal oppnå pendlingstid på 45 minutt, som ofte blir rekna som maksimal akseptabel pendlingstid. I realiteten må farta vere endå høgare på delar av traséen, ettersom køyrehastigheita normalt blir senka inn mot sentrumsområda.

I plandokumenta skil ein mellom kva som bli planlagt av vegstandard og kva som blir realisert av vegstandard (endra føresetnader for planlegginga). Ny E39 mellom Ørskogfjellet-Vik blir i denne samanhengen planlagt for 90 km/t i dagsone og 80 km/t i tunnel. Forholdet mellom dette og prosjektets hovudmål er ikkje kommunisert i planomtalen.

Vi kan heller ikkje sjå at moment som auka trafikk inn mot byane, kødanning ved rushtidspunkt, som vil påverke den totale køyretida mellom Ålesund og Molde, er utgreidd eller kommunisert. Sjølv om desse momenta ikkje er direkte knytt til delstrekninga Ørskogfjell-Vik, så vil dei vere av betyding for den samla køyretida mellom Ålesund og Molde. Samla og gjennomsnittleg køyrehastigheit Ålesund-Molde, inkludert auka trafikk inn mot byane, kødanning og rushtid m.m., må derfor utgreiast og ligge til grunn for planlegginga av vegstandard og køyrehastigheit på strekninga Ørskogfjellet-Vik, dersom hovudmålet skal vere oppnåeleg.

Kulturvern
Detaljerte merknader om kulturminne vil bli ettersendt i løpet av uka. I dette blrevet vil det også bli gitt løyve til inngrep i automatisk freda kulturminne. Hovudinnhaldet er elles slik:

Det som i all hovudsak skil dei to alternativa, er plassering av påhogg området for Vikakslatunnelen i sør på Ørskogfjellet. Det er påpeikt i KU at oransje alternativ samla sett er dårlegare enn raudt for deltema kulturarv. Dette gjeld særleg for det regionalt verneverdige kulturmiljøet ved Bakkesetra.

Med omsyn til kulturarv så frarår vi sterkt oransje alternativ, slik at ein får bevart det heilskaplege kulturlandskapet ved Bakkesetra og betre ivaretatt samanhengane i kulturlandskapet kor Postvegen er eit sentralt element. Den Trondhjemske postvegen har som kulturminne ein nasjonal verdi og utgjør en viktig del av landets samferdselshistorie og nasjonsbygging. Raudt alternativ er også betre når det kjem til landskap, friluftsliv, naturmangfald, og støy. Konsekvensane for samla ikkje-prissatte verdiar, gjer at ein bør velje raudt alternativ. Dette er verdiar som ein ikkje kan erstatte og som

samfunnet bør forplikte seg til å ta vare på for framtida, særleg når det finst alternativ som framstår vesentleg betre.

Samfunns- og næringsutvikling
Planarbeidet legg til grunn at omlegging av E39 vil kunne medføre betydeleg endring i reisetid mellom Ålesund og Molde og dermed også auka pendling m.m. Jamfør planomtalen vil nærings- og arbeidsmarknad være påverka av transporttida og endra transportkostnader. Dette vil gjeld både privat og offentleg verksemd.

Tilhøva for privat og offentleg verksemder i nærområdet til delstrekninga Ørskogfjellet-Vik ser ikkje ut til å ha blitt utgreidd. Privat og offentleg verksemder i Vestnes vil blant anna være påverka av at E39 eventuelt blir flytta frå å gå forbi Vestnes sentrum, til å berre passere kortare strekk på Vik og kortare strekk oppe på Ørskogfjellet. Endringa i trafikkstraumen vil her påverke både eksisterande verksemder og framtidige verksemder. Ei endra lokalisering av areal som vil være attraktive kan medføre store konsekvensar for eit lokalsamfunn som Vestnes, også for bygdene rundt tettstaden Vestnes. Planarbeidet må betre utgreie konsekvensane omlegginga av E39 vil ha for samfunns- og næringsutviklinga i Vestnes.

Utgreiingane bør ha fokus ikkje berre på veg og køyretid i seg sjølv, men også på den effekten omlegginga av E39 vil ha for lokalsamfunnet og næringsutviklinga. Vi minner her om at det reelle 0-alternnativet ikkje er strekninga Ørskogfjellet-Vik, men dagens E39. Dagens E39 vil i denne samanhengen være vesentleg ulik det alternative 0-alternativet som elles er nytta i plandokumenta.

Friluftsliv
Temarapport «Friluftsliv/by og bygdeliv» tek utgangspunkt i det alternative referansealternativet (alternative-null-alternativet), at ny E39 Ålesund-Molde blir realisert med unntak av strekninga Ørskogfjellet-Vik.

I utgangspunktet trudde vi rapporten skulle ta føre seg konsekvensane for by og bygdeliv, i tillegg til friluftsliv. Blant anna konsekvensane av ei eventuelt omlegging av E39 ville for tettstadene langs dagens E39, som til dømes Vestnes. Dette er ikkje tilfelle. Fråværet av utgreiing av vegsambandets konsekvensar for by- og bygdeliv er forklart med at rapporten berre gjeld friluftsliv i byar og tettstader.

Tittelen på dette dokumentet kunne med fordel ha vore meir presis retta mot friluftslivet, slik at tittelen var meir sjølvforklarande. Vi prioriterer ikkje å kommenterere rapporten ut over dette, og rettar fokuset på verknaden for tettstadene og bygdene langs dagens E39, sjå merknader elles i brevet.

Tettstadutvikling
Planarbeidet ser ikkje ut til å ha utgreidd kva konsekvensar ei eventuell omlegging av E39 vil ha for tettstaden Vestnes, der dagens E39 går forbi. For planprosessen vil det være svært mangelfullt om dette er tilfelle, ettersom plan- og bygningslova krev at planforslagets verknader skal være utgreidd.

Langs dagens E39 Ålesund-Molde ligg det fleire tettstader og bygdesentrum som vil få endra tilknyting trafikkstraumen mellom byane, ved eventuelt omlegging av E39. Dette gjeld særskilt Vestnes og Sjøholt, men også meir perifere tettstader og bygder. Tettstaden Vestnes vil til dømes bli liggande i ei bakevje. Vi etterlyser her ei nærare utgreiing av planforslagets verknader for tettstaden Vestnes og bygdene rundt planområdet.

Samferdsel
Vi har vedrørande kollektivtrafikken gitt forhandsuttale til delstrekninga Ørskogfjellet-Vik når det gjeld utforminga av trafikkløysinga innafor det konkrete planområdet.

Når det gjeld kva konsekvensane eventuelt omlegging av E39 Ålesund-Molde vil ha for kollektivtrafikken så viser berekningane i Notat «ikke prissatte konsekvenser» at ei omlegging ikkje vil ha noko nytteeffekt. Det vil være naturleg at ekspressbussar går den nye strekninga mellom Ørskogfjellet og Vik, mens andre bussar går via Vestnes sentrum. Det vil være behov for overgang for å kople kollektivtrafikken saman. I praksis vil ei eventuelt omlegging av E39 medføre negative verknader for kollektivtrafikken.

Vi registrerer elles at rapporten for strekninga Ørskogfjellet-Vik viser at det ikkje vil vere nokon særskilt endring for gåande og syklande, ettersom denne trafikken ikkje kan nytte tunnel, men må følgje dagens E39 Ørskogfjellet-Leirvikbukta og fylkesveg 661 Leirvikbukta-Vik (det alternative 0-alternativet).

Nytten av eventuelt omlegging av E39 vil slik vi tolkar det i hovudsak være knytt til varetransport og brukarar av privatbil. Vi kunne ønska at vegsambandet i større grad blei utforma for å legge til rette for kollektivtrafikken, også når det gjeld delstrekninga Ørskogfjellet-Vik.

Vassforvalting
Regional plan for vassforvaltning i Møre og Romsdal vassregion 2022 - 2027 vart godkjent i Fylkestinget no i desember, og skal behandlast av KMD i mars 2022. Regional vassforvaltningsplan sett miljømål i vassforekomstar i kyst, vatn og vassdrag og hovudmålet er god økologisk og kjemisk tilstand i løpet av planperioden. Miljømåla dannar grunnlaget for korleis vi skal sikre vassressursane våre mot forverring.

Vatn har også fått en tydelegare plass i *«Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023»*. Meir informasjon finner du HER. 19. mars 2019 kom i tillegg nasjonale føringer for vannforvaltninga. Her er det lagt tydelige føringer for samferdsel, der det mellom anna står at *«I planprosesser er det viktig at hensyn til naturmangfold og vannmiljø og andre konsekvenser blir utredet tidlig og at etatene tenker helhetlig vannforvaltning og tar aktivt del i arbeidet med vannforvaltningsplanene både lokalt og regionalt.»*

Vassforvaltningsplana skal leggast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i samsvar med pbl §8-2 og vassforskrifta §29. Ein skal som hovudregel ikkje gi løyve til nye inngrep eller ny aktivitet som medfører at miljømål ikkje blir oppfylt, eller at tilstanden blir dårlegare. Løyve til tiltak som kjem i konflikt med miljømål, må behandlast t etter vassforskrifta § 12.

Ny E39 vil ha effekt på Skorgeelva med sidebekkar. Det er registrert 25 bekk- og elvekryssingar på eksisterande E39 mellom Kvernelva og Bythaugen. Tiltaket fører til endringar i bekkar, der vil dette kunne komme i konflikt med miljømål for vassdraga. Sidebekkane til Skorgeelva er truleg viktig som gytebekkar for sjøaure og bekkeaure. Miløtilstand etter vassforsrkifta er basert melllom anna for tilstand for fisk, og tiltak som påverkar fisk negativt vil påverka miljøtilstanden i vassdraga. Det er derfor viktig at inngrep og anleggsarbeid blir planlagt og utført slik at vassmiljø blir ivareteke. Det er uheldig at det ikkje er fastsett føresegn i planen om etablering av sedimenteringsbasseng innafor bygge- og anleggsområde eller riggområda. Noko som vil vere gode avbøtande tiltak.

I begge alternativ for trase vil Skorgeelva leggast om på ei strekning på 200 meter og Stordalsgrova blir lagt i ein 110 meter lang kulvert. Oransje alternativ medfører i tillegg

inngrep i Haraldsgrova, Sandgrova og Kvernelva. Det er viktig at inngrepa her blir utforma slik at vi sikrar at fiskevandring blir vareteke og at andre miljøveidar i vassdraga ikkje blir forverra.

Erosjonssikringstiltak som omtalast i planen må skje på ein måte som ikkje reduserer miljøtilstand i vassdraget. Det er viktig at masser frå den opprinnelege elvebotn nyttast til slutt, og at bekkeløp ikkje blir plastra glatt. For eksempel på meir miljøvennlege flaumforbyggingar, sjå døme i NVEs sikringshandbok HER eller frå handbok for betre fysisk vassmiljø HER.

Det er ikkje gjennomført kartlegging av økologisk tilstand etter klassifiseringssystemet i vassforskrifta i dei elve- og bekkestrekningar som tiltak vil ha inngrep i. Korleis inngrepa vil påverke tilstand og miljømål er dermed ikkje tilstrekkeleg utgreidd i tråd med rettleiinga til vassforskrifta § 12, jf. Det er veldig viktig at dette er på plass, slik at eventuelle konflikt med miljømål og andre miljøverdiar avklarast tidleg.

KONKLUSJON
Vi viser til merknader ovanfor og rår sterkt til at dei blir lagt til grunn i arbeidet med sluttføringa av planen. Vi peikar særskilt på at konsekvensutgreiingane ikkje set den aktuelle delstrekninga i samanheng med mål for totalprosjektet "E39 mellom Molde og Ålesund", som ligg til grunn for avgjerda om konsept. Vi peikar også på manglande utgreiingar om konsekvensar for tettstader som etter omlegging ikkje lenger har like tett tilknyting til hovudtrafikkåra.

Med helsing

Johnny Loen
plansamordnar

Anders Smith-Øvland
Overarkitekt

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Fagsaksbehandlar
Vassforvalting: Rådgivar Håkon Slutaas, tlf. 71 28 03 52

Kopi:
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal
Vestnes kommune
Ålesund kommune

Møre og Romsdal
fylkeskommune

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		2020/5456 - 19893/2022	Guro Dehli Sanden, 71 28 03 26	24.02.2022

-

Vestnes kommune - detaljregulering - reguleringsplan - E39 Ørskogfjellet - Vik - frågsegn ved offentleg ettersyn - kulturarv

Vi viser til motteke brev datert 04.01.2022 med vedlagt forslag til reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet – Vik i Vestnes kommune i Møre og Romsdal fylke, og til brev frå Møre og Romsdal fylkeskommune av 23.02.22. Den delen av fylkeskommunen sitt fråsegn som gjeld detaljane knytt til kulturminne og kulturmiljø kjem her i eit eige brev.

Kulturarv – automatisk freda kulturminne og kulturminne frå nyare tid

Den Trondhjemske postveg
Den Trondhjemske postveg har nasjonal verdi og utgjer ein viktig del av landet si samferdselshistorie og nasjonsbygging. Over Ørskogfjellet er kulturminnet heilskapleg og i stor grad samanhengande og har stor kunnskaps- og historieforteljande verdi. Vegen har også stor bruks- og opplevingsverdi.

Vegstrekninga over Ørskogfjellet er med i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminne (SVV 2002), og den er ein av tre vegstrekningar som er valt ut til å representere den 695 km lange strekninga frå Bergen til Trondheim. Den Trondhjemske postveg har fått status som nasjonal verdi i "*Regional delplan for kulturminne og kulturmiljø av regional og nasjonal verdi*" (2015).

Traséane knytt til den Trondhjemske postvei over Ørskogfjellet inngår i Møre og Romsdal si satsting gjennom verdiskapingsprogrammet "Ein bit av historia", der Statens Vegvesen også er ein sentral samarbeidspartnar. Satsinga omhandlar kulturarv, folkehelse og stads- og næringsutvikling og inneberer å revitalisere den historiske ferdselsåra, gjere den betre kjent og meir brukt. Gjennom lokale prosjekt i postvegkommunane, moglegheitsstudiar og ei støtteordning til prosjekt langs postvegen arbeider fylkeskommunen for å få fram kvalitetane i postvegen, lokalsamfunna si unike kulturarv, autentiske kultur, tradisjonar og særpreg.

Vi viser til planomtalen der ein påpeiker at reguleringsplanen medfører til dels stor nærføring med Den Trondhjemske postvei over ei strekning på 1,2 km. *"Nærføringen vil påvirke omgivelsene rundt postvegen og medføre store endringer av landskapet og vegens opprinnelige konstekst".* Planforslaget sikrar postvegen angitt med omsynssone H_570 Bevaring kulturmiljø med ein 10 meter buffer til begge sider, men større vegskjeringar,

lokalvegen og anna veggrunn er i fleire tilfelle lagt svært nært postvegen. Dette gjeld særleg postvegtraseen i framlagt teikning R02 og R03. Dette er uheldig for opplevinga av kulturlandskapet langs den nasjonalt viktige postvegtreséen, samt for den tekniske tilstanden til sjølve postvegen. Dette vart også nemnt i vårt fråsegn til oppstart av planarbeidet. Vi vil sterkt frarå at skjeringar og anna veggrunn vert lagt så tett opp mot postvegen og vil be om at det vert justert i det vidare arbeidet med plana.

Arbeid i nærleik til Postvegen aukar også risikoen for at kulturminnet tar skade, særleg under bygg- og anleggsfasen. Det er særs viktig at den utøvande entreprenøren er orientert om kulturminnet, slik at ein unngår mellomlagring av massar, utstyr, graving eller køyring med anleggsmaskinar langs Postvegen. Det er i føresegnene §7.4 Bevaring kulturmiljø (H570) satt forslag til avbøtande tiltak for å redusere skadane på kulturmiljøverdiane i anleggsfasen. I førsegn d) står det at det skal settast opp gjerder mellom kulturminne og anlegget. Dette gjerdet må settast opp i samråd med Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal fylkeskommune. Vi ber om at dette blir lagt til i føresegna.

Det bør settast opp infoskilt om nærliggjande kulturmiljøverdiane. Dette vil både vere eit tiltak for å redusere uønska hendingar knytt til kulturminner under bygg- og anleggsfasen, men også til informasjon for turgåare då ein skal sikre at Postvegen er open for turgåre i anleggsperioden. Det er bra at ein planlegg å behald opphavleg vegetasjon/skog i H570 omsynssona til postvegen. Dette vil synleggjere grensa for anleggsområdet og vere med å sikre postvegen under bygg- og anleggsfasen.

I planforslaget kapitel 7.4 blir det nemnt at det vil vere behov for å flytte vassmagasinet til Ørskogfjell skisenter, men at området for ny plassering fell utanfor plangrensa for varsla reguleringsplan og blir ikkje avklart i dette reguleringsplanforslaget. Kulturarvseksjonen må få ny plassering av vassmagasinet på høyring for å vurdere plasseringa opp mot kjente kulturminne, særleg postvegen, samt vurdere om det er behov for arkeologisk registrering av det aktuelle området.

<u>Veitrasé Kapteinbua – Fremstedal</u>
Ein mindre parsell av den Trondhjemske postveg, *Veitrase Kapteinbua - Fremstedal* (Kulturminne ID: 269465-1), ligg dels innafor planavgrensinga og dels rett utanfor. Dette utan å vere sikra med arealføremål og omsynssone bevaring kulturmiljø H_570.
I tilstandsrapport frå 2020 er traseen skildra som delvis synleg, med ein lesbar vegkant på søndre side. Den skal ha ein tydeleg vegkropp og grøfter. Frå bakketopp og vidare til møtet med riksvegen i aust er vegen graskledd og skal vere brukbar for ferdsel. Vestre del av traseen er i dag mindre synleg på grunn av høgt gras.

Kulturminnet har nasjonal verdi og traseen er naturleg knytt til planområdet, vi ber derfor om at ein innlemme heile traseen (ID: 269465-1) i planområdet. Dette for å sikre samanhengen og lesbarheita for framtida, samt å forhindre uønska hendingar under bygg- og anleggsfasen. Riktig arealformål samt omsynssone bevaring skal også brukast her. Traseen er merka i raudt på kartutsnittet nedanfor.

Kartutsnitt med vegtrasé merka i raudt (Kulturminne ID: 269465-1)

<u>Potensiale for synleggjering av nasjonale kulturmiljøverdiar</u>
Stadane kor postvegen møter andre ferdselsårer og infrastruktur bør få særleg merksemd i det vidare planarbeidet. Dette er stader med stort potensiale for både aktivitet og tilrettelegging for vidare bruk av nasjonale kulturmiljøverdiar. Ein kan gjennom reguleringa sjå til at koplingspunkt mellom eldre postvegstrukturar og nyare infrastruktur skjer på ein naturleg måte.

Med bakgrunn i den nasjonale verdien og den nemnte satsinga på den Trondhjemske postveg dei seinare åra så er det viktig at plana legg eit godt grunnlag for ein slik berekraftig bruk og formidling av verdiane som postvegen representerer.
Blant anna er vi av den oppfatning at det bør bli arbeid vidare med start/sluttpunktet som ligg ved Kapteinbua for å markere ein innbydande inngangsport, noko som synar å mangle i planforslaget. Dette vil vere ei gunstig plassering for tidlegare nemnt infoskilt, (avbøtande tiltak), som kan opplyse turgåare om dei kulturminneverdiane og eventuelt naturverdiane knytt til verdifull slåttemark i nærområdet.

<u>Bakkesetra med tilhøyrande kulturlandskap:</u>
Bakkesetra er eit setermiljø bestående av eit klyngetun, som er ein historisk tunform som var vanleg før utskiftinga i jordbruket på 1800-talet, men som i dag er meir sjeldan. Den relativt intakte strukturen for setermiljøet med ein rekke godt bevarte små sel, løer og fjøs gjer at Bakkesetra har eit potensiale for oppleving og formidling. Landbruksskulen sin historie gjer at Bakkesetra har regional interesse. Ein må sjå plassering av bygningane i kontekst til eit større landskap og naturverdiane på staden. Samla sett så har kulturmiljøet

Bakkesetra stor verdi, då tunet og samanhengen med tilhøyrande kulturlandskap er lite berørt av moderne inngrep.

Val av oransje vegline vil føre til store inngrep i landskapet ved Bakkesetra og følgande store negative konsekvensar for oppleving av kulturmiljøet, både lokalt på sjølve setervollen men og for posisjonen til Bakkesetra i eit større kulturlandskap i dalføret. Tiltaket vil danne ein fysisk barriere og vil føre til at samanhengane i kulturlandskapet vert brote opp og sterkt redusere dei eksisterande kulturmiljøverdiane. I KU har ein vurdert at oransje alternativ vil medføre alvorleg miljøskade for Fremstedalen og Bakkesetra. Planforslaget sine konsekvensar for sjølve setervollen vil lokalt føre til utfordringar med støy og tap av tilhøyrande kulturlandskap med slåttemark, og gjere området mindre attraktivt og redusere opplevingskvalitetet. Stølstunet vil ikkje bli direkte berørt, men del av stølsvollen og innmarka vil gå tapt. Ein har i KU for naturmangfald vurdert Bakkesetra til ha å stor verdi, og at tiltaket vil gjere at denne vil bli forringa, der 20% av naturtypen vil bli berørt. Oransje veglinje er derfor ikkje ønskeleg med tanke på kulturmiljøet ved Bakkesetra. Med bakgrunn i tap av/negative konsekvensar for kulturmiljøverdiane på Bakkesetra vil vi derfor sterkt rå ifrå at ein går vidare med det oransje alternativ og vil rå til at ein vel raudt alternativ med tanke på uerstattleg kulturmiljø og ikkje-prissatte verdiar.

Ellingsgård - skysstasjon og gårdmiljø:
Bygningsmiljøet på Ellingsgård inneheld fleire eldre bygningar som står i et klyngetun. Skysstasjonar var vanlege langs offentlege hovudvegar, men er sjeldan så autentiske som her. Kulturmiljøet er vurdert å ha stor regional betydning og har status som regionalt verneverdig i regional delplan for kulturminne og kulturmiljø. Tiltak knytt til reguleringsplanen vil ha visuell påverknad for kulturmiljøet, men vurderast til å vere mindre på grunn av avstanden. Oransje alternativ vi gi større påverknad på kulturmiljøet enn raudt. I KU for kulturarv har ein satt KM11 Ellingsgård til grønt+, då på grunn av reduksjon i trafikkmengda på lokalveg. Vi er ueinig i denne vurdering med tanke på den visuelle påverknad til tiltaket, og konsekvens bør derfor ikkje settast lågare 0 for dette delområdet.

Plassering av støyskjermar, vegskilt og lysinstallasjonar
Nye store støyskjermar, vegskilt og lysinstallasjonar må ein unngå, så langt det er mogleg, å plasser nært postvegen.

Behov for endringar på føresegner knytt til kulturminne

§ 3.4 Kulturminner
c) Under anleggsarbeid skal rådgiver med kulturminnekompetanse trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner.

Her må det presiserast at det skal vere rådgivar frå kulturarvseksjonen i fylkeskommunen, då det er fylkeskommunen som har forvaltningsansvaret for kulturminne i fylket.

§ 5.2 Vern av kulturmiljø eller kulturminner (LKM)
a) *Området LKM er båndlagt etter kulturminneloven. Innenfor LKM finnes den Trondhjemske postvei. Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som kan skade, ødelegge eller utilbørlig skjemme kulturminnet, eller foreta noen form for fysiske inngrep i området, jf. Kml. §§ 3 og 8. Eventuelle tiltak innenfor området må på forhånd avklares med kulturminnemyndighetene, jf. Kml. §§ 3og 8. b) Det er ikke tillat med kjøring på områder merket med LKM 2. Det er tillatt med forsiktig kjøring på områder merket LKM_1 og LKM* 3.

Vi ber om at ein tar ut setninga: "Det er tillatt med forsiktig kjøring på områder merket LKM1 og LKM3". Dette blir for upresist og gjer at ein legg opp til den enkelte å vurdere kva som er forsiktig kjøring, noko som ikkje er ønskeleg og som gjer at ein risikerer å få skade på den Trondhjemske postvei. Og at ein oppdaterer setninga " *Det er ikke tillat med kjøring*

på områder merket med LKM 2", til "*Eventuell kjøring på den Trondhjemske postvei krever løyve frå rette kulturminnemyndigheit, hos Møre og Romsdal fylkeskommune".*

§ 9. VILKÅR FOR GJENNOMFØRING OG REKKEFØLGEKRAV

§ 9.2 Rekkefølgje
c) Statens vegvesen plikter å erstatte eksisterende vannmagasin som Ørskogfjellet skisenter benytter til produksjon av kunstig snø. Erstatningsanlegget skal være minst like bra som dagens anlegg. Utredning av nytt anlegg skal kostes av Statens vegvesen og inkludere kompetanse innen fagområdene snøproduksjon, hydrologi og natur- og miljø. Ørskogfjellet skisenter skal sikres kontinuerlig drift og nytt anlegg må være på plass før eksisterende dam kan fjernes. Lokalisering og utforming av nytt anlegg skal skje i samarbeid med skisenteret.

Kulturarvseksjonen må få ny plassering av vassmagasinet på høyring for å vurdere plasseringa opp mot kjente kulturminne, særleg postvegen, samt vurdere om det er behov for arkeologisk registrering av det aktuelle området. Vi ber om at dette blir lagt til i rekkefølgjekravet.

Nytt rekkefølgjekrav:
Vi ber om at ein legger til følgjande rekkefølgjekrav: *Før oppstart av anleggsarbeidet skal det settast opp eit sikringsgjerde mellom kulturminne og anlegget. Gjerdet skal settast opp i samråd med Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal fylkeskommune.*

<u>Oppsummering kulturarv:</u>
Det som i all hovedsak skiller de to alternativene, er plassering av påhuggsområdet for Vikakslatunnelen i sør på Ørskogfjellet. Det er påpeikt i KU at samla sett så er oransje alternativ dårlegare enn raudt for deltema Kulturarv. Dette gjelder særleg for det regionalt verneverdige kulturmiljøet ved Bakkesetra.

Med omsyn til kulturarv så sterkt frarår vi oransje alternativ, og vil sterkt oppfordre til at ein vel raudt alternativ, slik at ein får bevart det heilskaplege kulturlandskapet ved Bakkesetra og betre ivaretatt samanhengane i kulturlandskapet kor Postvegen er eit sentralt element. Den Trondhjemske postvegen har som kulturminne ein nasjonal verdi og utgjør en viktig del av landets samferdselshistorie og nasjonsbygging. Raudt alternativ er også betre når det kjem til landskap, friluftsliv, naturmangfald, og støy påverknad for private eigendommar langs E39. Konsekvensane for samla ikkje-prissatte verdiar gjer at bør velge raudt alternativ. Dette er verdiar som ein ikkje kan erstatte og som samfunnet bør plikte seg til å ta vare på for framtid. Dette er verdiar som ein ikkje kan erstatte og som samfunnet bør forplikte seg til å ta vare på for framtida, særleg når det finst alternativ som er vesentleg betre for ikkje-prisette konsekvensar.

Automatisk freda kulturminne
Forslag til reguleringsplan for – detaljregulering – E39 Ørskogfjellet – Vik – løyve til inngrep i automatisk freda kulturminne

Konflikt med kulturminne-ID: 270424 og 270426 (kolframstillingsanlegg)

Vi viser til motteke brev datert 04.01.2022 med vedlagt forslag til reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet – Vik, Vestnes kommune i Møre og Romsdal fylke.

Innanfor planområdet er det registrert tre kolframstillingsanlegg (ID 270418, ID 270424 og ID 270426), som er automatisk freda i medhald av lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminnelova) § 4 første ledd.

Lovheimel og styresmakt
I samsvar med kulturminnelova § 8 fjerde ledd skal styresmaktene, i samband med behandlinga av reguleringsplanen, ta stilling til om dei kan gi løyve til inngrep i automatisk freda kulturminne som blir påverka av planen. Fylkeskommunen/Sametinget er rette styresmakt til å ta avgjerd i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd.

Skildring av kulturminna
Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde arkeologiske registreringar av planområdet i 2020. Totalt blei det innanfor det opphavlege planområdet registrer fire kolframstillingsanlegg, der tre av dei ligger innafor planområdet ved offentleg ettersyn:

Lokalitet ID 270418, datert til 566-654 e.Kr, (Merovingertid), består av eit ca.19x8 meter stor lag med store kolstykker og ein 24x6 meter stripe med sporadiske kolførekomstar. Det er usikkert om desse representerer to anlegg, eller et kjerneområde og "søl" frå transportering eller bruk av kolet.

Lokalitet ID 270424, datert til 566-654 e.Kr, (Merovingertid), består av eit omlag 1 cm tjukt kolhaldig lag, på ca 88m^2, som truleg kjem frå kolframstilling eller rydding av beitemark. Lokalitet ID 270426, datert til 766-898 e.Kr, (Vikingtid). Lokaliteten består av ein 18m^2 lagrest frå kolframstilling eller skogrydding.

Skildring av konflikt mellom arealbruken i planen og kulturminne
Lokalitet ID 270424 kjem i konflikt med vegskjæring for den nye vegtraseen til E39 på Ørskogfjellet.
Lokalitet ID 270426 kjem i konflikt med veggrunn og vegskjæring for den nye vegtraseen til E39 på Ørskogfjellet.

NTNU Vitenskapsmuseet sine merknader
Møre og Romsdal fylkeskommune har vore i dialog med NTNU Vitenskapsmuseet, men på grunn kort internfrist så må NTNU VM si skriftlege tilråding ettersendast. Konklusjonen til NTNU VM er at dei vil tilråde dispensasjon frå Kulturminneloven for ID 270418 og ID 270424, med vilkår om at det blir gjennomført ei arkeologisk utgraving av dei berørte kulturminna, før opparbeiding av tiltak i henhold til planen.

Møre og Romsdal fylkeskommune sine merknader og vurdering av saka

Kulturminneforvaltninga skal verne om kulturminne som ikkje-fornybare ressursar og arbeide for at kulturminneverdiane blir tekne hand om på best mogleg måte og nyttiggjorde i eit samfunn i endring. Vi kan gi løyve til inngrep i automatisk freda kulturminne etter ei vurdering av dei kulturminnefaglege verdiane vegne opp mot private omsyn og omsyn til samfunnet.

I denne saka vil to automatisk freda kulturminne gå tapt som følgje av tiltaka planen legger opp til. Vi vurderer at samfunnsnytten tiltaket er høg, og at dei råka kulturminna har liten opplevingsverdi, men ein viss kunnskapsverdi knytt til jernframstilling i fylket.

Etter fylkeskommunen sin vurdering kan reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet - Vik godkjennast under føresetnad av at det først blir gjort ei arkeologisk utgraving av dei råka kulturminna, før tiltak etter planen blir gjennomførte, jf. vedlagde kart datert 17.12.2021 frå Statensvegvesen. I samsvar med kulturminnelova § 10 skal tiltakshavaren bere kostnadene for arkeologiske granskingar. Riksantikvaren vil sjå nærmare på forslaget til budsjett og arbeidsomfang før det blir gjort vedtak etter kulturminnelova § 10.

Vedtak om omfang av den arkeologiske granskinga, under dette endelege kostnader og avgrensing av undersøkingsområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endeleg vedteken. Vi gjer merksam på at ei arkeologisk utgraving normalt berre lèt seg gjennomføre i sommarhalvåret, og at tiltakshavaren må ta omsyn til dette i planlegginga.
Tiltakshavaren må varsle Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før han ønskjer å gjennomføre tiltak etter reguleringsplanen. Riksantikvaren vil deretter gjere vedtak om omfanget av den arkeologiske granskinga. Dette vedtaket vil kunne klagast på i medhald av forvaltningslova §§ 28 og 29.

Prosjektplan og budsjett for dei arkeologiske undersøkingane blir, etter avtale med Statensvegvesen, først utarbeida av NTNU Vitenskapsmuseet når det fattast §10 vedtak.

Kulturminna, med kulturminne-ID 270424 og ID 270426 er merka i plankart som bestemmelsesområde og tildelt nr #3 og #4 med tilhøyrande føresegn i fellersføresegnene i reguleringsplanen:

a. RpBestOmr #3 og #4 er et automatisk fredet kulturminner med ID 270424 og 270426. Planen er å betrakte som søknad om dispensasjon fra Lov om kulturminner for å gjennomføre de planlagte tiltak i dette området.
b. Før iverksetting av tiltak i medhold med planen skal det foretas arkeologisk utgraving av berørte automatisk fredete kulturminner. Utgravingen skal foregå i sommerhalvåret.
c. Det skal tas kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltakene skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.

<u>Utgifter til arkeologisk gransking</u>
Tiltakshavaren skal bere kostnadene for granskinga, dersom det ikkje er grunnlag for heil eller delvis statleg dekning, jf. kulturminnelova § 10.

<u>Vilkår for dispensasjon</u>
Dispensasjonen frå den automatiske fredinga gjennom planvedtaket føreset at den nemnde teksten ovanfor blir innarbeidd i reguleringsføresegnene.
Dersom kommunen gir melding om at den nemnde teksten **ikkje** vil bli innarbeidd i reguleringsføresegnene, vil fylkeskommunen reise motsegn mot planen.

Med helsing

Heidi-Iren Wedlog Olsen
Kulturdirektør

Bjørn Ringstad
Fylkeskonservator

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Kopi:

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet	Høgskoleringen 1	7491	Trondheim
Vestnes kommune	Rådhuset	6390	Vestnes
Ålesund kommune	Postboks 1521	6025	ÅLESUND
Molde kommune	Rådhusplassen 1	6413	MOLDE
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal	Postboks 2520	6404	Molde
Riksantikvaren	Pb. 1483 Vika	0116	OSLO

Vedlegg

1 Plankart Ørskogfjellet - Vik av 17.12.2021

NTNU
NTNU Vitenskapsmuseet
Institutt for arkeologi og kulturhistorie

Vår dato	Vår referanse
25.02.2022	2022/10313
Deres dato	Deres referanse

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeshuset, Postboks 2500
6404 MOLDE

Faglig vurdering og tilrådning i forbindelse med dispensasjon etter KML § 8 fjerde ledd. Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet-Vik i Vestnes kommune gnr/bnr 29/12, Møre og Romsdal fylke

Vi viser til anmodning om faglig vurdering og tilrådning fra Møre og Romsdal fylkeskommune. Anmodningen ble meldt inn over telefon ved saksbehandler Guro Delhi Sanden i Møre og Romsdal fylkeskommune fredag 18.02.2022. Plandokumenter og registreringsrapport er senere mottatt per epost, og saken er også drøftet med fylkeskonservator Bjørn Ringstad. I forbindelse med reguleringsplan E39 Ørskogfjellet-Vik i Vestnes kommune, er det konflikt med automatisk freda kulturminner: id. 270424 og id. 270426. Lov om kulturminner (kml) § 3 forbyr inngrep i automatisk freda kulturminner som definert i § 4, med mindre det foreligger særskilt tillatelse fra kulturminnemyndighetene i henhold til § 8 fjerde ledd. NTNU Vitenskapsmuseet har i henhold til forskriftene som oppgave å utrede saken nærmere og komme med faglig vurdering og tilråding i saken.

Bakgrunn

Møre og Romsdal fylkeskommune har foretatt kulturhistorisk registrering i forbindelse med planarbeid for ny E39. Gjennom registreringen er det påvist fire automatisk freda kulturminner som alle ble tolket å ha tilknytning til trekullproduksjon. Det er også påvist et kulturminne med uavklart alder og vernestatus, id 273439, bautastein, samt fem nyere tids kulturminner. Reguleringsplanen er i konflikt med automatisk freda kulturminne id 270424 og id 270426.

Postadresse	Org.nr. 974 767 880	Besøksadresse	Telefon	Saksbehandler
	E-post:	Erlings Skakkes gate 47 B	+47 73 59 21 45	Lars Snilstveit Røgenes
7491 TRONDHEIM	postmottak@ntnu.no		Telefaks	
	http://www.ntnu.no		+47	Tlf: +47

All korrespondanse som inngår i saksbehandling skal adresseres til saksbehandlende enhet ved NTNU og ikke direkte til enkeltpersoner. Ved henvendelse vennligst oppgi referanse.

Omsøkte kulturminner

Både id 270424 og id 270426 er omtalt i registreringsrapporten som kullfremstillingsanlegg/kullforekomst. Id 270424 har utbredelse i Askeladden til 85 m^2, og id 270426 har utbredelse i Askeladden til 18 m^2. Id 270426 ligger like vel Skorgaelva. Begge er definert ved et tynt trekullholdig lag, påvist i to prøvestikk per lokalitet. Laget kan være så tynt som 1 cm, men ut fra bildene i registeringsrapporten kan laget også være tykkere. Id 270424 ble datert til i hovedsak merovingertid (566-654 e.Kr.). Id 20426 ble datert til i hovedsak viktigtid (766-898 e.Kr.). Det ble ved vedartsanalyse bare funnet furu blant trekullet i kullprøvene.

Det er usikkert hva de omsøkte kulturminnene representerer. Det er likheter med prøvestikk tatt i utkanten av den mulige kullmilen like mot sørvest, men det ble ikke påvist substansielle kullag i de omsøkte lokalitetene eller gjort observasjoner på markoverflaten som kunne forklare kulturminnenes art og funksjon. Tolkningen som kullproduksjonsanlegg må derfor regnes som usikker.

Faglig vurdering

Lokalitetene ligger i et verdifullt kulturmiljø med hensyn til fortidig utnytting av utmarksressurser og tidlig jernfremstilling. Omtrent tre kilometer mot sør og vest kjenner vi til flere jernvinneanlegg med dateringer til yngre jernalder. Bruken av utmarksressurser i jernalder og jernutvinning er et aktivt forskningsfelt som er i stadig endring. Eidshaug og Dahle (2017) har med utgangspunkt i funn i Vik, Vestnes, argumentert for en særegen tradisjon for kullproduksjon på flatmark fra merovingertid av i denne regionen. Et mulig eksempel på en slik kullmile ble påtruffet under registreringsarbeidet for denne saken: Id 270418 ligger 100-150 meter sørvest for de to omsøkte kulturminnene. Denne vil bli lagt i hensynssone. Dispensasjonen gjelder derfor ikke 270418.

Vi har fremdeles begrenset kunnskap om kullproduksjon fra yngre jernalder i regionen, og kullproduksjonsanleggene omtalt i artikkelen til Eidshaug og Dahle er fremdeles bare i liten grad undersøkt gjennom arkeologisk utgraving. Høsten 2021 undersøkte Vitenskapsmuseet det som fra før av var tolket som et mulig kullproduksjonsanlegg på Trohaugen, Vestnes (id 270437). Rapport for denne undersøkelsen er under utarbeidelse, men foreløpige resultater tyder på at vi her står overfor skogbrann heller enn intensjonell kullproduksjon (pers. medd. Astrid Kviseth). Lokaliteten skilte seg fra de mer sikre kullfremstillingsanleggene som er registrert lenger mot nord: dette er et tynnere og mer spredt kullag som dekket et større område (lokaliteten ble registrert til over 500 m^2). De omsøkte lokalitetene har likheter med id 270437 – også her er det snakk om tynne kullag med dateringer til jernalder, og med nærhet til mer eller mindre sikre tegn på kullfremstilling eller jernutvinning. Samtidig er de omsøkte lokalitetene avgrenset til ganske små flater med flere positive prøvestikk nær hverandre og med mange negative prøvestikk like inntil og i terrenget rundt.

Det er på nåværende kunnskapsgrunnlag ikke mulig å avgjøre hva lokalitetene representerer, eller om de kan knyttes til intensjonell kullproduksjon i området. Kunnskapsverdien til lokalitetene er først og fremst knyttet til hvilken aktivitet lokalitetene er spor etter, og om de kan knyttes til kullproduksjon eventuelt jernutvinning. En slik kunnskap trenger vi for å forstå hvilke kildeverdier denne typen

kulturminner representerer. Dette vil kunne danne et bredere erfaringsgrunnlag for vurdering av sammenlignbare kulturminner i fremtiden, både ved Vitenskapsmuseet og i regional kulturminneforvaltning. Etter å ha drøftet saken frem og tilbake mener Vitenskapsmuseet at det ut fra dagens kunnskapsstatus vil være hensiktsmessig å gjennomføre en mindre undersøkelse av lokalitetene, først og fremst for å kartlegge art, funksjon og mulig tilknytning til intensjonell kullproduksjon i området. Kunnskapsbildet er imidlertid i rask endring. Flere mulige jernalders kullmiler vil allerede sesongen 2022 bli undersøkt i området Vik i Vestnes. Dette sammen med analysearbeid for nevnte id 270437 vil bidra til å øke vår forståelse for aktiviteter og hendelser i området. Dette kan potensielt også gi oss bedre forståelse for hva de omsøkte kulturminnene representerer. Resultatene fra disse arbeidene kan påvirke omfanget av undersøkelsene som vil være nødvendig for de omsøkte lokalitetene. Det kan også medføre at vi får en tilstrekkelig forståelse for de omsøkte kulturminnene til at behovet for videre undersøkelse av disse vil falle helt bort. Ut fra nåværende kunnskapsgrunnlag er det imidlertid behov for en mindre undersøkelse av id 270424 og id 270426.

Tilrådning og vilkår

NTNU Vitenskapsmuseet tilrår at Trøndelag fylkeskommune gir tillatelse til inngrep i automatisk freda kulturminne id 270424 og id 270426, i henhold til kml. § 8.4, med vilkår om en arkeologisk undersøkelse. Etter avtale med tiltakshaver vil plan og budsjett for en eventuell utgravning bli utarbeidet ved anmodning av vedtak etter kml §10. Vi gjør oppmerksom at behovet for undersøkelse kan bli påvirket av resultater fra andre undersøkelser i området, og at dette kan medføre at NTNU Vitenskapsmuseet vil kunne frafalle vilkåret om videre arkeologisk undersøkelse.

Litteratur

Eidshaug, Jo Sindre & Kristoffer Dahle 2017: Flatmarksmiler i Vestnes fra yngre jernalder og middelalder. Viking. vol. 80.

Med hilsen

Bernt Rundberget
Instituttleder

Lars Røgenes
Saksbehandler

I samsvar med fullmakt er dette dokumentet godkjent elektronisk og har derfor ingen fysisk signatur

Kopi:
Riksantikvaren

Statens vegvesen

Statens vegvesen utbygging

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Dröfn Helgadottir / 71274186	20/20416-61		16.02.2022

Uttale til forslag til detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet-Vik - Vestnes kommune

Statens vegvesen viser til kunngjøring om offentlig ettersyn i notat datert 04.01.2022.

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Saksopplysninger

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet-Vik. Forslaget har Statens vegvesens planprosjektgruppe nå lagt ut offentlig ettersyn og høringi samarbeid med Vestnes kommune.

Formålet med reguleringsplanen er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen. Planforslaget viser ny E39 over en strekning på 8370 meter. 2570 meter er veg i dagen og 5800 meter er tunnel.

Vår vurdering av planforslaget

Avdeling Transport og Samfunn v/seksjon Transportforvaltning midt 2 er Statens vegvesen sin forvaltningsenhet og uttaler seg til planer etter plan- og bygningsloven.
Statens vegvesen har interne rutiner for våre egne plan- og utbyggingsprosjekt som sikrer at våre ansvarsområder ivaretas. Vi har derfor ingen merknader til detaljreguleringsplanen som nå er fremmet.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Fylkeshuset. Julsundvegen 9, 3. etg.
6412 MOLDE

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Transportforvaltning midt
Med hilsen

Linda Heimen
Seksjonsleder

Dröfn Helgadóttir

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE, Postboks 2500, 6404 MOLDE
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL, Postboks 2520, 6404 MOLDE

NVE
Noregs vassdrags-
og energidirektorat

Statens vegvesen
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 10.02.2022
Vår ref.: 202002198-8
Dykkar ref.: 20/20416

Sakshandsamar: Toralf Otnes
22 95 95 27/toot@nve.no

NVE si fråsegn til offentleg ettersyn av detaljreguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet - Vik - Vestnes kommune

Vi viser til brev datert 04.01.2022. Saka gjeld offentleg ettersyn av detaljreguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet – Vik i Vestnes kommune. Føremålet med planframlegget er å legge til rette for bygging av ny E39 på strekninga.

Om NVE

Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonalt sektormynde med motsegnkompetanse innanfor saksområda flaum-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knytt til vassdrag og grunnvatn, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å hjelpe kommunane med å førebygge skader frå overvatn gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strok (urbanhydrologi). NVE gir råd og rettleiing om korleis nasjonale og vesentlege regionale interesser innanfor desse saksområda skal takast omsyn til ved utarbeiding av arealplanar etter plan- og bygningslova (pbl).

Generelt om planen

Planområdet startar 800 meter nord kommunegrensa til Ålesund kommune. Dei første 2570 meter av vegen går i dagen, og vidare 5800 meter i tunnel mot nord. I høve til NVE sine sektorinteresser inneber planen i første rekke kryssing av fleire elver og bekker. Skorgeelva må leggast om på ein strekning på om lag 120 meter. Generelt er hydrologi viktig i planarbeidet, mellom anna på grunn av at myr er ein viktig og utbreidd naturtype. Skorgeelva og Kvernaelva er anadrome strekningar. Deler av strekninga er utsett for skredfare, og ein kraftleidning i sentralnettet inngår i planområdet.

Omsyn til vassdrag

<u>Skorgeelva</u>
I naturmangfaldrapporten er Skorgeelva vurdert å ha middels verdi grunna stadeigne bestandar av laks og sjøaure. Det vert vurdert at delområdet blir noko forringa.

Kvernaelva
I naturmangfaldrapporten er Kvernaelva vurdert å ha noko verdi grunna at elva er eit fiskeførande vassdrag med godt utvikla kantvegetasjon. Den er og vurdert å vere gytebekk for Skorgeelva og truleg oppvekstområde for yngel. Oransje alternativ vil bety at lokaliteten vert noko forringa, medan raudt alternativ ikkje råkar lokaliteten.

Omlegging av Skorgeelva
Planen opnar for omlegging av Skorgeelva, jf. plankartet og føresegnene § 8.3. Vi legg til grunn at dette blir gjennomført i samsvar med teikning O_101 og slik § 8.3 set krav om.

Tunnelpåhogg på Ørskogfjellet – NVE rår til raudt alternativ
To ulike alternativ for kvar ny E39 skal gå inn i tunnel på Ørskogfjellet er utgreidd. Oransje alternativ kryssar Kvernelva i bru før vegen går inn i tunnel. I raudt alternativ er påhogget lenger sørvest slik at tunnelen blir om lag 700 meter lenger. Ein unngår då veg i dagen på strekninga, og vegen går i tunnel under Kvernelva. Raudt alternativ vil ikkje råke Haraldsgrova eller Sandgrova., men vil kunne gi noko lenger kulvert under ny E39 for Stordalsgrova.

For prissette konsekvensar er forskjellen mellom oransje og raudt alternativ etter måten små. Begge syner positiv netto nytte, men oransje alternativ vert rangert som det beste.

For ikkje prissette konsekvensar er forskjellen motsett. Raudt alternativ vert for ikkje prissette konsekvensar rangert som best for alle fagtema.

NVE vil rå til at oransje alternativ vert forkasta, og at planen vert endra slik at tunnelen blir etablert etter raudt alternativ. Vi grunngjev dette med at forskjellen for prissette konsekvensar er etter måten liten, medan dei ikkje prissette konsekvensane syner eit tydeleg konsekvensbilete med overvekt på negative konsekvensar for oransje alternativ. På grunn av dette synes oransje alternativ å føre til ei, etter vår vurdering, unødig kryssing av Kvernaelva.

Om føresegnene til planen
Det er viktig at føresegner til vegplanar er konkrete og forpliktar utbyggar til å følgje opp intensjonar og avbøtande tiltak som ein kan finne i planskildringa og i fagrapportar. I dette tilfellet vil vi trekke fram som positivt at føresegnene (jf. t.d. § 3.1.a) syner konkret til formgjevingsteikningar med konkrete krav til korleis mellom anna tiltak i og nær vassdrag skal gjennomførast.

Oppsummering og konklusjon
NVE er kritisk til at oransje alternativ for påhogg for tunnelen er lagt til grunn i planen. Vi vil difor rå til at raudt alternativ vert valt, og at ein omarbeidd reguleringsplan med dette alternativet blir utarbeidd. Dersom planen, trass vår tilråding, likevel blir vedteken som den ligg føre er det ikkje naudsynt med ytterlegare handsaming av vassdragstiltak som

planen opnar for etter vassressurslova.

Skredfare
I følgje ROS analysen skal det vere kartlagt snøskredfare ved tunnelportalen på Ørskogfjellet. I motsetning til ved nordre tunnelportal i Vik er skredfare ikkje synt i plankartet med omsynssone. Plogvoll på Ørskogfjellet er heller ikkje nemnd i føresegnene.

Normalt vert omsynssone H310 Ras- og skredfare nytta på plankartet for å markere areal som ikkje stettar byggteknisk forskrift (TEK17) sine krav tryggleik mot skred. Vi reknar med at de har kartlagt skredfare mot den nye vegen 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 H310 Ras og skredfare i plankartet. For å synleggjere at det skal gjennomførast sikringstiltak bør de nytte andre verkemiddel enn omsynssone H310. Dersom sikringstiltak skal gjennomførast utanfor planområdet vil vi rå dykk til å utvide planområdet og innarbeide tiltaket i planen.

Feil omsynssone for høgspent i sentralnettet
I plankartet er Mørenett sin høgspentleidning Giskemo – Kjelbotn ein del av sentralnettet. Sentral- og regionalnettanlegg som har konsesjon etter energilova er i hovudsak unnateke frå pbl. Slike større høgspenningsliner skal settast av som omsynssone H740 Bandlagt etter anna lovverk (pbl § 11-8d) i plankartet. H740 skal i følgje teikneregelane teiknast med svart horisontal/vertikal rutemønster, og ikkje som H370 med raud skravering.

Dersom de har spørsmål, eller det er noko i fråsegna her er som er uklart, kan de ta kontakt pr telefon eller e-post. De finn også mykje informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, https://www.nve.no/arealplanlegging/.

Med helsing

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Toralf Otnes
senioringeniør

Dokumentet blir sendt utan underskrift. Det er godkjent etter interne rutinar.

Mottakarliste:
Statens vegvesen

Kopimottakarliste:
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL
Vestnes kommune

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Dykkar ref:
Vår ref: 2020/36475
Dato: 04.02.2022
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmiddel

Mattilsynet

INNSPEL TIL DETALJREGULERINGSPLAN E39 ØRSKOGFJELLET - VIK

I *«planbestemmelser»* står det: *§ 3.7 Vannforsyning For vannforsyningsanlegg, herunder brønner, som kan bli skadet som følge av utbyggingen, skal det før anleggsstart utarbeides en plan for erstatning av brønner og beredskap for midlertidig vannforsyning. Nye vannforsyningsanlegg skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes.*

I *«oppsummering av skriftlige innspill»,* står det til Mattilsynet sitt innspel om at det må takast omsyn til drikkevatn i det vidare planarbeidet, følgande: *«Gnr. 29 bnr. 41 har privat brønn som hensyntas. Vises til best. § 3.8. Forøvrig er det ikke registrert drikkevannskilder innenfor planområder».*

Mattilsynet skriv i sitt brev av 15.2.21, om vatn: *Vi viser til innspelet vårt frå 6.4.20, der vi m.a. ber om at de kartlegg drikkevasskjelder og brønnar med tilhøyrande tilsigsområde i planområdet, og tek omsyn til drikkevatn i det vidare reguleringsarbeidet. Vi finn ingenting om dette i planprogrammet. Ei slik kartlegging er viktig slik at ingen får øydelagt drikkevatnet sitt i samband med vegbygginga.*

I planbestemmingane dykkar står det *«ikke registrert drikkevannskilder»,* det er difor uklart om svaret dykkar støttar seg på registrerte drikkevasskjelder eller om det har vore ei reell kartlegging. Små drikkevasskjelder skal registrerast, men i praksis viser det seg at svært få er det. Mattilsynet meiner difor det må gjerast ei kartlegging av drikkevasskjelder med tilhøyrande tilsigsområde, dersom svaret de har gjeve baserer seg på registrerte drikkevasskjelder.

Mtp Mattilsynet sitt innspel om å innhente status når det gjeld forekomst av eventuelle planteskadegjerarar og floghavre, står det at det blir ivareteke i *«Ytre miljøplan».* I denne planen står det ein del om framande artar, men finn ingenting om planteskadegjerarar, (som t.d. potetcystenematode eller pærebrann) og floghavre. Dette må med og også nemnast om det ikkje forekjem i området.

www.mattilsynet.no

Mattilsynet
Seksjon primærproduksjon Nordmøre og Romsdal

Saksbehandlar: Kjersti Brandsar
Tlf: 22400000
E-post: postmottak@mattilsynet.no
(Hugs namnet til mottakaren)

Postadresse:
Felles postmottak, Postboks 383
2381 Brumunddal
Telefaks: 23 21 68 01

Med helsing

Magne Andreas Cartfjord Mo
Avdelingsleiar

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og blir sendt utan signatur.
Dokument som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.

Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato:	08.02.2022
Vår ref:	20/00428-8
Deres ref:	20/20416-42

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet - Vik i Vestnes kommune

POST- OG BESØKSADRESSE
Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 1. januar 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen
Formålet med reguleringsplanen er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen. Ny vegstrekning er på 8370 m, hvorav 2570 m er veg i dagen og 5800 m er tunnel. Ved Vik ender planen med tunnel, og forutsetter at reguleringsplan for strekningen E39 Vik – Julbøen (2021, planid 1535_0144). Planen er en del av utbyggingsstrekningene på ny E39 Ålesund - Molde.

Uttalelse fra DMF
DMF gav fråsegn til høyring av planprogrammet av 22.02.2021. I uttalelsen påpekte DMF at varslet planområdet berørte en løsmasseforekomst av lokal viktighet. Forekomsten ligger utenfor planområdet som er lagt fram til høring.

I planbeskrivelsen 7.14 Massehåndtering står det at underskuddet på dagsonen dekkes av tunnelmasser fra de første 1300 m. Gjenstående strekning innen planområdet forventes derfor å produsere i overkant av 400 000 fm^3 overskuddsmasser. Sammen med et større overskudd fra regulering Vik - Julbøen forutsettes at overskuddet avhendes til andre utbyggingsformål, samt foreslått håndtert gjennom kommende regulering for sikringstiltak langs Skorgedalen, da særlig gjennom etablering av skredvoller.

DMF er opptatt av at masser av kvalitet vurderes brukt til det formål de er best egnet til, fremfor langsiktig deponi. Slik planforslaget fremstår, skal det ikke planlegges større

massedeponier eller tipper innenfor planområdet, blant annet av hensyn til natur- og kulturverdier. Håndtering av massene blir derfor ikke fullt ut behandlet i denne reguleringsplanen, og må tas stilling til i andre planer. Skredvoller er videre et formål som ikke setter store krav til kvalitet, og i første rekke oppfordrer DMF til å etablere slike med masser som ikke har best kvalitet.

DMF vil anbefale at det gjennom krav til byggeplaner i bestemmelse § 9.1 a) også settes krav om massehåndteringsplan, som fastsetter disponering av overskuddsmasser, og gjør rede for i hvilken grad kvalitetsmasser bør komme samfunnet til nytte som kilde til byggeråstoff.

Vi har ikke ytterligere merknader til planforslaget.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad seksjonssjef	Håvard Hammerstad rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER

Statens vegvesen

Notat

Til: Utbyggingsområde midt	**Saksbehandler:** Cathrine Thorstensen
Fra: Norsk vegmuseum	**Tlf saksbeh.**
Kopi til:	**Vår dato:** 15.02.22

Reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet–Vik, Møre og Romsdal. Merknader til planen fra Norsk vegmuseum

Vi viser til tidligere innspill til planprogrammet av 11.02.21.

For Norsk vegmuseum er hensynet og bevaringen av Den Trondhjemske postveg et hovedfokus i planen. Som kjent er vegstrekningen over Ørskogfjellet med i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner (2002), og den en av tre vegstrekninger som er valgt ut til å representere den 695 km lange strekningen fra Bergen til Trondheim. Statens vegvesen har gjennom sitt sektoransvar et særskilt fokus på ivaretakelse av de første offentlige anlagte hovedveiene, og dette ansvaret er også forankret i en rekke stortingsmeldinger samt kongelig resolusjon av 2006. Reguleringsplanen dekker området som vil være et særdeles godt utgangspunkt for en turveg langs postvegen.

Vi ser at postvegen, begge generasjoner (fra henholdsvis 1786 og 1820), er ivaretatt med hensynssone; merket H570 (jfr. §7.4). Det er vi svært fornøyd med. Videre er vi fornøyd med at postvegen skal sikres med gjerde mot skader i anleggsfasen, men vi vil gjøre oppmerksom på områdene der ny og gammel veg møtes og der det blir nærføring til postvegen. Vi vil spesielt nevne nærføring til postvegen ved pel 2100–2300 hvor det skal anlegges T-kryss fra lokalveg og veg til Vestnes.

Postvegen må registreres ytterligere før anleggsarbeidet starter, og vi ber om at Norsk vegmuseum innlemmes i bestemmelsene i §3.4 c) med følgende ordlyd: Under anleggsarbeid skal *Norsk vegmuseum* og rådgiver med kulturminnekompetanse trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner. I bestemmelsene er det også sagt at postvegen skal være åpen som turveg under anleggsarbeidet. Her vil vi spesielt gjøre oppmerksom på at god skilting/merking av postvegen blir viktig. Vi vil også understreke en utfordring i myrområdet mellom pel 1100 og 1600. Begge de parallelle vegene ligger, med stor sannsynlighet, på et bærelag av tre (trekavler). Så lenge kavlene ligger i myr så holder de seg svært godt. Blir vannstanden endret/senket i området, vil dette kunne føre til uttørking og oppråtning av kavlene. Dette er noe vi har erfart fra andre steder der de gamle steinhellebruene er bygd på flåter av tre. Vi ser derfor med bekymring på at tiltaket vil kunne medføre fysiske skader på postvegen dersom myra dreneres.

Norsk vegmuseum mener det er uheldig at lokalvegen legges så nært postvegen. Å anlegge lokalvegen i myra og så tett inntil postvegen vil medføre store inngrep som vil være skjemmende på kulturminnet. Vi ser gjerne at lokalvegen, om mulig, trekkes ytterligere unna postvegen. Omlegging av Skodjeelva er også noe som må vies stor oppmerksomhet i forhold til postvegen slik at det ikke oppstår endret vannføring, jfr. Miljørisken (tabell 1) i Ytre Miljøplan.

Vi er kjent med at dette er en del av vegprosjektet E39 Ålesund-Molde, og vi vil understreke nødvendigheten av å ha fokus på den Trondhjemske postveg også i det videre planarbeidet. I den sammenheng kan vi opplyse om at det under pågående arbeider med krabbefelt over Ørskogfjellet vil bli laget en undergang for postvegen ved Singlarbakken. Dette finansieres som et spleiselag mellom Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune, og vil bli utført i løpet av sommeren 2022 se
https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39e136orskogfjellet/

Den Trondhjemske postveg er del av et langt og sammenhengende kulturminne av nasjonal verdi som også brukes som turveg. Vi og fylkeskommunene i Vestland, Møre og Romsdal og Trøndelag ønsker å ta vare på og tilrettelegge for turgåere og andre som del av en satsning innen bærekraft og grønn mobilitet. Postvegen inngår også i prosjektet «Ein bit av historia» som innebærer istandsetting, tilrettelegging og formidling av postvegen. Vi mener området ved Kapteinsbua i Fremstedalen vil være et naturlig startpunkt for en tur langs postvegen, og oppfordrer til at det som del av prosjektet blir etablert p-plasser og enkel tilrettelegging for turgåere her. Norsk vegmuseum vil kunne bidra med informasjonsskilt om postvegen.

Fra: "Hilde Stangeland" <Hilde.Stangeland@Morenett.no>
Sendt: mandag 14. februar 2022 19:03:55
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "Kim Robert Grønbeck" <Kim.robert.gronbeck@nvn.no>; "Stig Julius Haugen" <Stig.Julius.Haugen@morenett.no>
Emne: Reguleringsplan E39 - Ørskogfjellet - Vik. Sak 20/ 20416

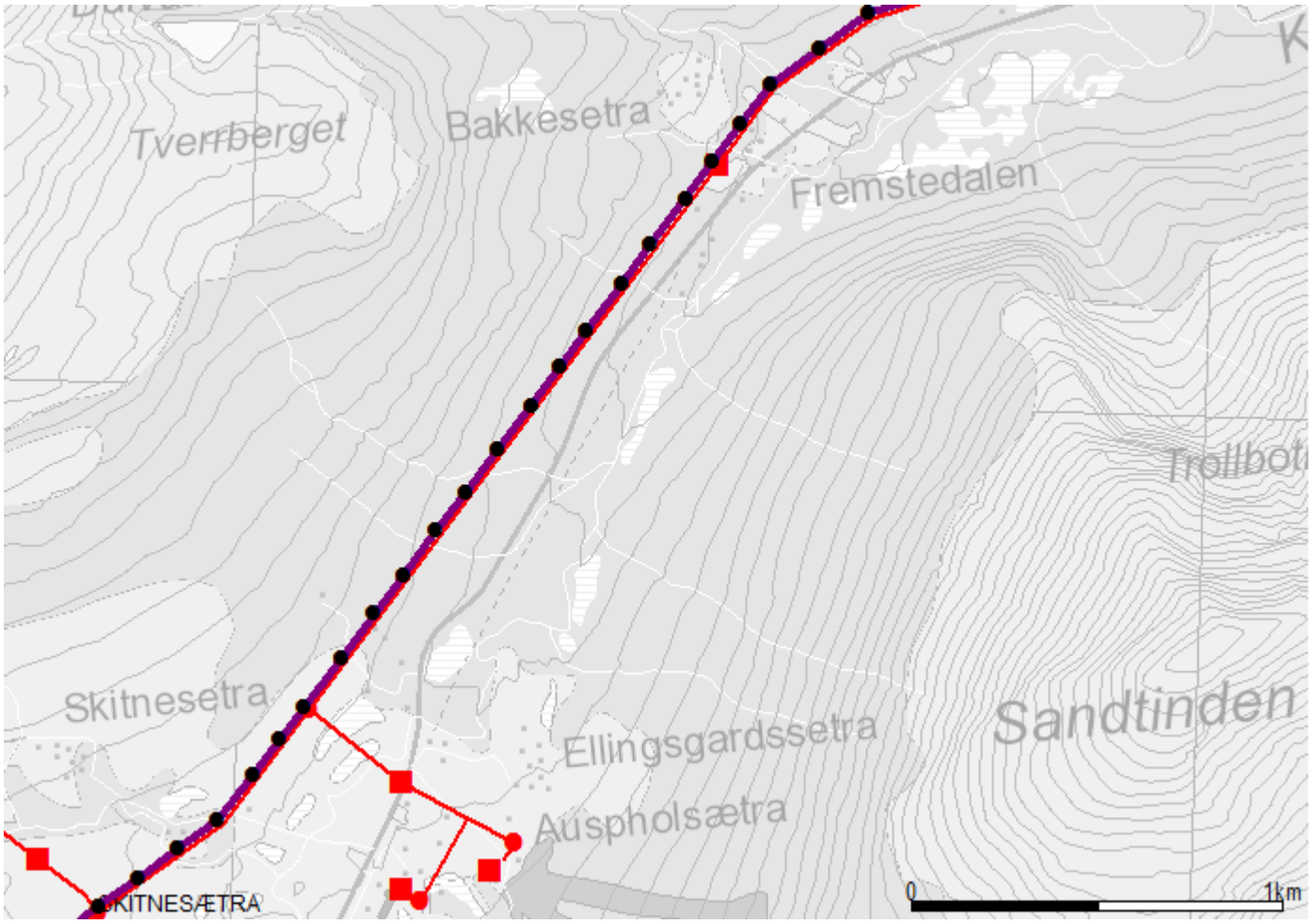
Hei,
Her følger felles innspill til reguleringsplan fra Nordvest Nett og Mørenett.

Viser til høring av reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet – Vik

Mørenett eier 132 kV linjenettet i berørt område. Nordvest Nett er områdekonsesjonær, og eier 22 kV nettet. Ny E39 over Ørskogfjellet berører både 22 kV og 132 kV linjenettet.

Både 132 kV og 22 kV er bygget i medhold av konsesjonsbestemmelser, og har tinglyst rettighet til arealet de står på, samt ryddebelte for skog og byggeforbudsbelte. Eventuelle endringer må analyseres og prosjekteres, og 132 kV krever anleggskonsesjon og fra NVE, så det er viktig at konfliktpunkter kartlegges nøye, og så tidlig som mulig. Ved anleggsarbeid nærmere enn 30 meter til høyspenningslinjer skal netteier varsles for å finne en sikker måte å gjennomføre arbeidet. Det vil være viktig at både Nordvest Nett og Mørenett tas med i planleggingen.

Tunnelutløpet ved Skorgedalen vil komme i konflikt med Mørenetts 132 kV linje Giskemo- Kjelbotn og Nordvest Nett sin 22 kV forbindelse i parallell trase. Med utgangspunkt i dagens driftssituasjon kan det ligge til rette for periodevis utkobling av disse forbindelsene, men ikke over lengre perioder og bare i lettlast, typisk i sommerhalvåret. Det kan se ut til at konflikten langs denne strekningen vil være så stor at linjene bør legges om. Planlegging av dette arbeidet bør komme i gang så snart som mulig. Alle kostnader vil tilfalle tiltakshaver.



Mvh

Kim Grønbeck
Nettsjef
m: 977 57 249
t: 70 27 35 00
e: kim@nvn.no
i: www.nvn.no

nordvestnett

og

Mørenett

Hilde Stangeland
sivilingeniør nettutvikling
Mørenett AS

+47 917 71 882
Hilde.stangeland@morenett.no

Denne meldingen er bare ment for mottakeren, og kan inneholde fortrolige opplysninger eller annen privat informasjon.
Hvis du mottar denne ved en feil, bes du vennligst varsle avsender og slette original.

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Norges Lastebileier-Forbund, region 5

E39 Ørskogfjellet-Vik - Detaljreguleringsplan på offentlig ettersyn og høring

Innspill: Sak 20/ 20416

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

e-post: firmapost@vegvesen.no

Høringsfrist: 15.02.22

Innledning

Norges Lastebileier-Forbund avd. Møre og Romsdal (NLF) har behandlet *forslag til reguleringsplan* for ny E39 Ørskogfjellet – Vik, og sender med dette inn NLFs vurderinger og innspill til fremlagt reguleringsplan.

NLF ser at *rødt* alternativ kommer best ut på *ikke prisgitte temaer*, men at *oransje* alternativ skårer best *totalt sett* når det foretas en totalvurdering av prissatte- og ikke prissatte temaer. Vi støtter derfor Statens vegvesen i sin vurdering av de ulike trasealternativene. De negative virkningene som oransje alternativ har for ikke-prissatte temaer er ikke store eller omfattende nok til veie opp for kostnadsforskjellen mellom de to alternativene.

Forslaget om at en reguleringsplan baseres på oransje alternativ støttes fordi:

- Har lavest investeringskostnad
- Høyest netto nytte for samfunnet.
  Det er kun oransje alternativ som kommer ut med en positiv nettonytte pr. budsjettkrone.
- Oransje alternativ, med 700 m kortere tunnel, vil gi mindre masseoverskudd som skal håndteres enn rødt alternativ.
  Med kortere tunnel reduseres risikoen for uønskede hendelser i tunnelen med 15 % sammenlignet med rødt alternativ. For NLF er det en vesentlig faktor i valg av trasé.
- Gir lavere klimagassutslipp ved bygging og drift av veianlegget.
- Lengre dagsone gir bedre kjøreopplevelse for trafikantene. Veiprosjektet E39 Ålesund- Molde har totalt sett mye tunnel og det er ønskelig å unngå lengre tunneler enn nødvendig, også med tanke på sikkerheten.
- Oransje alternativ har et antatt bedre påhuggsområde enn rødt alternativ og vil gi en lavere kostnad ved evt. bygging av løp to.
- At oransje alternativ kommer negativt ut ved at flere delområder blir sterkt forringet som følge av veganlegget, veier ikke tungt nok ifølge NLF. Andre forhold er for NLF viktigere.
- To kulturmiljøer med middels verdi bli forringet som følge av oransje alternativ. Men her merker NLF seg Statens vegvesen sin kommentar om at der hvor oransje og rødt alternativ er forskjellige, er det ingen områder som er karakterisert med stor eller meget stor verdi som blir berørt.

Planprosess og forventet fremdrift

Planprosess

Formålet med reguleringsplanen er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen Ørskogfjellet - Vik. Reguleringsplanen skal ta for seg og vise *alle* arealinngrep som er nødvendig for bygging av veien, og avklare arealbruk mellom fremtidig veisystem og tilgrensende områder. Under utarbeidelse av planforslaget har det vært et mål å planlegge veien med god tilpasning til omgivelsene og minimere de negative virkningene av planen på miljø og samfunn.
Reguleringsplanforslaget er nå ute på høring, med svarfrist for innspill til høringen den 15. februar 2022.
For NLF er det viktig at den gamle traseen over Ørskogfjellet opprettholdes som en beredskapsvei og av den grunn blir en del av planarbeidet.

Den planlagte Vikakslatunnelen kan bli stengt av ulike årsaker, og da er det viktig at det foreligger en alternativ omkjøringsvei som sikrer forutsigbar varetransport som inkluderer modul- og 24-meters vogntog. E39 er en viktig transportkorridor for næringslivet.

Forventet fremdrift

E39 Ålesund-Molde er prioritert i gjeldende Nasjonal Transportplan 2022-2033.
Forutsatt *fortsatt politisk prioritering* kan første etappe av utbyggingen starte opp allerede i 2023.
Hele prosjektstrekningen ny E39 Ålesund - Molde vil kunne stå ferdig i 2030.

Elektrifisering av ferger

Selv om dette ikke er en del av høringen, vil NLF likevel rette noen kritiske kommentarer til pågående ressursbruk. Det foregår nå en storstilt elektrifisering av fergesamband over hele landet, både riks- og fylkesveifergesamband. Med den pågående planprosessen om fergefri E39, virker elektrifiseringen av fergesambandet Vestnes – Molde noe unødvendig. Dersom fergesambandet om noen år likevel skal erstattes av en fergefri fjordkrysning, burde disse midlene muligens blitt brukt til andre veiformål, eksempelvis vedlikehold.
Den planlagte undersjøiske tunnelen under Romsdalsfjorden på Møreaksen blir energikrevende, både i utbygging og i drift. I tillegg kommer energiforbruket på kjøretøy som trafikkerer i tunnelen. Med ny fergeteknologi er det ikke usannsynlig at en i et *energiperspektiv* heller burde satset på fergedrift over Romsdalsfjorden.

Planforslaget – Alternativ Oransje

Vei og tunnelstandard

Vei- og tunnelstandard er fastsatt ut fra prognoser for framtidig trafikkfordeling på veinettet og ut fra veinormalene N 100 - Vei og gateutforming og N 500 - Veitunneler.
Det er utført trafikkberegninger for årsdøgntrafikk (ÅDT) frem mot 2050. Målinger viser en fremtidig trafikkmengde som varierer fra 6200 til 9000 på strekningen.
Ny E39 reguleres som to- felts vei med midtdeler, veiklasse H2, med veibredde 12,5 m og fartsgrense 90 km/t. Veiklassen er tilpasset nasjonale hovedveier med ÅDT mellom 6000 og 12000.

Vikakslatunnelen er planlagt bygd med ett løp og fartsgrense 80 km/t. Tunnelprofil T 10,5 med forsterket midtoppmerking, kjørebanebredde på 7 m gjennom tunnelen med forsterket midtoppmerking og fri høyde 4,6 m over kjørebanen. Det blir regulert for to-løps tunnel slik at en på sikt kan utvide med ett løp om trafikkmengden tilsier dette.

NLF støtter valg av 2-felts veistandard med kjørebaner på 3,5 meter, midtdeler og brei veiskulder. Dette vil sikre en trygg og effektiv trafikkavvikling i flere år fremover. Med regulering for 4-felts motorvei er fremtidige behov ivaretatt. Vi har imidlertid en kommentar i forhold til midtdeler. Dette vil vanskeliggjøre forbikjøring av tyngre kjøretøy med en maksimal øvre fart på 80 km/t. Etablering av *forbikjøringsfelt* bør vurderes dersom det er mulig arealmessig, spesielt med tanke på blålysetatenes fremkommelighet.

Veilinjen/ veisystemet

I sør starter ny E39 ca. 800 m fra kommunegrensen til Ålesund og avsluttes i nord der planlagt Vikakslatunnel kommer ut i dagen ved Vik. I nord avsluttes planen mot tilgrensende reguleringsplan E39 Vik - Julbøen.
Regulert veistrekning er totalt 8320 m hvorav 5800 m er tunnel og 2570 m er veg i dagen.
Ny E39 vil ha en jevn stigning fra sør på i underkant av 4 %, går over i et flatt parti de siste 700 m før Vikakslatunnelen. Tunnelen vil ha en stigning på 3 %.

Dagens E39 og ny E39 vil i dagsonen koples sammen i et nytt kryssområde. Øst for krysset vil dagens E39 bli omklassifisert til ny E136. Videre sørover vil dagens vei opprettholdes som lokalvei parallelt med ny E39. Lokalveien kobles til ny E136 i et T- kryss. Dagsone og T-kryss får veibelysning.
Eiendommene øst for ny E39 vil være sikret adkomst fra lokalveien. For eiendommene vest for ny E39 skal det etableres adkomst til lokalveien via planskilt kryssing av ny E39. Skitnesetervegen føres over ny E39 på bro, mens adkomstveien til Dallia vil ligge i kulvert under ny E39.
Det bygges ny bro over Kvernelva. Adkomstvegen til Bakkesetra vil bli ført frem under broen. Det vil *ikke* bli etablert forbikjøringsfelt på strekningen.
For to- felts hovedvei, klasse H2 er det krav til ett forbikjøringsfelt pr. 10 km. Veistrekningen Vik - Ørskogfjellet er totalt på 8320 m. Det vil være forbikjøringsmulighet på tilgrensende parsell Vik- Julbøen, og det er aktuelt å vurdere forbikjøringsmulighet ved tilgrensende delstrekning lenger sør. Skorgelven må legges om over en strekning på ca. 200 m og føres gjennom ny E39 og lokalveien i to separate kulverter.

NLF registrere at det ikke planlegges for forbikjøringsfelt på strekningen. Med planlagt midtdeler og veiskulder på strekningen (total bredde 5,75 m) vil blålysetatene ha redusert forbikjøringsmulighet, spesielt brann.
Tyngre kjøretøy har en total bredde på 3,0 – 3,20 m inkl. speil. Dersom det er mulig arealmessig, bør det vurderes forbikjøringsmuligheter i dagsoner. Det er også viktig at vedlikehold av den «gamle» veien over Ørskogfjellet vedlikeholdes godt, både sommer og vinter. Gamleveien vil måtte fungere som omkjøringsvei når Vikakslatunnelen blir stengt av forskjellige grunner. På E39 er omkjøringsveier en «mangelvare» i dag.

Kryssområder

Flettekryss

Trafikk sørfra som skal til Vestnes benytter avkjøringsrampe som kopler seg på dagens E39 i Fremstedalen, mens trafikk som kommer fra Vestnes kopler seg på ny E39 ved påkjøringsrampe som ledes under ny E39.
Det vil ikke være mulig å svinge vestover mot Skorgedalen når man kommer ut av tunnelen nordfra på ny E39, eller østover mot ny E39 dersom man kommer fra Skorgedalen.
Trafikkberegninger har vist at det ikke vil være behov for de to sistnevnte svingebevegelsene. Trafikken vil i stedet følge dagens E39/ Fv. 661.
Det er lagt inn 30 m ekstra akselerasjon- og retardasjonsfelt ut over normalkrav for på- og avkjøringsrampene. Ved retardasjonsfeltet vil der også være bom som leder trafikk vekk fra E39 ved tunnelstengning.

T- kryss

T-krysset går over til rampe i koblingen mot E39.
Venstresvingefeltet hjelper med trafikkflyt som følger Europaveien. Trafikken som må ta av til lokalveien fra Skorgedalen kjører da inn på venstresvingefeltet. Det er 4,7% stigning gjennom T-krysset, og videre 6% stigning på rampen som går under E39. Det er lagt inn en jordvoll mellom avkjøringsrampen for ny E39 og lokalvegen for å hindre blending.

NLF har ingen kommentarer til valg og utforming av kryssløsninger.

Lokalvei/ Adkomstveier med konstruksjoner

Lokalvei

Deler av dagens E39 vil etter bygging av ny E39 fungere som en gjennomgående lokalvei. Der veien må legges om planlegges veien etter veiklasse L1, med veibredde 6,5 m og fartsgrense 60 km/t. Direkte avkjørsler til eiendommer øst for lokalveien opprettholdes.

Adkomstveier

Reguleringsplanen forutsetter delvis omlegging av de private adkomstveiene til Skitnesetra, til hyttefelt Dallia og til Bakkesetra.
Veiene planlegges etter en veibredde på 4 m.
Adkomstvei til Dallia føres i kulvert under ny E39. Det foreslås en plass-støpt kulvert som legges mest mulig vinkelrett på E39. Kulverten blir 13,6 m lang og skal bygges med en innvendig bredde på 4,5 m og minimum frihøyde på 4,2 m. Adkomstveien får en stigning 7 % med breddeutvidelse i begge retninger fra kulverten til man når dagens adkomstvei.

NLF har kun en kommentar i forhold til planlagt frihøyde fra kulvert under ny E39 på 4,2 m. For varelevering kan planlagt høyde bli en utfordring.

Øvrige konstruksjoner

Bro over Kvernelva

Bro over Kvernelva foreslås bygget som 2 spenns betongplatebro med en total brolengde på 56 m og en føringsbredde på 10,5 m. Pga. kort avstand mellom bro og tunnel planlegges det ikke midtdeler på selve broen. Adkomstveien til Bakkesetra og Kvernelva legges i hvert sitt spenn under broen. Hvert spenn har en bredde på 28 meter. Det er derfor god kapasitet under broen til å ta unna en 200- års flom.

NLF har ingen kommentarer til valg av broløsning over Kvernelva.

Kulverter Skorgelva

Skorgelva må legges om over en strekning på 200 m som følge av veitiltaket. Elven vil krysse både ny E39 og lokalvei, og det vil bli behov for to nye konstruksjoner. Dagens bro «Kråkåen» må rives.
Kulverten gjennom ny E39 får en bredde på 7 m og en høyde på 3,5 m. Kulverten planlegges bredere enn hydrologiske beregninger anbefaler for å gi plass for en liten hylle som passasje for turgåere/ skiløpere og småvilt. Passasjen kan bli overflommet ved høy vannstand. Kulvert for lokalveien planlegges med samme bredde som for ny E39, mens høyden vil være noe lavere 3,2m.

NLF har ingen kommentarer til valg av broløsning over Kvernelva.

Bro over E136 kryssområdet

Broen planlegges som 3-spenns betongplatebro med totallengde 92,5 m. Broen tilfredsstiller krav til frihøyde på 4,9 m og vil ha en bredde på 12,5 m. Broen får midtrekkverk.
Det er også vurdert en løsning hvor påkjøringsrampen legges i kulvert under E39. Kulverten må ha en lengde på 57 m og innvendig bredde må være minimum 9 m for å sikre god sikt gjennom kulverten.

Reguleringsplanen viser løsning med bro, men det kan bli aktuelt å se nærmere på kulvertløsningen i byggeplanfasen.

NLF har ingen kommentarer til valg av broløsning over E136.

Stordalsgrova og Sandgrova

Foreløpige hydrologiske beregninger anbefaler også større konstruksjoner for Stordalsgrova og Sandgrova. Det er ikke laget tegninger for disse konstruksjonene.

NLF har ingen kommentarer.

Tunnelportaler

Utforming av portalområde i nord inngår i vedtatt reguleringsplan Vik - Julbøen med reguleringsendring 2021. Portalområdet for Julakslatunnelen i sør utformes med buet tverrsnitt og åpning etter krav i Statens vegvesen sine håndbøker. Portalen støpes i betong og trekkes så langt ut at terrenget over og på sider kan reetableres med løsmasser og vegetasjon som dekker inngrepet i fjellet.

NLF har ingen kommentarer.

Tunnel

Vikakslatunnelen blir 5750 m lang med en stigning på 3 %, og en fartsgrense på 80 km/t.
Det vil være 1 m midtfelt i tunnelen som gir god avstand mellom kjøreretningene. Tunnelen utstyres med sikkerhetstiltak og sikkerhetsutstyr iht. tunnelklasse C og krav i Statens vegvesen håndbok N500 – Veitunneler.
Dette innebærer bl.a.:

- Nødnett
- Automatisk hendelsesdetektering (AID)
- Kameraovervåking
- Automatiske bommer for stenging
- Mekanisk ventilasjon

Reguleringsplanen tar høyde for å sikre areal til doble tunnelløp. Det er lagt til grunn at Statens vegvesen må ha kontroll over et volum utover utsprengt tunnel. Volumet som erverves omfatter selve tunnelen og plass til sikringstiltak. Det er lagt inn en sikringssone på 30 m.

Tunellen planlegges bygd som ett-løps tunnel. Når det gjelder Vikakslatunnelen er NLFs eneste bekymring sikkerheten til trafikantene. Tunnelen er planlagt med en stigning på maksimalt 3%, som isolert sett er akseptabelt, men tunnelen må sees i sammenheng med den planlagte undersjøiske tunnelen under Romsdalsfjorden på Møreaksen. Vogntog som kjører sørover mot Ålesund vil etter en kraftig og lang stigning opp fra den undersjøiske tunnelen etter kort tid fortsette stigningen mot Ørskogfjellet og inn i Vikakslatunnelen. Varmgang i motor kan utgjøre en mulig brannfare.
Motsatt vei vil Vikakslatunnelen være starten på en lang nedfart som ender i den undersjøiske tunnelen under Romsdalsfjorden. Varmgang i bremser, dekk m.m vil her utgjøre en mulig brannfare.

Støyreduserende tiltak

Plassering av skjermingstiltak i form av støyvoller og støyskjermer er vist i reguleringsplanen. Av hensyn til landskapet er det et ønske å benytte støyvoller der dette er mulig og minst mulig skjermer. Skjermer er lagt inn på bruer og kulverter med en max. høyde på 2 m. For øvrig er det lagt opp til støyvoller, med høyde på 2- 4 m. Enkelte steder lar det seg ikke gjøre å bygge voller eller skjermer på grunn av landskapet eller andre faktorer som f.eks. innkjørsler. Særlig gjelder dette langs nye E39 like sør for tunnelen hvor det ikke er hensiktsmessig å utvide med en stor fylling for å få plass til et skjermingstiltak. Her er det forutsatt benytte 0,9 m høy jersey-stein der dette ikke kommer i konflikt med planlagte filtergrøfter. Dette vil kunne bidra til å ta bort noe av hjulstøyen fra trafikken på nye E39. Det vil også være aktuelt med lokale skjermingstiltak.

NLF har ingen kommentarer.

Rekkverk og sikkerhetsgjerde

Rekkverk settes opp i henhold til Statens vegvesens normaler. Det har i prosjektet vært søkelys på å unngå rekkverk ved å i stedet tilpasse sideterrenget. Over tunnelportal skal det settes opp sikkerhetsgjerde/ viltgjerde.

NLF har ingen kommentarer.

Utforming av veiens sidearealer

Vegetasjonsbruk og terrengbehandling av vegsidearealer er beskrevet på O-tegninger «Landskapsplan, grunnlag for rigg- og marksikringsplan» (vedlegg i teknisk plan).

- Nytt veianlegg skal utføres slik at det blir best mulig tilpasset eksisterende terreng og omgivelser med estetisk god utforming og overganger så naturlig som mulig.
- Eksisterende vegetasjon skal bevares mest mulig.
- Grøfter og øvrig sidearealer langs E39 og E136 skal tilsåes med gressfrøblanding.
- Naturlig revegetering skal benyttes langs elver og myrområder.
- Alle berørte areal knyttet til veianlegget skal settes i stand og tilsås, med nevnte unntak for område der det skal gjennomføres naturlig revegetering.
- Støyvoller utformes som trekantvoller med helning 1:1,5 mot E39 for å støydempe mest mulig nær støykilden. Baksiden av vollen kan ha annen helningsvinkel

NLF har ingen kommentarer.

Trafikale konsekvenser/ reisetid

Trafikkmengder

Dagens trafikkmengder på E39 gjennom Skorgedalen er på 4200. Tilsvarende ÅDT for Fv. 661 er på 3100.
Etter at ny E39 Ørskogfjellet - Vik er ferdig utbygd viser trafikkberegninger at trafikken på Fv. 661 vil gå noe opp til en ÅDT på 4500 i 2050, mens for dagens E39 i Skorgedalen (ny E136) reduseres trafikken med 1200 til en ÅDT på 30000.
Dersom ny E39 bygges ut på strekningen Ålesund - Molde, men ikke på delstrekningen Ørskogfjellet - Vik, vil all trafikk henvises til dagens E39 / Fv. 661. Da vil trafikkmengdene på dette veinettet i 2050 ligge på henholdsvis 7800 for Fv. 661 og 6600 på dagens E39 i Skorgedalen.
Trafikkbegninger for ny E39 Ørskogfjellet - Vik viser en ÅDT på 6200 i 2050 nord for halvkrysset og 9000 sør for halvkrysset.
Når det gjelder fordeling av trafikk på sør og nordgående rampe i halvkrysset legges til grunn at ½- parten av trafikkmengden skal sørover og ½- parten nordover.

Reisetid

Ny E39 Ørskogfjellet - Vik fører til en reduksjon i reisetiden mellom Ålesund og Molde på 11 min. og en redusert kjørelengde på 13,2 km.

NLF mener det er stor usikkerhet knyttet til tidsbesparelsen det vises til i høringsdokumentet på strekningen Vik - Ørskogfjellet. Dette er kun en del av strekningen Molde-Ålesund, og tidsbesparelsen i den nye traseen er vanskelig å beregne. Traseen for ny E39 Ørskogfjellet planlegges med en ett-løps tunnel. Trafikkflyten i en ett-løps tunell vil være avhengig av tungtrafikkens hastighet, og øvrig trafikk kan bli vesentlig heftet i stigningene.

Prissatte konsekvenser/ temaer

De prissatte konsekvensene er de virkningene av et vegtiltak som kan kvantifiseres og verdsettes i kroner. Eksempler på dette er reisetid, anleggskostnader og ulykkeskostnader. Nytte/ kostnadsanalysen viser er en lønnsomhetsanalyse der alle fordeler og ulemper med ny E39 på strekningen Ørskogfjellet - Vik tallfestes og summeres. Ny vei mellom Vik og Molde samt mellom Gossa og Otrøya er ikke en del av tiltaket, men ligger til grunn i alternativ 0 som kostnadene for E39 Ørskogfjellet - Vik sammenlignes med.

Analyseperioden for de prissatte konsekvensene er 40 år regnet fra åpningsåret. I forbindelse med beregningene til NTP 2022-2033 ble levetiden for veianlegg utvidet fra 40 år til 75 år. Dette gjelder for veianlegg som forventes å ha tilstrekkelig kapasitet også etter at analyseperioden på 40 år er over. E39 Ørskogfjellet - Vik vurderes å ha ledig kapasitet etter år 2069 og restverdi er derfor beregnet for 35 år etter analyseperioden.

Trafikantnytte er et resultat av redusert reisetid og kjørelengde.
Samfunnet får en trafikantnytte 2 538 mill. kr med vegtiltaket. Kjørelengden mellom Ørskogfjellet og Vik reduseres med 13,2 km og reisetiden reduseres med 11 min. Beregningen viser ingen nytte for kollektivtrafikken da det forutsettes at kollektivrutene følger dagens veg via Vestnes. Det er heller ingen endringer for gående og syklende. Omtrent 30 % av trafikantnytten er relatert til godstrafikk. Usikkerheten i trafikkmengdene vil påvirke trafikantnytten i den grad at reduserte trafikkmengder vil medføre lavere trafikantnytte enn beregnet.

Operatørnytte omhandler inntekter og utgifter for kollektivselskaper og bomselskaper. Tiltaket gir bare ubetydelige endringer.

Budsjettvirkning for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over alle offentlige budsjetter.
Investeringskostnaden er den største utgiften på budsjettvirkningene, men drift- og vedlikeholdskostnadene er også store. Investeringskostnader omfatter anleggskostnader inkl. mva., grunnerverv, prosjektering og prosjekt og byggeledelse samt evt. arkeologiske utgravinger, opprusting av eksisterende vei og støytiltak. Kostnadene til drift og vedlikehold øker i analyseperioden. Den nye vegen kommer i tillegg til at den gamle vegen fortsatt skal driftes og vedlikeholdes av det offentlige. I tillegg kommer drift- og vedlikehold samt rehabilitering av en ny tunnel.
Kostnadene for det offentlige er 1 511 mill. kr.

Nytte for samfunnet ellers inneholder endringer i personskadeulykker på veinettet, klimagassutslipp og andre miljøkostnader, restverdi for prosjektet og skattekostnader.

Netto nytte viser nå-verdi av all nytte av et tiltak minus nå-verdi av alle kostnader ved tiltaket. Ny E39 mellom Ørskogfjellet og Vik gir positiv netto nytte og er lønnsomt for samfunnet.
Netto nytten er beregnet til 1 547 mill.kr. Samfunnet får igjen 1,02 kr for hver krone bevilget over offentlige budsjett dersom ny E3 Ørskogfjellet - Vik bygges ut, forutsatt at ny E39 mellom Vik og Molde er ferdigstilt.

Som nevnt innledningsvis ser NLF at *rødt* alternativ kommer best ut på *ikke prisgitte temaer*, men at *oransje* alternativ skårer best *totalt sett* når det foretas en totalvurdering av prissatte- og ikke prissatte temaer. Vi støtter derfor Statens vegvesen i sin vurdering av Oransje alternativ. De negative virkningene som oransje alternativ har for ikke-prissatte temaer er ikke store eller omfattende nok til veie opp for kostnadsforskjellen mellom de to alternativene.

Ikke- prissatte konsekvenser/ temaer

Konsekvensutredningen for ikke- prissatte tema gjennomføres iht Håndbok V 712 etter en tre-trinns metode.

- Trinn 1 og 2 skal gjøres for alle fagtemaene.
- Trinn 3 er en samlet konsekvensvurdering av alle ikke- prissatte fagtema.

Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder.
Trinn 2: Vurdering av konsekvens av alternativ.
Trinn 3: Samlet konsekvens av for ikke- prissatte tema.

Som tidligere nevnt støtter NLF oransje alternativ selv om rødt alternativ kommer best ut på *ikke prisgitte temaer*. Oransje alternativ skårer best *totalt sett* når det foretas en totalvurdering av prissatte- og ikke prissatte temaer.

Andre konsekvenser/ vurderinger

EFFEKT- beregningene viser at endringer i ulykkeskostnadene som følge av ny E39 gir en samfunnsnytte på hele 57 mrd. kr. Dette tilsvarer tre personer drept eller hardt skadd og 25 personer lettere skadd i en periode på 40 år.
Ny E39 vil gi betydelig redusert reisetid og forbedret fremkommelighet.

Med ny E39 blir trafikken flyttet over på en vei med høyere sikkerhet. Hastigheten blir noe høyere på den nye vegen og trafikkmengden øker, men totalt sett blir ulykkesrisikoen redusert. Generelt gir høyere fart større skadeomfang ved eventuelle møteulykker, men risikoen for møteulykker reduseres blant annet som følge av midtdeler i dagsoner. Veiens sideterreng blir utformet med tanke på trafikksikkerhet og ny vei blir avkjørselsfri.

En stor del av strekningen vil gå i tunnel, som normalt har lavere ulykkesrisiko enn tilsvarende veier i dagen. Konsekvensene ved ulykker i tunnel kan i noen tilfeller være høyere. I tunneler er det avgrenset plass til unnamanøver i kritiske situasjoner, og ved ulykker og brann kan rømming og redning være vanskeligere.

Støy

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442 er lagt til grunn for vurdering av støy.
T-1442 angir anbefalte grenseverdier for støy for boliger, både ved fasade, innendørs og på uteområder. For fritidseiendommer er det ikke krav til innendørs støynivå. Retningslinjene er ikke å anse som rettslig bindende, men veiledende planleggingsmål som så langt som mulig skal søkes tilfredsstilt.

Det er gjort støyberegninger av dagens E39 (ny E136) 1,5 m over bakken med trafikkprognoser for 2050 og for ny E39 med og uten støytiltak langs vei. I tillegg er det foretatt separate støyberegninger for henholdsvis ny E39 og ny E136 og kun for ny E39 eksklusiv gammel E39.

Det er kun ny E39 som er utløsende for vurdering av støytiltak.

Luftforurensning

Luftforurensning er utredet etter forenklet metodikk basert på håndbok V-712.
Luftkvaliteten nær tunnelportaler er vurdert iht. retningslinje T-1520.
For referansealternativet, som innebærer videreføring av dagens E39-trasé og 2050-vegtrafikktall, vil det være mer trafikk forbi områdene forbi Skorgedalen nord mot Vestnes der det er tettere bebyggelse og flere boliger nært opptil veien. Flere boliger kan derfor potensielt sett bli berørt. Det er ikke gjennomført beregninger for referansealternativet.

Beregninger for regulert veilinje viser at det er en viss utbredelse av luftforurensning ut fra Vikakslatunnelen mot Ørskogfjellet. Utslippene består i all hovedsak av svevestøv (PM10). Eksosutslippene av NO2 estimeres å reduseres betraktelig for prognosesituasjonen pga utskiftning av kjøretøy med forbedret miljøteknologi.

Klimagassutslipp

Over analyseperioden på 40 år har planforslaget et 118 % høyere klimagassutslipp enn referanse-alternativet, som er å beholde eksisterende vei. Totalt har planforslaget et beregnet utslipp på 73 420 tonn CO2-ekv.
De største utslippene fra planforslaget er materialproduksjon og arealbruksendringer.
Den største utslippsposten til referansealternativet er drift og vedlikehold.

For planforslaget er det materialproduksjon og transport av materialer som står for den største andelen av utslippene, med 46 % over livsløpet. Betong, fordelt på sprøytebetong, plass-støpt betong og betongelementer, er det materialet med størst bidrag til klimagassutslipp. Dette er materialer som i hovedsak benyttes i tunneloppbygningen.

I tillegg er utslipp fra massetransport, hovedsakelig tunnelmasser fraktet 5 km, beregnet til 1 099 tonn CO2-ekv.
Å bygge tunnel er utslippsintensivt, og planforslaget består av nesten 70 % tunnel.

En annen årsak til at planforslaget får et vesentlig høyere klimagassutslipp enn referansealternativet, er utslipp fra arealbruksendringer. Eksisterende vei krever ingen endringer i arealbruk, mens utbygging av jomfruelig natur i planforslaget står for drøye 30 % av utslippene.

Med tanke på dagens eksisterende teknologi og elektrifisering av fergesambandet Vestnes - Molde, stiller NLF seg undrende til at dette store prosjektet kun vil gi ett økt Co2 utslipp på 118%. Det blir store utslipp i byggeperioden og økt utslipp fra en stadig økende trafikkmengde som igjen produserer økt antall kjørte km mellom byene. I tillegg blir det økt utslipp i stigningene i den undersjøiske tunellen. NLF mener dette i sum gir vesentlig større energibruk og dermed økte utfordringer med tanke på miljøet. NLF mener også at det i disse beregningene må tas hensyn til hele strekningen Moa-Årø for å få frem det reelle regnestykket. Ved oppdeling av strekningen vil alle beregninger bli til dels misvisende.

Gjennomføring av forslag til reguleringsplan

Fremdrift og finansiering

Nasjonal transportplan 2022-2033 legger opp til en oppstart i første 6 års periode for prosjektet E39 Ålesund - Molde og en fullfinansiering av hele prosjektet innenfor en 12-års perioden.
Bompengeandelen er på 4 mrd. av totalt 24 mrd.

Det legges opp til å starte byggingen med selve fjordkryssingen først siden den har lengst byggetid. Dernest de tilstøtende strekningene nord og sør for fjorden til og med strekningen Ørskogfjellet - Vik.

Det er nå besluttet at en legger opp til en todeling av prosjektet bevilgningsmessig med Ørskogfjellet - Molde (Bolsønes) som første del. Bompengeløsning legges opp til å få avklart med prinsipp for hele prosjektstrekningen og bindende for Ørskogfjellet - Molde våren 2022 og deretter KS2-prosess i regi av finansdepartementet. I den sammenhengen er det helt avgjørende å få avklart reguleringsplanen for Ørskogfjellet første halvår 2022.

Videre jobbes det ut fra at Ørskogfjellet - Molde skal komme frem til et endelig Stortingsvedtak i 2023 med påfølgende prosjektoppstart. Forberedende arbeider legges da opp til å starte opp i 2023 for Vik - Julbøen, mens landstrekningene nord og sør kommer i gang for fullt 2-3 år senere.

Når det gjelder økonomien i prosjektet er NLF undrende til hvordan kostnadsfordelingene er beregnet med tanke på bompenger og annen finansiering. Vi har i flere år etterlyst hvor bommene skal plasseres. Dette mener vi er vesentlig for å kunne fastsette inntekter fra passeringene.

NLF mener også at delutbedring av traseen Ålesund (Moa) - Molde (Årø) må bygges/ utbedres sammenhengende. Ellers vil ulempene og forsinkelsene ved delutbygging gjøre tidsbesparelsen minimal, og driftskostnadene vesentlig høyere. En ikke-sammenhengende bygging/ utbedring vil ha være kostnadsdrivende for næringslivet i vår region. NLF vil derfor ikke støtte delutbygging av traseen.

Trafikkavvikling i anleggsperioden

Hovedtyngden av den nye veilinjen ligger utenfor dagens E39, og kan bygges uten at avviklingen av trafikken blir særlig påvirket. Intern massetransport forutsettes tatt via anleggsveier i veilinjen. Det må lages en interimsløsning for bygging av bro over Skorgeelva. Bro for eksisterende vei må sannsynligvis rives før ny bro kan bygges. Dette kan løses med å bygge lokalveien øst for E39 først, og bruke denne som midlertidig vei under anleggsperioden.

Sammenkopling av ramper fra halvkrysset med eksisterende E39 vil også påvirke trafikken. Det vil sannsynligvis være nødvendig med signalregulering. Hvis parsellen som inngår i denne reguleringsplanen ferdigstilles før tilstøtende parsell lenger sør, må det bygges en midlertidig sammenkopling til eksisterende E39.

NLF har ingen kommentarer.

Ytre miljø (YM)

Statens vegvesen har utarbeidet en plan for ytre miljø for reguleringsplanen. Planen er et levende dokument som skal oppdateres, detaljeres og videreutvikles gjennom hele prosessen. Planen skal gi en oversikt over miljømessige krav, utfordringer og ivareta miljøverdier for prosjekter i alle faser. Planen skal bidra til at ytre miljø blir håndtert på en forsvarlig måte gjennom prosjektet. De største miljøutfordringene knyttet til dette prosjektet er forholdet til Skorgelva og Kvernelva, kulturminner – postveien og kullframstillingsanlegg, registrerte naturtyper, myområder, støy, klimagassutslipp og beiteområder.

NLF har ingen kommentarer.

NLF har ikke tatt stilling til/ vurdert følgende i reguleringsplanen:

- Planlagt arealbruk
  - Arealformål
  - Hensynssoner
  - Bestemmelsesområder
  - Juridiske linjer og punkt
- Vannmagasin Ørskogfjellet skisenter
- Vannhåndtering og forurensing
  - Prinsipp for håndtering av vannavrenning fra veg
    - Filtergrøft
    - Avskjærende grøft
    - Stordalsgrova
    - Haraldsgrova
    - Sandgrova
- Prinsipp for vann i tunnel
  - VA og brannvann
- Tiltak i og langs vassdrag
- Formingsprinsipp
  - Visuelle landskapsøkologiske sammenhenger
  - Vegens utforming og arkitektur
  - Massehåndtering, vannhåndtering og revegetering
- Massehåndtering
  - Fjellmasser
  - Løsmasser/ gravemasser
- Rigg og anleggsveger
- TS- revisjon
- Landskap
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Skadereduserende tiltak
- Ingeniørgeologi
- Geotekniske vurderinger
- Barn og unge
- Kollektiv, gang- og sykling
- Reiseopplevelse
- Endret arealbruk
- Måloppnåelse
- Grunnerverv og innløsning av bygninger
- Berørte grunneiere innenfor plangrensen

Molde, den 14.02.22

Styret i
NLF Møre og Romsdal

jordvern.no

JORDVERN MØRE OG ROMSDAL
Fannestrendsvn 63, 6415 Molde
Inngang: Felleskjøpet Agri, 3.etg.
Tlf: 71 20 28 90
moreogromsdal@jordvern.no
www.jordvern.no

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

15.02.2022

firmapost@vegvesen.no

Merk: Sak 20/ 20416

Merknader – detaljregulering E39 Ørskogfjellet – Vik

Statens vegvesen har lagt ut framlegg til detaljreguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet – Vik, som er ein del av E39 Ålesund-Molde, til offentlig ettersyn og høyring.
Formålet med reguleringsplanen er å skaffa eit formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekninga. Planframlegget viser ny E39 over ei strekning på 8370 meter, der 2570 meter er veg i dagen og 5800 meter er tunnel frå Skorgedalen til Vik, Tomrefjord. Plan er utarbeida i samarbeid med Vestnes kommune.

Det valde alternativet omfattar noko dyrka mark, men sannsynlegvis meir dyrkbar mark. Berekna tap av matjord er relativt lite.

Valg av alternativ B som grunnlag for reguleringsplan vart fastsett av Vestnes kommune gjennom vedtak av planprogrammet den 20.04.21.

Vi viser også til vår uttale til planprogram av 15.2.2021.

Våre kommentarar
Vi meiner at ut frå dei alternativ som har vore vurdert er dette det beste.

Supplering til framlegg til reguleringsbestemmelsar:
§3.6:
a)Matjorda må takast vare på slik at den i ettertid kan brukast til matproduksjon.
b)Matjord må handterast slik at jordstruktur forblir inntakt og at jordmassar med ulik struktur og kvalitet ikkje blir blanda. Dette må gjelda t.d. under transport og på ein slik måte at jorda ikkje blir utsett for blanding med vatn/nedbør.
c)Matjord som blir tilbakeført til same eigedom etter arrondeling skal bruksat til matproduksjon.
d)Matjord som ikkje kan tilbakeførast til same eigedom må brukast som matjord andre stader.
e)Matjord skal ikkje brukast til fyllingar, beplantning, grøntareal, m.v., jfr § 4.5.

Det må gjerdast langs veg der det kan gå husdyr på beite, jfr reguleringsformål og § 3.6.

Med helsing

JORDVERN MØRE OG ROMSDAL

Kolbjørn Gaustad Atle Frantzen

NORGES NATURVERNFORBUND
FRIENDS OF THE EARTH NORWAY

Ålesund 14.02.2022

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Sendt via firmapost@vegvesen.no

Kopi sendt til:

Vestnes kommune

postmottak@vestnes.kommune.no

Ålesund kommune

postmottak@alesund.kommune.no

E39 Ørskogfjellet- Vik Detaljreguleringsplan på offentlig ettersyn og høring

Vi viser til høyringsdokument 04.01.22 med høyringsfrist 15.02.22

Vi viser til, og bygger på, våre fråsegner 02.02.2021 (Ørskogfjellet-Vik) og 12.08.21 (Digerneset-Ørskogfjellet) der vi var innom dei fleste tema, og viser til følgande:

Som **primærstandpunkt** meiner vi i Naturvernforbundet at vi ikkje har bruk for det vegnettet med den delstrekninga som no er på høyring.

Dette vegprosjektet er svar på eit spørsmål frå fortida. Når ein ser framover, må det til andre løysingar. Same kva som skal vere drivstoff på bilane i framtida, så vil det vere nødvendig å transportere mindre. Det vil bli færre bilar som køyrer sjeldnare og dei må bruke mindre drivstoff.
Større bu- og arbeidsmarknadsregion har ei tid representert noko som er rekna som positivt. I framtida vil verksemder og samfunn som har mindre behov for stadig kontakt over litt avstand vere ein fordel, og då er ikkje kortare køyretid nokon fordel når avstanden er så lang som han er mellom Ålesund og Molde.
Arealbruk vil i framtida koste meir. Dyrka jord som går med vil måtte føre til kompenserande tiltak. Det må til ein grunnleggande strategi med arealnøytralitet ved at ein legg nye inngrep til areal som alt har inngrep, og at ein restaurerer nedlagde vegstrekningar tilbake til natur. Ikkje minst må ein tenkje nytt om myr, slik at myrområde framleis kan ha sin funksjon. Myr har stor innverknad for overvasshandsaming, for klima og for biologisk mangfald.

Naturvernforbundet har tidlegare tilrådd at det blir bygd krabbefelt langs noverande veg over Ørskogfjellet, for betre framkome.

Dessutan, det går veg mellom Ålesund og Molde i dag. Over Moldefjorden kan ein køyre to bilar i breidda om bord. Viss trafikken går ned heller enn å auke, så er det store delar av vegløysinga i dag som er gode nok også for framtida. Målet for både verda og Møre og Romsdal er at utsleppa skal gå ned, at tapet av natur skal reduserast. Då må vi halde oss unna vegløysingar som aukar trafikken.

Ferjelaus fjordkryssing gjev fridom til nokre, men vil føre til mindre fridom for andre. 40 % av innbyggarane i Noreg har ikkje førarkort, og mange av dei vil vere avhengige av kollektivtransport. Auka tilrettelegging for bilen fører til dårlegare kollektivtransport, altså mindre fridom. Ein god del av sistnemnte gruppe har få alternativ og vil oppleve dette særleg tyngande. Auka del med kollektivtransport er dessutan eit bidrag til å nå klimamål. Auke i kollektivløysinga er avhengig av at bussen kjem fram omtrent like fort som bilen.

Slik Naturvernforbundet ser det vil parsellen Ørskogfjellet – Vik ha svært ugunstige verknader for kollektivløysingane i fylket. Strekninga har i dag ei ganske god løysing både for bil og kollektiv.

Ei strekning som er vesentleg viktigare å finne ei god løysing på er Digerneset – Ørskogfjellet. Den dagen ein finn ei god løysing frå Dragsundet gjennom fjellet til Sjøholt og så inn igjen i fjellet for å kome ut igjen oppe i Landedalen, så kan ein løyse mange flokar med ein ny veg.

Med referanse til følgande premiss vil konklusjonen vere klar.

4.2 Statlige planretningslinjer/ rammer / føringer

• Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

• Klimaplan for 2021-2030 (st.meld.13)

• Mål med mening 2020-2021 (st. meld 40 om FN's bærekraftsmål)

• Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

• Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

• Friluftsliv -Natur som kilde til helse og livskvalitet (st.meld. 18 (2015-2016)

• Natur for livet- Norsk handlingsplan for naturmangfold (St.meld 14 (2015-2016)

• Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

• Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T 1442/ 2021

• Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T 1520/ 2012

• Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 127 (2014-2015)

• Nasjonale miljømål for vassdrag, Vannforskriften

• Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030 (forslag)trategi for restaurering av vassdrag 2021-2030 (forslag)

4.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 (St.meld.20)

Om E39 Ålesund- Molde står det følgende i NTP 20222-2033:

«Prosjektet knytter sammen de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal. Det er om lag 70 km mellom Ålesund og Molde. Veien går gjennom tettsteder og over Ørskogfjellet, som skaper utfordringer med framkommelighet vinterstid. Prosjektet vil bidra til å halvere reisetiden mellom Ålesund og Molde fra om lag to timer til én time. Prosjektet omfatter ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og utbedring av veiene på land. Den nye veien gir også fastlandsforbindelse til flere øysamfunn i regionen. Det er beregnet betydelige inngrep i naturområder av nasjonal verdi, blant annet våtmarksområde og terrengdekkende myr som følge av utbyggingen. Disse forholdene har vært vurdert i forbindelse med prioriteringen av prosjektet. Det er grunn til å påpeke at beregningene er usikre. Det er først gjennom detaljregulering at inngrepet og størrelsen blir endelig avklart. Kostnader for E39 Ålesund- Molde er redusert med 40 prosent sammenlignet med Nasjonal transportplan 2018-20129, dvs. i overkant av 41 mrd. Kroner til om lag 24 mrd. Kroner. Netto nytte er -4,2 mrd. kroner og netto nytte pr. investerte krone er – 0,2 mrd. Reisetidsreduksjonen bidrar med nytte både for både person- og godstransport. Samtidig medfører trafikkveksten økte klimagassutslipp, og utbyggingen vil gi betydelige naturinngrep. Nordre halvdel har noen vedtatte reguleringsplaner (brua og den undersjøiske tunnelen). Det pågår arbeid med kommunedelplan i Molde og reguleringsplan sør for den undersjøiske tunnelen»

Etter å ha lest plandokumentet er vår analyse at prosjektet Ørskogfjellet-Vik er umåteleg dårlig og med liten samfunnsnytte, men med stor negativ verknad på natur og miljø.

Den einaste «nytteverdi» er auka biltrafikk og svakare kollektivtilbod stikk i strid med alle overordna lokale og globale plikter. Sjå tidlegare kommentar.

Dersom ein legg kapittel 6 i NTP til grunn kjem både Ørskogfjellet-Vik og Ørskogfjellet-Molde svært dårlig ut på alle tiltakspunkt. Det samme gjer Breivika-Ørskogfjellet etter foreløpig plan frå Statens Vegvesen. Særlig plan gjennom Solnørdalen og over toppen av Ørskogfjellet er sterkt i strid med føringane.

I fråsegnsamanstillingane og kommentarane vil det vere viktig å kvittere ut kulepunkta på ein meir grundig og tillitsvekkande måte enn hittil.

I tillegg til å ta med føringane som blir blir lagt for strekninga Breivika til Ørskogfjellet.

Vi forventer at presisjonsnivået som Statens vegvesen er lite tillitsvekkjande. I orienteringsmøte 26.01.22 kom der påstander om energiforbruket i eksisterande elektrifiserte fergeopplegg Molde Vestnes som sette sambandet i ein svært dårleg lys. Med relativt lite innsats makta vi å plukke frå kvarandere påstanden, ref. korrespondanse på e-post mellom oss i Naturvernforbundet og prosjektleiinga. Vi tar det for gitt at denne er journalført og tilgjengelig for evaluaringa.

Vi tar det også for gitt at følgende for natur- og miljø som er sterkt belastande også blir komplettert med følgene utover det avgrensa området som denne høyringa gjeld. Etter Lov om naturmangfold skal der også inkluderast følgene for tilstøytande område, særskilt område som høyrer med i totalprosjektet Ålesund-Molde. Mellom anna det som i «små skrift» omhandlar myr og verneområde mot Ålesund.

moreogromsdal@naturvernforbundet.no

aalesund@naturvernforbundet.no

Med helsing

For Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

Øystein Folden

Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

Louise Thoresen

ROMSDALSAKSEN

15. februar 2022

Først vil vi påpeke

Romsdalsaksen AS er sterkt imot de tekniske løsningene for fergefri E39 Ørskogfjellet-Molde. Hovedgrunnen til det er at vi mener at når man først skal bygge nye nasjonale stamveier i Norge, så skal de være fremtidsrettede og miljøvennlig.

Vegmyndighetene har kommunisert ut nasjonale føringer for stamveier:

A. Man bygger ikke tunneler om man ikke må.
   Her er trafikksikkerhet, byggekostnader, vedlikeholdskostnader og vegopplevelse de viktigste parameterne.
B. Det advares om å bygge flere undersjøiske tunneler.
   I tillegg momentene i punkt A, så kommer høydeforskjeller i tillegg. Dette påvirker energibruk/miljø i stor grad, trafikksikkerheten reduseres ytterligere grunnet økt brannfare, og både bygge-/ og driftskostnader økes betydelig.
C. Nasjonale stamveier skal legges utenom sentrumsområder og uten rundkjøringer.
   Her er det både miljø, støy, fremkommelighet og kostnader som er de viktigste momentene.

Alt dette – og mere til, tilsier at Møreaksen ikke må bygges. Etaten Statens Vegvesen har i lengre tid drevet med manipulasjon av «utredningene» som er fremlagt Stortinget for vedtak. Ref. Tidens Krav sine avsløringer høsten 2021, og Romsdalsaksen sine kommentarer på bl.a. «utredningene» i 2019 og 2021.

Vi er også i den sitasjonen at hele 80% av befolkningen i M&R vil ha oversjøiske fjordkryssinger, og som er enige i vegmyndigheten sine føringer for nasjonale stamveier. Det er kun 23% av befolkningen som ønsker Møreaksen.

Innledning

Pga det vi påpeker over, har vi nedenfor også sammenlignet noen av løsningene med hvordan det kan bli med Romsdalsaksen

Ellers er vi forundret over at ikke kommuner/politikere/statsforvalter/samferdselsdepartementet er mer opptatt av den totale mangelen på helhetlig planlegging av spesielt strekninga Vik - Breivika. Valg som gjøres her kan påvirke/legge føringer for andre senere planer. Her skal man også gjennom mange sårbare og utfordrende områder der massedisponering vil komme til å bli et sentralt spørsmål, både med tanke på deponi og permanent bruk. Med en slik "stykkevis og delt" planlegging blir det vanskeligere å finne gode løsninger for å utnytte ressursene på en optimal måte.

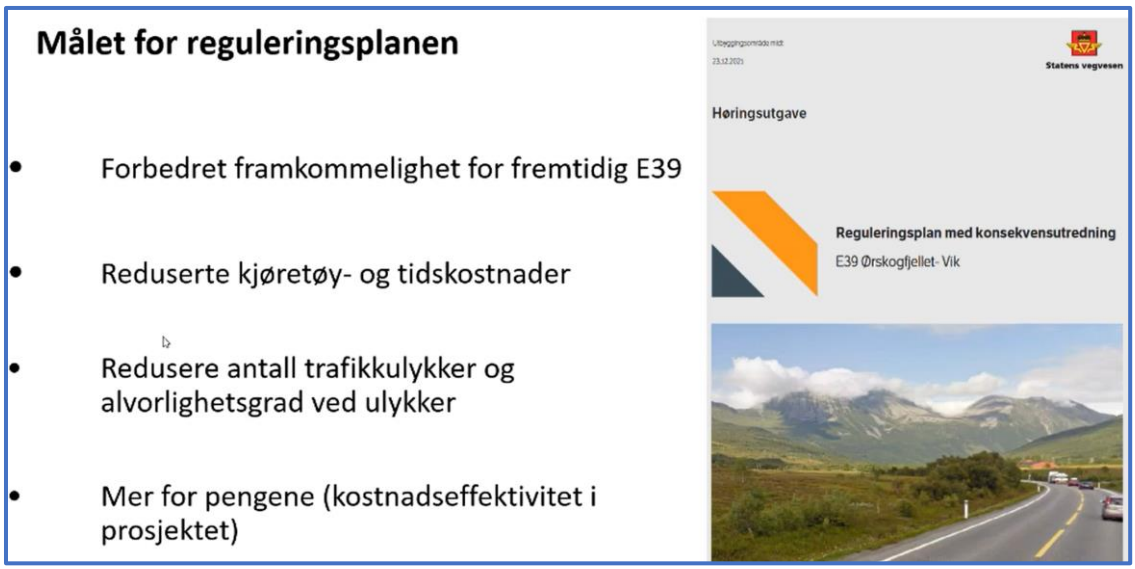
Dette gjelder også med tanke på trafikksikkerhet, risiko, miljø og bærekraft. Spesielt strekninga Dragsundet- Molde med enorme høydeforskjeller og milevis med 5% stigning. Ingen tyngre biler er beregnet for slike belastninger.

ROMSDALSAKSEN

15. februar 2022

E39 Ørskogfjellet-Vik

Målet for reguleringsplanen



Figur 1: Utklipp fra presentasjonen fra SVV 26. jan-22

I informasjonsmøtet 26 jan-22 påpekte SVV målet for reguleringsplanen. Vi vil her påpeke at dette er direkte usant:

- Det blir **redusert fremkommelighet** ved å bygge vei i tunnel fremfor vei i dagen. Dette skyldes at tunnelen får forbikjøring forbudt samtidig som det er 3% stigning. Det blir langt brattere enn dagens vei i dagen gjennom Skorgedalen. Der er det også lov å kjøre forbi.

  Tunneler har langt lavere regularitet vs veg i dagen ved at den er langt mer sårbar med avansert teknisk utstyr, gjenstander i veibanen, stadig vedlikehold, renovering, vasking, osv.

- Det blir **ikke reduserte kjøretøy- og tidskostnader**. Energikostnader for kjøretøy med Møreaksen blir langt høyere enn at bilene står parkert på ferga eller kjører uten høydeforskjeller med Romsdalsaksen.
  Tidskostnader blir i gjennomsnitt høyere med Møreaksen enn med Romdalsaksen

- Det blir **ikke redusert antall ulykker og alvorlighetsgrad ved ulykker**.
  Ulykker i tunneler har en langt større katastrofepotensiale enn vei i dagen. Spesielt ved bilbranner og manglende rømningsveier.
  Å reise med ferger er nok en av de aller mest trygge måtene å reise på. Spesielt med tanke på ulykker, men også med tanke hvile, avbrekk og variasjon.
  SVV påstår at tunneler er tryggere enn vei i dagen, men glemmer å påpeke at i rapportene de henviser til så påpekes det at man mangler data for lange tunneler med tanke på monotonitet. Det antydes faktisk at dette kan bli et stort problem.

- Mer for pengene blir det ikke. De aller dyreste veielementene er tunneler. Både ved bygging og i driftsfasen er tunneler ca 5 ganger så kostbart som vei i dagen. Undersjøiske tunneler er

nærmere 10-gangen. Både fortsatt ferger og Romsdalsaksen er langt rimeligere for moderlandet.

Detaljer E39 Ørskogfjellet-Vik

Strekningen Ørskogfjellet-Vik føyer seg inn i rekken av delparseller med Møreaksen som absolutt ikke fyller kravene til nasjonale stamveier, og vi vil her begrunne dette ytterligere:

Manglende totalbilde – ROS og Miljø:

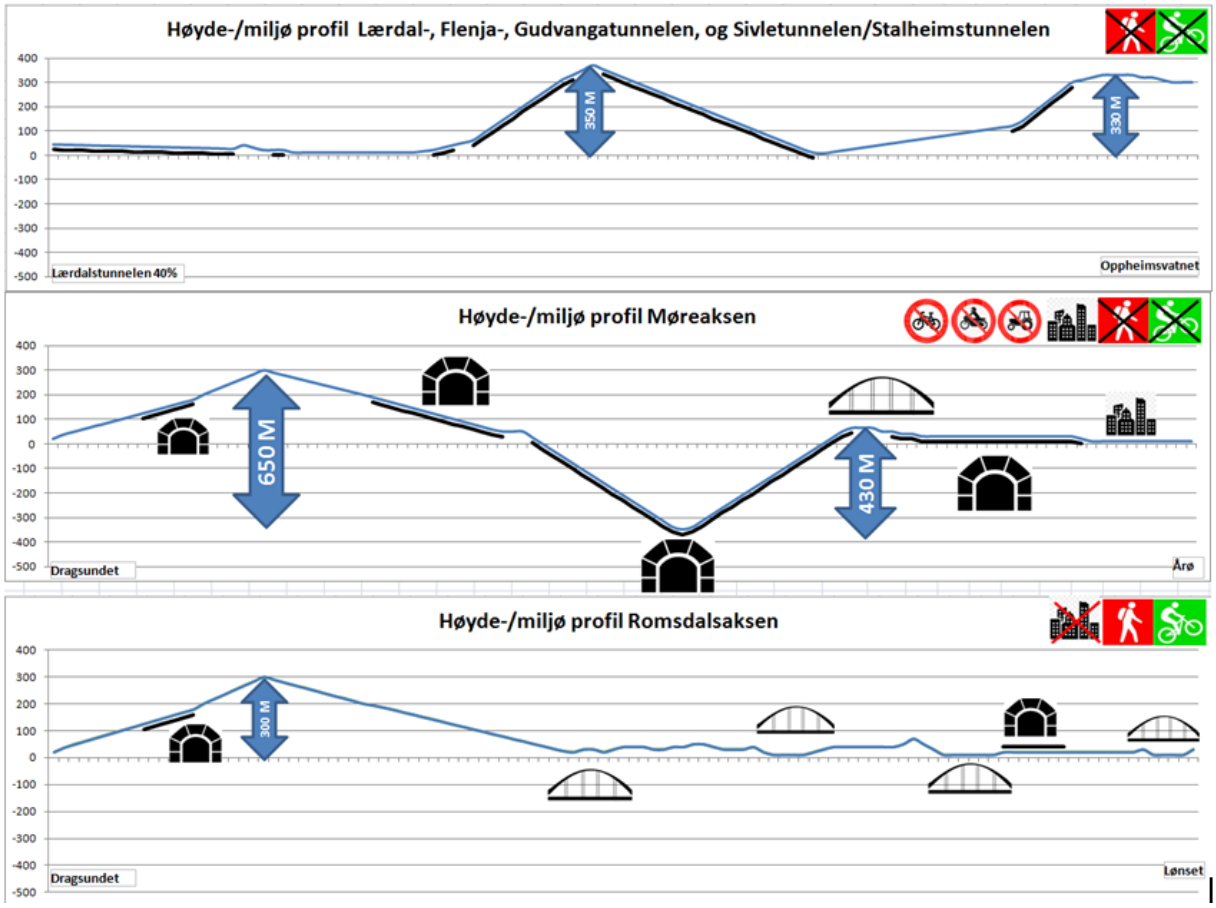
Alt som SVV har lagt frem angående Møreaksen er stykkevis og delt. Det er ikke lagt frem noe helhetsbilde.

Spesielt skremmende gjelder dette for Risikoanalyse (ROS) og miljøregnskap, men også vegopplevelsen der det planlegge med over 3 mil med tunneler for strekningen Ørskogfjellet-Molde. Halvparten med enkeltløpede tunneler uten rømningsveier.

Alle tunnelene stenger for myke trafikanter, og gjør det veldig komplisert å komme seg frem med f.eks sykkel.

Når vi vet at det bare for strekningen Ørskogfjellet-Molde, blir hele 1050 meter i kontinuerlige høydeforskjeller. Det er faktisk 60% mer enn Gudvangasystemet som opplever alvorlige bilbranner hvert tredje år.
Det er ikke nok å lene seg på EU-kravet fra 2003 om maks 5% stigning. Dette kravet kom etter den alvorlige Mont-Blanc ulykken i 1999, der 39 mennesker omkom i bilbrann. Kravet om maks 5% stigning kom i 2003, men ingen kunne da tenke seg at man kunne finne på å bygge så lange dype tunneler som vi her snakker – og i alle fall ikke med 330 kontinuerlig høydemeter på direkten i tillegg – og da med enkeltløpet tunnel uten rømningsmulighet.

Et enkelt krav om maks 5% stigning er ikke nok, når det som med Møreaksen blir milevis med kontinuerlig 5% stigning. Dette påpekes til stadighet av Norges Lastebileier forbund (NLF), og her er deres omtale om kryssing av Romsdalsfjorden.



Figur 2: Høydeprofil for strekningen Dragsundet-Molde for Møreaksen og Romsdalsaksen, samt sammenlignbar høydeprofil for Gudvangasystemet. Møreaksen har hele 60% mer høydeforskjell enn Gudvangasystemet.

På grunn av sikkerhet og miljøkrav, MÅ det utarbeides analyser for hele strekningen Ålesund-Molde før man går videre med prosjektet.

Manglende og farlige kryssløsninger på Ørskogfjellet

For parsellen Ørskogfjellet-Vik, MÅ det i det minste være inkludert kryssløsninger på Ørskogfjellet. Det er helt unaturlig og uansvarlig at man skal avslutte reguleringsområdet rett før det viktige området på Ørskogfjellet.
Her er det viktige friluftsområder, og veien går gjennom verna område (Nysetervassdraget og verna myrområder). Planlegges det ingen kryss på Ørskogfjellet? Blir det slik at trafikk fra Tomrefjord må kjøre via Vestnes for å kunne kjøre av på Ørskogfjellet?

Trafikkfarlige kryssløsninger:

- T-kryss til lokalvei fra E136 vil være direkte trafikkfarlig og **kan ikke aksepteres**.

- Også påkjøringsrampe fra Skorgedalen mot Ørskogfjellet mot E39 **kan ikke aksepteres**. Her er det stigning på E136, så blir det stigning på over 6% på rampen – og E39 fortsetter oppover med 4-5% stigning. Dette vil skape uheldige situasjoner med forskjellige hastigheter gjennom flettefelt og videre oppover mot Ørskogfjellet.
  Flettefelt MÅ forlenges helt til topps.

Begge disse farlige punktene unngås helt med Romsdalsaksen.

ROMSDALSAKSEN

15. februar 2022

Vikakslatunnelen

SVV har brukt mye tid på å selge inn Møreaksen med 4-felt og 110 km/t, og nevner bare i bisetninger de nedskaleringene som er gjort. Det er graverende i seg selv. I tillegg er de påpasselig med å påpeke at de enkeltløpede tunnelene på begge sider av Romsdalsfjorden «planlegges» med to løp – og lar det henge i lufta at disse kommer snart. Vi vet alle at så ikke skjer.

Vikakslatunnelen er planlagt som enkeltløpet tunnel med forbikjøring forbudt, 80 km/t, og stigning på 3% - direkte fra Tautratunnelen med til sammen 660 høydemeter. Uten rømningsveier, og trafikantene blir totalt overlatt til selvbergingsprinsippet.

Dagens vei er langt bedre enn Vikakslatunnelen.

FV661

Hvordan løses økt trafikk langs FV661 og gjennom Vestnes sentrum? Både Vik-E136 og gjennom Vestnes sentrum får økt trafikkbelastning.

Utdrag fra utredning Norconsult:
«Det kan imidlertid være behov for en ny høystandard veg mellom Vik og Tresfjordbrua og det bør vurderes om det er aktuelt at E136 forlenges til Vik i stedet for dagens veg via Skorgedalen til Ørskogsfjellet. Nye Veier skal overta strekningen E136 Dombås-Vestnes, men det er uklart hvordan tilknytting E39/E136 blir dersom Møreaksen blir bygget og hvordan disse kostnadene skal synliggjøres i sammenligningen.

En konsekvens er at E136 alene må ta kostnadene med utbedring av hele strekningen Vestnes-Ørskogfjellet, eller at tilsvarende midler benyttes til ny E136 fra Vestnes til Vik og felles strekning Vik-Ørskogfjellet.»

Dette problemet får man ikke med Romsdalsaksen.

Bompengeløsning E136?

Hvordan tenkes bompenger for Skorgedalen? Defineres halvkryss mot E136 som utbygging for E136 slik at man kan belaste bompenger også der? Er det planlagt noen grep med bompenger for å «tvinge» bilister over til E39 for E136 trafikken?
Denne utfordringen får man ikke med Romsdalsaksen.

Tunnelmasse

Hva med stort overskudd av tunnelmasse? Med en helhetlig plan der man tar med Sunnmørssida av Ørskogfjellet, vil man kunne ha en mye bedre plan med masseforflytting og bruk av tunnelmasse. Hastverk er som kjent lastverk.
Denne utfordringen får man ikke med Romsdalsaksen.

Med Vennlig Hilsen
Jørn Inge Løvik
Romsdalsaksen AS

From: Rekdal, Rune <rune.rekdal@ror-ikt.no>
Sent: torsdag 27. januar 2022 11:28
To: Firmapost
Subject: Sak 20/20416

Innspel til «Reguleringsplan med konsekvensutredning».

Retting av skrivefeil: De har skreve «Ystetinden» i reguleringsplana. Rett skrivemåte er «Ytstetinden». Dette er skrivemåten som er fastsett av Kartverket.

Stadsnamnet er brukt i kap 5.1. Arealbruk.

Rune Rekdal
Mobil: 900 84 901

Vestnes 04.02.2022

Magnhild Rømyhr

Takk for hyggelig og informativ telefonsamtale mandag 31.01.22.
Sender som avtalt et skriv på de punktene vi har spørsmål / synspunkter til.

Sak 20/20416 E39 Ørskogfjellet- Vik

Vi er grunneiere av teigene: 29.4, 29.8 og 29.72 (det er vel disse teigene våre som blir fysisk berørt).
Vi har noen spørsmål og tanker rundt det som skjer med bl.a tilkomstene til disse.

Vi er redd verdien på hytta vår vil forringes både økonomisk og bruksmessig dersom vi ikke får brukt arealet vårt på oversiden av veien.
I dag bruker vi det til storvilt- og småviltjakt, vedhogst, trening av hund og turer i fjellet til alle årstider.
Vi ser også at veien og kulverten som er tenkt ved Sandgrova kommer der som vi har brønn i dag og som vi får vann til hytta ifra. Hvordan kan vi sammen løse dette ?

Hvordan skal vi få tilgang til disse områdene når den nye veien kommer ?
Ut i fra det som kom fram i presentasjonen 26.01.22 så hadde dere ikke tenkt på hvordan vi skal få adgang til teigene våre.
Bakkesetra, Dallia, Skitnesetra og Fremstedalen er fire ulike setrer med fire ulike interessefelt. Bakkesetra, Skitnesetra og Dallia er kompensert med egne avkjørsler, mens grunneierne på Framstedalen har blitt avskjært / uteblitt.
Pr i dag blir avkjørselen ved Kapteinbua brukt av oss grunneierne på Fremstedalen og av andre turgåere / turister som går på fjelltoppene / langs Postveien og ellers i fjellområdet her. Avkjørselen til Bakkesetra blir stort sett brukt av hytteeierne der. Blir nok lite populært at det blir en avkjørsel for alle andre. Pr i dag er det bare noen få hytter på Dallia, men de har fått egen avkjørsel, likedan Skitnesetra. Blir nok ikke populært med større trafikk der heller siden de i likhet med Bakkesetra sperrer veien sin med bom i dag. Vil det fortsatt være bom på disse veiene, eller vil det bli åpent for andre turgåere å benytte disse veiene ? Og vil det evt bli parkeringsplasser til dette ? I dag er det plass til noen få biler å stoppe før bommene (mellom hovedveien og bommene), men hvordan blir det med den nye løsningen ?
Det blir uansett vanskelig for oss å komme oss til våre teiger fra dissa avkjørslene som er planlagt i dag. Avstandene blir for store, og det er ingen kjørbar traktorvei etc. I dag har vi parkeringa ved Kapteinbrua og avstikkere langs veien vi kan bruke for å komme til teigene. Du, Magnhild Rømyhr, sa at det kunne være aktuelt med en kulvert ved Sandgrova. For oss høres det i utgangspunktet greit ut dersom den blir så stor at vi kan kjøre gjennom med en firehjuling. Den må være kjørbar slik at vi bl a kan hente ned ved gjennom den, slippe å krysse veien med hund etc. En avkjørsel på

lik linje med Bakkesetra fra Kapteinbua er ikke mulig ? Eller en traktorvei mellom disse som vi kan bruke ? Mange stopper ved Kapteinbua for å starte fjellturer / toppturer herfra. Det må man vel regne med vil skje i framtida også. Dersom det ikke er en trygg krysning av veien kan det oppstå mange farlig krysninger vil vi tro. Det er vel en grunn til at de tar utgangspunkt til turene fra Kapteinbua og ikke fra t.d. avkjørslene ved Bakkesetra elle MC-klubben. Avkjørselen ved Kapteinbua blir også brukt til parkering for hyttene i dette området.
En avkjørsel med parkering ved 29.8 / 29.16 kan være en ide. Da kan den avkjørselen knyttes til nåværende vei, og det blir ikke avkjørsel fra ny E39. Dere kan kanskje bruke dette til anleggsplass først, og så kan det bli avkjørsel og parkering for grunneierne til 29.8 , 29.16 og 29.5 etter at ny E39 er ferdig ?

Så lurer vi på hva som skjer med teigene våre framme på myrene på grensa mellom Vestnes og Ålesund. Dette ble det vel ikke sagt så mye om i presentasjonen 26.01.22. Hva med tilkomst til disse teigene ?

Mvh
Karen Lovise og Geir Falch

Sak 20/20416-Innsigelser mot foreslått trasévalg for ny E39 Ørskogfjellet-Vik

Vi i familien Fremstedal har naturlig nok sterk lokal kjennskap til området rundt Fremstedalen, og har en rekke innsigelser mot valget av oransje trasé. Disse innsigelsene vil utgjøre hoveddelen av dette skrivet.

I tillegg til innsigelsene mot selve trasévalget, vil vi avslutningsvis påpeke utfordringer og svakheter med av- og påkjøringskrysset slik det er prosjektert frem til nå. Vår erfaring som transportselskap i årtier har gitt oss en god innsikt i hva som er god praksis og ikke når det gjelder utforming av veier og kryss.

Innsigelser mot valg av oransje trasé fremfor rød trasé

Etter en gjennomgang av Statens Vegvesens (SVV) reguleringsplan og konsekvensutredning for prosjektet, så er det tydelig at den inneholder en rekke antakelser og premisser som vi med utstrakt lokalkunnskap vil argumentere for er enten feil, mangelfulle eller sterkt undervurderte. Slik vi ser det, er det åpenbart at kostnadene knyttet til SVVs foretrukne alternativ (oransje) vil øke, samt at de ikke-prissatte konsekvensene av oransje alternativ er undervurdert. Tatt i betraktning at det kun er 25 millioner kroner som skiller de to alternativene, er det lite som skal til av kostnadsoverskridelser før rødt alternativ blir best med tanke på totalkostnader, totalt CO_2-utslipp og ikke-prissatte konsekvenser. Selvsagt er også rødt alternativ med kortest dagsone å foretrekke for hytte- og grunneierne i traséområdet.

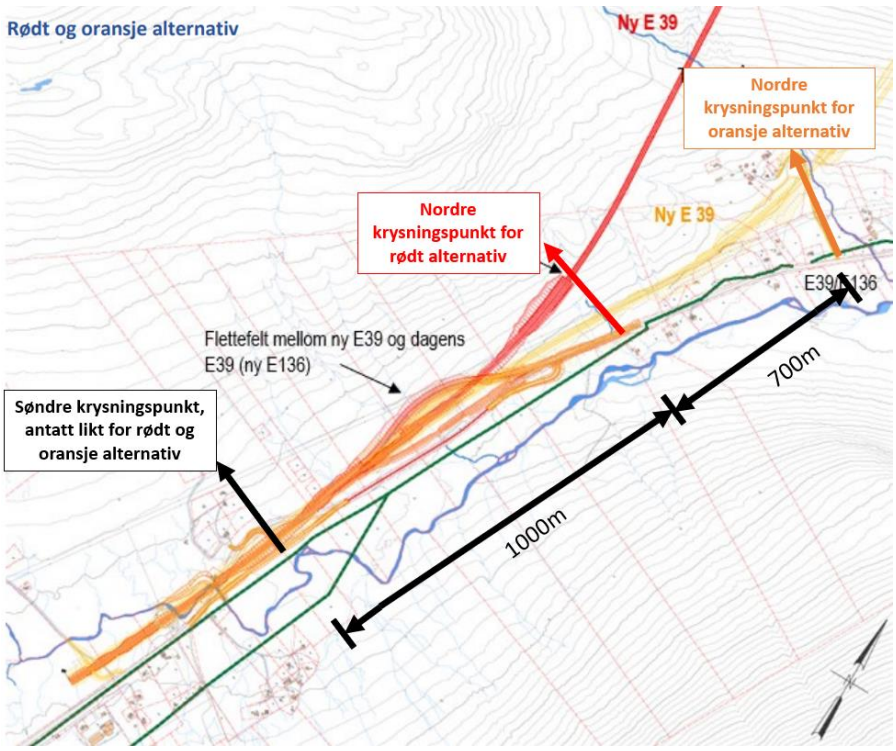
25 millioner kroner er mye penger i de fleste sammenhenger, men i et veiprosjekt estimert til ca. 1,8-1,9 milliarder kroner utgjør det en økning på ca. 1,35 %. Vi vil påpeke flere faktorer som vil kunne føre til en slik overskridelse og som kun er relevant for oransje trasé. Vi vil slik vise at det ikke er usannsynlig at det med litt grundigere undersøkelse vil være rødt alternativ som ender med lavest investeringskostnad, lavest CO_2-utslipp og lavest miljøpåvirkning. I tillegg påpeker SVV i kapittel 11.8 av konsekvensutredningen at rødt alternativs noe økte tunnellengde ikke vil ha nevneverdig påvirkning på kjøreopplevelsen da tunnelen uansett vil være ca. 6 km lang, men at rødt alternativ vil ha en positiv «wow»-opplevelse når man kjører ut av tunnelen som oransje ikke vil ha.

Undervurderte eller ikke hensynstatte kostnadsdrivende faktorer

Adkomst til eiendommer vest for E39

SVV innrømmet selv under informasjonsmøtet 26.01.22 å ikke ha vurdert adkomst til tomter på vestsiden av veien. Nåværende E39 er ikke et hinder for adkomst til skogsareal, mens nye E39 med midtdeler og viltgjerde vil være å betrakte som et ugjennomtrengelig hinder. Dette forringer verdien av skogseiendommene på vestsiden dersom man ikke legger inn flere under- eller overganger eller en egen vei på vestsiden av ny E39. Denne må være av en slik kvalitet at skogsmaskiner og tømmerbiler kan benytte seg av den. Der rødt alternativ i stor grad ikke sperrer adkomsten mer enn nødvendig, er det oransje alternativet som et 700 m langt unødvendig hinder for skogsdrift. For vår del gjelder dette eiendommene gnr. 29 bnr. 5 og gnr. 29 bnr. 28. Figuren under illustrerer forskjellen mellom alternativene. Kort oppsummert vil valg av oransje trasé ha følgende konsekvenser:

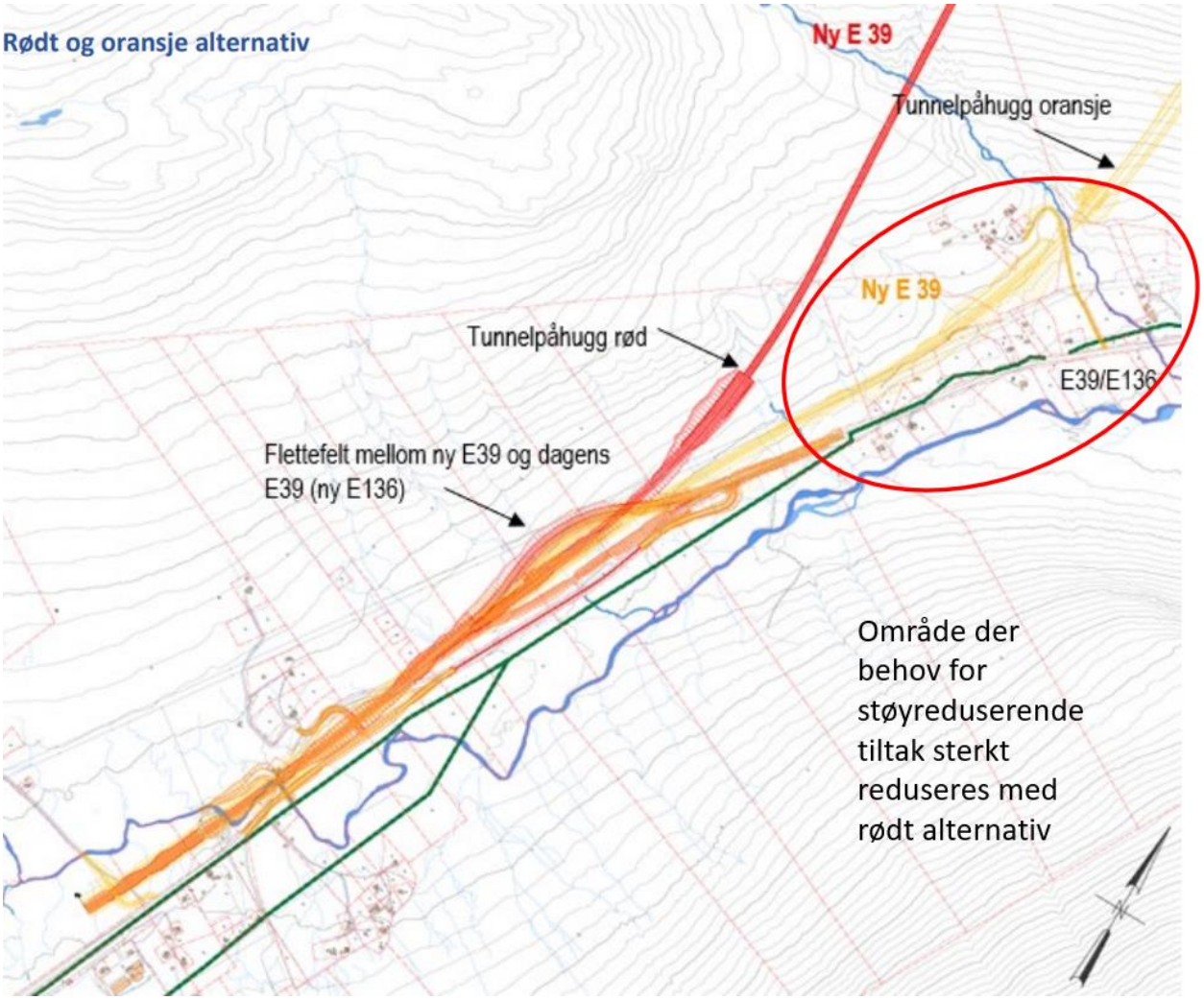
- Manglende adkomst vil påvirke samfunnsnytten av ny E39 negativt da skogsdrift blir dyrere og potensielt ulønnsom. Dette vil igjen medføre gjengroing og mulig endre viktige naturtyper i området, noe som utvilsomt undergraver målet om å bevare kulturlandskap (et mål som både stat og kommune tillegger vekt). Se vedlegg 2 for ytterligere informasjon om hvordan dagens E39 legger til rette for skogsdrift.
- Begrensing av adkomst til terrenget ut over det som er nødvendig fra et teknisk ståsted vil selvsagt provosere grunneiere, og øker risikoen for at prosessen med erverv av eiendom til ny E39 treneres og fordyres av misfornøyde grunneiere.
- Bygging og vedlikehold av en driftsvei på vestsiden av veien, vil øke kostnaden for oransje alternativ. 700 m ekstra tunnel koster, men 700 m med driftsvei er heller ikke gratis og vil redusere forskjellen i totalkostnad betraktelig.



Støyskjerming

Slik det fremgår av konsekvensutredningen og informasjonsmøtet, er kostnader knyttet til lokale støyreduserende tiltak ikke tatt hensyn til i beslutningsgrunnlaget, da det er stor usikkerhet knyttet til hva de endelige kostnadene vil være. Til tross for usikkerheten knyttet til anleggskostnaden av lokale støydempende tiltak, vil det utvilsomt være en rekke kostnader knyttet til saksbehandling av individuell kost/nyttevurdering av potensielle tiltak for samtlige 25 eiendommer i gul sone.

Fase to av ny E39 inkluderer et nytt tunnelløp øst for tunnelen i fase én, noe som vil føre ny E39 nærmere en rekke av fritidseiendommene i området og slik utløse ytterligere behov for lokale støydempende tiltak. Dette vil utgjøre en merkostnad for fase to sammenlignet med rødt alternativ. Figuren under fremhever området som er utsatt for unødvendig støy ved valg av oransje trasé.



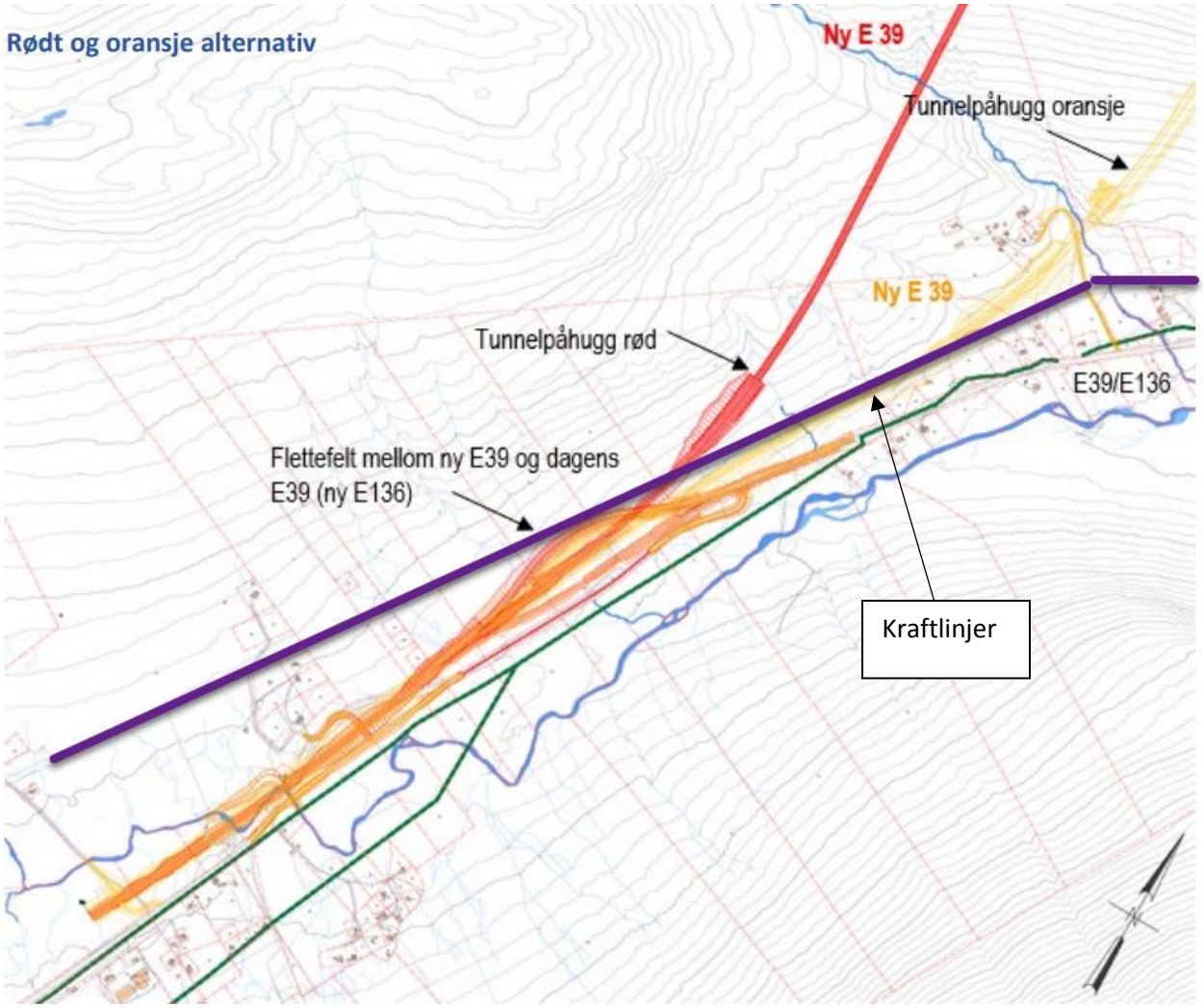
CO_2-Utslipp

Selv om forskjellene i CO_2 utslipp er marginale mellom de to trasévalgene, er det faktisk rødt alternativ som kommer best ut i totale utslipp. Det er uklart hvorfor SVV velger å fokusere på delkategoriene der oransje trasé har lavest utslipp og presentere det slik at leseren sitter igjen med et inntrykk av at oransje alternativ har lavest CO_2-utslipp totalt.

Det er også verdt å kommentere at oransje alternativ har høyere utslipp i kategorien transport. Dette antas å skyldes at rødt alternativ har en noe kortere totallengde. Det vil altså si at differansen i CO_2-utslipp mellom de to alternativene vil øke dersom ny E39 er vellykket og trafikkmengden øker raskere enn antatt.

Høyspentledninger

Det blir sannsynligvis nødvendig med omlegging av Mørenetts 132kV-linje og Nordvest Netts 22kV-linje, fordi høyspentledningen over en lang strekning er sammenfallende med oransje trasé for ny E39 (se under). Det er imidlertid ikke klart fra konsekvensutredningen om dette er tatt hensyn til i kostnadsgrunnlaget.



Ikke-prissatte konsekvenser

Landskap og vassdrag

Det er positivt at det er gjort nærmere undersøkelser av forskjellige landskapsøkologiske funksjonsområder, men det er synd at en stor del av området oransje trasé med tilhørende bygg- og anleggsområde ikke er undersøkt i særlig grad. Vi vil komme tilbake til dette i detalj når det gjelder vår slåttemark.

Det virker og lite intuitivt å gjennomføre elveøkologisk kartlegging først etter at endelig trasé er valgt. Et eksempel på gale forutsetninger i konsekvensutredningen er at Haraldsgrova har årssikker vannføring og dermed kan brukes som gytebekk, noe som tilsynelatende betviles av SVVs konsekvensutredning uten videre undersøkelser.

Ørretstamme i Kvernelva

Kvernelva kommer fra Dalavatnet på 576 moh., og er en liten og sårbar elv. Lengden på elvestrekningen med fisk er bare 200-300 meter. Her holder det til en liten ørretstamme som er forskjellig fra ørretstammen i Skorgeelva lengre ned i vassdraget. Kunnskapen om denne ørretstammen har vært kjent for familien Fremstedal i mange generasjoner, men vi har aktivt forsøkt å holde opplysningene hemmelig for å hindre fiske og ta vare på stammen. Vi har observert er en klar fargeforskjell. Ørreten i Kvernelva er blankere og lysere i farge, mens ørreten i Skorgeelva er mørkere og brunere. Hvor lenge de forskjellige populasjonene har hatt en morfologisk forskjell er ikke kjent for oss, men det er ikke urimelig å tro at forskjellen ikke bare er morfologisk, men også genetisk. Det er slike lokale stammer som bidrar til å øke robustheten til ørretstammen i Skorgeelvvassdraget sett under ett. Slike små, lokale stammer er derfor verdifulle.

Stammen står i fare for å bli utryddet som konsekvens av kjemikalieutslipp fra sprengemner benyttet i tunneldrivingen, rystelser fra sprengninger, midlertidig tørrlegging ved omlegging av elven og annen forurensning i sammenheng med tunnelbyggingen som f.eks. vaskevann fra betongbiler. Anleggsperioden og legging av rør alene kan føre til total ødeleggelse av denne ørretstammen. I tillegg kommer en mulig belastning under drift ved fylling av slukkevannsbassenget med tilhørende fyllebasseng. Denne fyllingen må i så fall gjennomføres i perioder med naturlig høy vannstand og helst skje varsomt slik at elva ikke tørrlegges.

Sandgrova vil dessverre bli påvirket uansett hvilken trasé som velges, og derfor mener vi det er viktig å beskytte Kvernelva mot inngrep ved å benytte rød trasé.

Myrområder

SVV skriver i reguleringsplanen at «store deler av planområdet går gjennom myrområder og det er knyttet *usikkerhet* til hvor langt ut fra vegen myrområdene vil kunne bli påvirket av vegbyggingen dersom det ikke iverksettes særskilte tiltak». Vi mener dette påpeker nok en faktor som øker risikoen for kostnadsøkning for oransje alternativ og svekker verdien av kostnadsdifferansen mellom de to traséene som beslutningsgrunnlag. Videre er vi bekymret for at en større del av myra enn antatt vil bli drenert som følge av den nye veien.

Bruk av kritisk truet naturtype slåttemark til veibygging og midlertidig bygge- og anleggsområde

Ifølge «Temarapport Naturmangfold», så skal det i områder med sårbar natur eller viktige naturtyper gjøres egne vurderinger for å forsøke å begrense anleggsområde utover det som er helt nødvendig. For oss fremstår det derfor som lite troverdig at miljø vektlegges i det hele tatt da SVV i tillegg til å velge det miljømessig dårligste traséalternativet, velger å benytte den kritisk truede naturtypen slåttemark til veibygging og som midlertidig bygge- og anleggsområde. Se vedlegg 1 for ytterligere informasjon om naturtypen slåttemark og hvorfor den behøver særskilt vern. Vi har i samarbeid med Miljødirektoratet og Statsforvalteren i Møre og Romsdal startet prosessen for å få eiendommen registrert som slåttemark og utvalgt naturtype i Naturbase og på denne måten styrke vernet gjennom «Forskrift om utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven».

For øvrig registreres det at SVV har undersøkt et lignende område (NM4) og konkluderte med at det var en kritisk truet slåttemark som det var nødvendig å sikre med anleggsgjerde til tross for at området egentlig skal være uberørt av bygging av ny E39. Vi stiller spørsmål ved hvorfor dette området bør vernes (selv om det ikke holdes skikkelig i hevd og vurderes til å være av lavere kvalitet/viktighet) mens slåttemarken på Fremstedalen som holdes i hevd skal brukes til vei og midlertidig bygge- og anleggsområde.

Slåttemarka på Fremstedalen er i hevd den dag i dag

Slåttemarka på Fremstedalen ligger i skråningen vest for eksisterende E39 (Gnr. 29 bnr. 5 og gnr. 29 bnr. 31) og har blitt brukt som slåttemark i mange generasjoner. Slåttemarka ble primært brukt for å skaffe høy til dyrene gjennom vinteren og ble derfor ikke beitet i særlig grad. Om sommeren beitet dyra i utmark og ble plassert i sommerfjøset om natten og når kyrne skulle melkes i sommerhalvåret. På denne måten ble kugjødsel samlet opp i sommerfjøset. På sensommeren ble slåttemarka slått med ljå og tørket på hesjer. Etter at høyet var flyttet til låven ble gjødselen som var blitt samlet opp i sommerfjøset i løpet av sommeren spredt utover markene og virket som gjødsel for neste års gress. Etter slåtten kunne også marka bli brukt som høstbeite. Etter at dyreholdet tok slutt på Fremstedalen, har familien fortsatt å holde slåttemarka i hevd. Etter hvert ble ljåen byttet ut med tohjuls slåmaskin, men da dyreholdet på Fremstedalen tok slutt så ble det også slutt på å gjødsle marka med dyregjødsel. Siden den gang har marka ikke blitt gjødslet med kunstgjødsel eller brukt som beiteområde, men slåttemarka blir fremdeles slått hver sensommer.

Vi mener at slåttemarka på Fremstedalen oppfyller definisjonskriteriene for en slåttemark slik de defineres i «Kartleggingsinstruks-Kartlegging av Naturttyper etter NiN2 i 2020-Kap. D2.1 Slåttemark» skrevet av Miljødirektoratet. Slåttemarkspreget understrekes blant annet av artene grov nattfiol og prestekrage.

Tidligere var det flere slåttemarker i området, men svært få eller ingen av disse holdes skikkelig i hevd i dag. Den nærmeste registrerte slåttemarken i Naturbase ligger på Kjelbotn, 6,5 km unna. Dette gjør det lite sannsynlig å finne nærliggende erstatningsområder for slåttemarka som er av like høy kvalitet. Med dette tatt i betraktning, blir det enda viktigere å beholde slåttemarka på Fremstedalen urørt av veibygging og anleggsarbeid.

Ifølge Direktoratet for naturforvaltning kan så mange som 50 plantearter ha sitt levested på én kvadratmeter slåttemark (1). Ifølge Artsdatabanken så er sannsynligvis arealet med slåttemark i hevd i dag under 1% av arealet slåttemarka for 50 år siden (2).

Orkidéarten grov nattfiol (*Platanthera chlorantha*) voksende på omtalte slåttemark i 2021. Dette er en art som er noe kalkkrevende, noe slåttefavoriserende og en indikator for at en slåttemark har vært tradisjonelt drevet (6).

Slått av slåttemark på slutten av 70-tallet med tohjulet slåmaskin kjørt av Astrid Fremstedal.

Detaljbilde av slåmaskinen i bruk under slåtten i nyere tid.

Bilde av nyslått slåttemark fra nyere tid.

Med oransje trasé vil den vestlige delen av slåttemarken vil bli benyttet til ny E39 fase én og trolig gå tapt for alltid. Ifølge reguleringsplanen så skal alt areal som er midlertidig rigg- og anleggsområde som hovedprinsipp tilbakeføres til naturlig tilstand ved naturlig revegetering. Vi vil poengtere at det i praksis ikke er mulig å tilbakeføre en slåttemark ved naturlig revegetering da den er et resultat av en spesiell form for skjøtsel over lang tid. Det vil bli utfordrende og kostbart for SVV å tilbakeføre den resterende slåttemarken til opprinnelig tilstand etter endt anleggsperiode. De lokale artene er følsomme for tråkk og trenger et meget spesifikt habitat og skjøtsel for å trives. Dersom SVV mot formodning skulle klare å tilbakestille de resterende delene av slåttemarken, vil hele slåttemarken uansett mest sannsynlig gå fullstendig tapt når fase to av ny E39 (det østlige tunnelløpet) skal bygges, dersom man velger oransje trasé.

Fremmede arter

Det er registrert fremmede arter i planområdet, som platanlønn og hagelupin. Hagelupin ble sådd av SVV på 80-tallet og er forsøkt avgrenset i årevis, uten hell. Siden 2007 har lupinen vært svartelistet og i 2016 ble den forbudt å plante (3). Vi er bekymret for at både veibygging og selve anleggsarbeidet i tilknytning til oransje trasé vil medføre en større spredning av fremmede arter. Ifølge Artsdatabanken kan slåttemark være spesielt sårbar for etablering av fremmede arter (2). Dersom SVV gjennomfører sin plan om å bruke slåttemarka på Fremstedalen til veibygging og midlertidig bygge- og anleggsområde, synes vi det vil være synd å se den originale og særdeles sårbare naturtypen erstattes av en eng med hagelupin, slik som har skjedd så mange andre steder i landet.

Hubro på Fremstedalen

For en tid tilbake fløy en hubro (*Bubo bubo*) inn i frontruten på lastebilen min ved Fremstedalen. Etter kollisjonen ble bilen stoppet for å se hvordan det hadde gått med fuglen etter sammenstøtet. Den store uglen med karakteristiske fjærører satt stille i veikanten, uten tegn til skader. Ugla og jeg ble stående og se på hverandre en god stund, men jeg var tvilende til å gå nærme grunnet uglas betydelige størrelse. Etter litt tok ugla til vingene og fløy tilsynelatende uskadet bort. Hubroen er regnet som sterkt truet ifølge den norske rødlista, og jeg vil oppfordre SVV å utrede hvorvidt det fremdeles finnes hubro i området og hvilke konsekvenser veiutbyggingen vil ha for den lokale bestanden.

Kulturarv – Sommerfjøsen

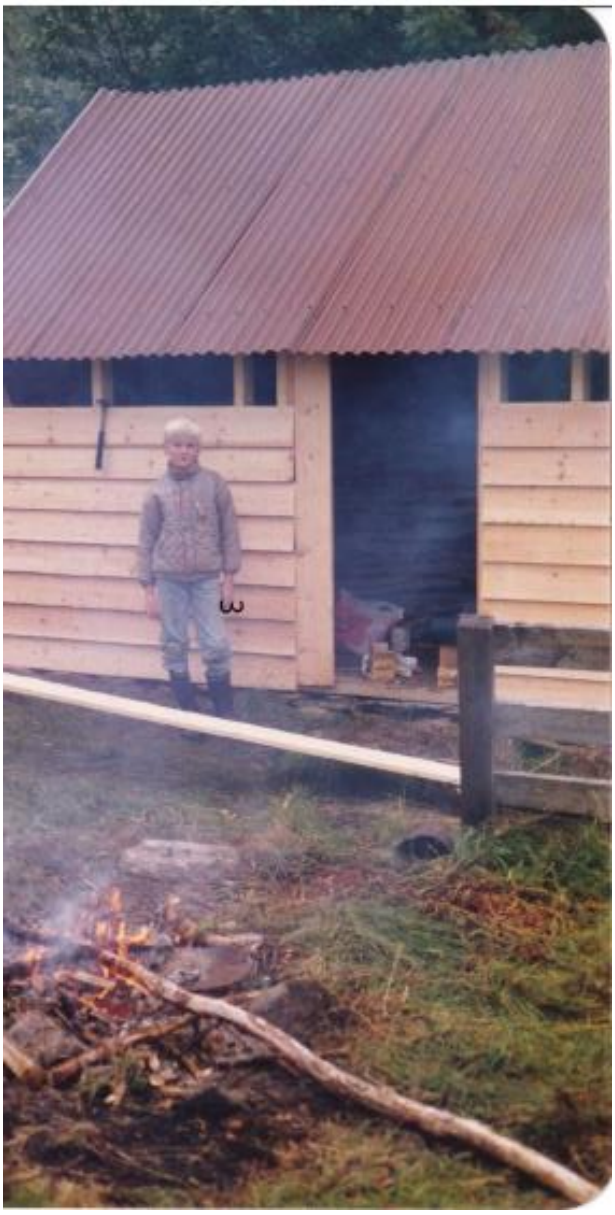
Sommerfjøsen står på gnr. 29 bnr. 5 mellom innmark og utmark og er inntegnet på nedre veiskulder og markert med pil.

Denne sommerfjøsen er flere hundre år gammelt og verneverdig. Sommerfjøsen har blitt jevnlig vedlikeholdt og har fått ny bordkledning, nytt tak og ble malt senest i 2020. Mesteparten av den indre strukturen er fra gammel tid. Vi har vokst opp med historien fra gammelt av om da bjørnen klatret opp og laget et hull i torvtaket og dro opp ei kvige gjennom hullet.

Dersom oransje trasé velges, må sommerfjøsen flyttes til et egnet sted for varig vern.

Under følger et par bilder av hvordan sommerfjøsen fremstår i dag.

Under følger noen bilder fra restaureringsarbeid gjennomført på slutten av åttitallet.



Vi har alle ansvar for å ta vare på de verdiene som finnes i det norske kulturlandskapet. Det innebærer at vi må verne om det biologiske og kulturhistoriske mangfoldet som er utviklet der gjennom århundrer og gjennom generasjoners bruk og høsting. For å nå dette målet må vi samordne alle interesser og grupper som griper inn i og bruker denne kulturarven (6).

Ikke-prissatte konsekvenser og prissatte konsekvenser - totalvurdering

Konsekvensutredningen påpeker at en rekke av de ikke-prissatte konsekvensene vil kreve videre kartlegging. Slik kartlegging har potensiale til å forsinke prosjektet og kreve endringer i trasé, (ref. 8 endring av trasé for ny E39 Lønset-Hjelset pga. slåttemark). Det er også svært sannsynlig at det vil bli behov for avbøtende tiltak med usikre kostnader. Hver for seg er kostnadene nødvendigvis ikke så store, men summen av kostnader knyttet til forsinkelser og avbøtende tiltak kan bli høy. Når dette settes i sammenheng med kjente nødvendige tiltak som adkomstvei til vestre side av ny E39, virker det for oss svært usannsynlig at oransje alternativ ender som det rimeligste alternativet.

Utforming av kryss og påkjøringsrampe

T-krysset for avkjøring til ny lokalvei øst for ny E39

T-krysset er lagt inn kort etter avkjørselen fra nye E39, og uavhengig av fartsgrense er det meget sannsynlig at nordgående trafikk ofte vil holde stor fart ved T-krysset. Da rampen ligger i en sving, vil alle som skal kjøre av eller på i T-krysset ha kort forvarsel og det er en åpenbart unødvendig høy risiko for ulykker. Vi minner om at T-krysset ved Brastadskiftet er meget oversiktlig, men like fullt har det vært flere alvorlige ulykker der. Man bør lære av historien, og det planlagte T-krysset på Ørskogfjellet bør i vår mening utformes som en annen type kryss. Dette kan for eksempel være med rundkjøring eller inkludering av et akselerasjonsfelt for de som kommer fra lokalveien.

Påkjøringsrampe til ny E39

Påkjøringsrampen er som kjent prosjektert med 6 % stigning, noe som er maksimal tillatt stigning ifølge SVV. Det er sikkert korrekt, men krysset er plassert i slutten av en lang motbakke slik at lastebiler vil ha relativt lav fart når de ankommer rampen. Dette er muligens uproblematisk ved gode forhold for mange kjøretøy, men det er problematisk for tyngre kjøretøy. Selv med gode forhold vil en lastebil ha lav fart på rampen og dermed kunne få problemer med å oppnå 90 km/t for å flette sømløst inn på E39. Dette vil bidra til kødannelse og øke risikoen for ulykker. På vinteren er det stor risiko for at en lastebil vil bli stående fast på rampen. I så tilfelle vil lastebilen sperre for nødetater og bergningsbil, da selve rampen er nokså smal. Det er også et stykke til nærmeste kjettingplass og mulig snuplass. Dette kan selvsagt utbedres på flere ulike måter med forskjellige fordeler og ulemper.

- Dersom rampen utvides med et krabbefelt, vil adkomst for nødetater og berging bli ivaretatt i tilfelle en lastebil står fast. Det gjør ingenting for å redusere sannsynligheten for at en lastebil setter seg fast, og det er antakeligvis kostbart å utvide rampen med ett felt.
- Helningsgraden kan reduseres. Dette vil redusere sannsynligheten for at en lastebil setter seg fast, men vil antakeligvis kreve større endringer i prosjektet. En måte å bedre krysset på med tanke på trafikkavvikling kunne vært å flytte krysset lenger opp på fjellet der terrenget er flatere.

Oppsummering

Utforming av kryss og påkjøringsrampe

Uavhengig av hvilken løsning som velges, mener vi at både påkjøringsrampe og T-kryss bør endres i utforming med tanke på sikkerhet og trafikkavvikling. Slik vi ser det, vil utfordringene med påkjøringsrampen enklest bli løst ved å flytte krysset lenger opp på fjellet.

Trasévalg

Vi mener det finnes andre områder i nærheten av planlagt veitrasé som kan benyttes som både vei og bygge- og anleggsområde uten like alvorlige miljømessige konsekvenser. Vi mener at netto nytteverdi for oransje traséalternativ er overvurdert, og at det innebærer stor risiko for ytterligere kostnadsøkninger. Gitt at den eneste fordelen til oransje trasé er en marginalt lavere kostnad, en besparelse som vi sterkt betviler, gjenstår rødt som det beste trasévalget. Vi ber derfor Vestnes kommune, Statsforvalteren i Møre og Romsdal og Statens Vegvesen om å revurdere valg av trasé, og dersom oransje fremdeles foretrekkes, revurdere plasseringen av det midlertidige bygge- og anleggsområdet.

Grunneier Ståle Fremstedal

Vestnes 7/2 - 2022
Ståle Fremstedal

Kilder

1. Direktoratet for naturforvaltning (2009), *Handlingsplan for slåttemark, DN rapport 2009-6*, ss. 1-60.
2. Hovstad, K. A., Johansen L., Arnesen, A., Svalheim, E. og Velle, L. G. (2018). *Slåttemark, Semi-naturlig. Norsk rødliste for naturtyper 2018*. Artsdatabanken, Trondheim. Hentet (29.01.22) fra: https://artsdatabanken.no/RLN2018/76
3. NRK (2020, 1. juli). *Har kjempa mot denne i årevis: – Kan vere for seint.* Hentet fra: https://www.nrk.no/innlandet/trur-det-kan-vere-for-seint-a-overvinne-den-svartelista-lupinen-1.15069603
4. Miljødirektoratet (2021, 5. mai). *Slåttemark*. Hentet fra: https://miljostatus.miljodirektoratet.no/slattemark
5. Fremstad, E. & Moen, A. (2001).*Truete vegetasjonstyper i Norge*. Norges teknisk-naturvitenskaplige universitet. Vitenskapsmuseet. Rapport botanisk serie 2001-4.
6. Norderhaug, A., Austad, I., Hauge, L. og Kvamme, M. Fra Statens forurensningstilsyn (SFT) / Klima og forurensningsdirektoratet (Klif) eller Direktoratet for naturforvaltning (DN). (1999), *Skjøtselsboka for kulturlandskap og gamle norske kulturmarker*. Landbruksforlaget, ss. 1-252.
7. Svalheim, Ellen; Garnås, Ingvill Marit Buen; Hauge, Leif, *Slåttemark, veileder for restaurering og skjøtsel*, NIBIO rapport;4(151) 2018, ss. 1-44.
8. Jordal, John Bjarne, *Ny E39 Lønset-Hjelset (Molde kommune) – kartlegging av erstatningsområder for slåttemark*, Rapport J.B. Jordal nr. 9-2018, ss. 1-36.

Vedlegg 1: Slåttemarkas betydning

Slåttemark er blant våre mest artsrike naturtyper med mange trua arter. Naturtypen slåttemark inneholder mange vegetasjonstyper som er blant de mest trua i Norge (5).

Artsdatabanken sier at arealet er arealet med slåttemark i hevd i dag sannsynligvis er under 1% av arealet slåttemark for 50 år siden. Arealet som kan klassifiseres som slåttemark vil være større enn arealet som har skjøtsel i dag, men det er likevel sannsynlig at over 80% av arealet med slåttemark er tapt i løpet av den siste 50-årsperioden (2).

Definisjon av slåttemark

Ifølge Direktoratet for naturforvaltning brukes betegnelsen slåttemark om et engstykke som har vært i langvarig hevd gjennom regelmessig slått, uten kunstig gjødsling eller jordarbeiding. Gjennom lang tid skapes da en naturtype som har stort artsmangfold. Med lang tid menes i denne forbindelsen minst hundre år! Artsmangfoldet i ei slåttemark tar altså svært lang tid å ”skape”, mens en eneste omgang med kunstgjødsel kan ødelegge det for uoverskuelig framtid!

Artsmangfoldet i slåttemarker er et resultat av lang tids kontinuerlig bruk. De er derfor meget vanskelige å gjenskape (1).

Mange sjeldne og truede arter trives i slåttemarkene

Skjøtsel skaper bestemte forhold som gjør at mange plantearter trives godt. Flere av de sjeldne artene som lever i slåttemark, har vanskelig for å leve andre steder.

Så mange som 50 plantearter kan ha sitt levested på én kvadratmeter slåttemark. I tillegg til å være smakfullt dyrefôr, finnes flere av de eldste og mest velkjente medisin- og krydderplantene våre i slåtteengene. Prestekrage, rødknapp, gulmaure, perikum, knoppurt og blåklokke er noen av artene som lever der.

Med plantemangfoldet følger også et stort antall insekter. For eksempel finner man mange arter av humler, bier og sommerfugler i slåttemarkene. I tillegg finnes mange sjeldne sopper i denne naturtypen.

I 2011 ble de mest verdifulle slåttemarkene vedtatt som utvalgt naturtype. En utvalgt naturtype er en naturtype som Kongen i statsråd, altså regjeringa, har bestemt skal bli ansett som særlig viktig i offentlig saksbehandling. Myndighetene skal ta særlig hensyn til naturtypen når de vurderer å gi tillatelse til utbygging eller andre inngrep og aktiviteter som kan påvirke ei slåttemark. Det er meldeplikt for jordbruks- og skogbrukstiltak som kan endre et område med slåttemark.

Handlingsplan og utvalgt naturtype

I 2009 ble det gitt ut en nasjonal handlingsplan for slåttemark, lauveng og slåttemyr. Handlingsplanen beskriver hvordan denne naturtypen skal bli sikret. Hensikten er å få eller holde i gang skjøtsel av alle de mest verdifulle områdene.

Tilskudd til skjøtsel

I dag kan man søke om tilskudd til skjøtsel av slåttemarker, både gjennom miljøforvaltningens tilskuddsordning for truede naturtyper og landbrukets miljøvirkemidler. 780 slåttemarker fikk tilskudd til skjøtsel i 2019 (4, 7).

Levende kulturminne

Tradisjonelle slåttemarker kan betraktes som et kulturminne i seg selv. De ble skapt gjennom århundrers hardt arbeid og representerer nå særlig verdifulle rester av et jordbrukslandskap som i stor grad forsvant i løpet av forrige århundre. Særlig der de inngår i større, sammenhengende kulturlandskap med intakte natur- og kulturmiljøer er de av stor verdi for å forstå tidlige tiders levemåte og bruk av ressursgrunnlaget. Det er også knyttet historie til driftsmåter og bruk av redskaper til slåtten (1).

Slåttemark er ikke det samme som beitemark

Ved beiting er det fem ulike prosesser som særlig påvirker vegetasjonen. Det er selve avbeitingen, tråkkskader, jordfortetning på grunn av tråkk, «gjødsling» og frøspredning (6).

Skillet mellom slåttemark og beitemark er tydelig når en sammenligner arealer som opprinnelig hadde samme naturlige vegetasjon, men som over lang tid er brukt til henholdsvis slått og beiting. Vanligvis har slåttemarkene et vesentlig høyere artsmangfold enn parallelle beitemarker, og slåttemarka er mer urterik. Innen beiteområdene er det betydelige forskjeller som avhenger av hvilke beitedyr som er brukt, og intensiteten av beitinga til ulike tider av beiteperioden. Imidlertid er det i dag få steder at seminaturlig slåttemark fortsatt holdes i hevd, og tradisjonelle slåttemarker er ofte blitt beitemark. Skillet mellom slåttemark og beitemark blir på denne måten ikke lenger så tydelig. Mange av artene som vokste i slåttemark vil overleve også når slåtten erstattes av beiting, særlig hvis beitinga ikke er for sterk. Mengdefordelingen av artene vil imidlertid forandres. Noen nye beitearter kan også komme inn, mens arter som er ømfintlige for beiting forsvinner.

Noen slåttebetingete/beiteømfintlige arter kan overleve relativt lenge i beitemark særlig om individene av artene kan bli gamle. Man kan derfor lures til å tro at populasjoner av disse artene kan opprettholdes ved beiting, men på sikt vil de forsvinne. Et eksempel på dette fra Telemark er en stor søstermarihånd-populasjon (*Dactylorhiza sambucina*) som er på vei til å forsvinne fra en slåtteeng som nå beites av kyr. Gjentatte observasjoner av populasjonen viser at ingen av søstermarihand-individene vanligvis klarer å sette frø fordi de beites av eller tråkkes i stykker før frøsetting. I tillegg blir plantene mindre for hvert år, sannsynligvis fordi de heller ikke rekker å lagre nok næring. Slått kan med andre ord ikke uten videre erstattes med beiting hvis en ønsker å opprettholde artssammensetningen til tradisjonelle slåttemarker (5).

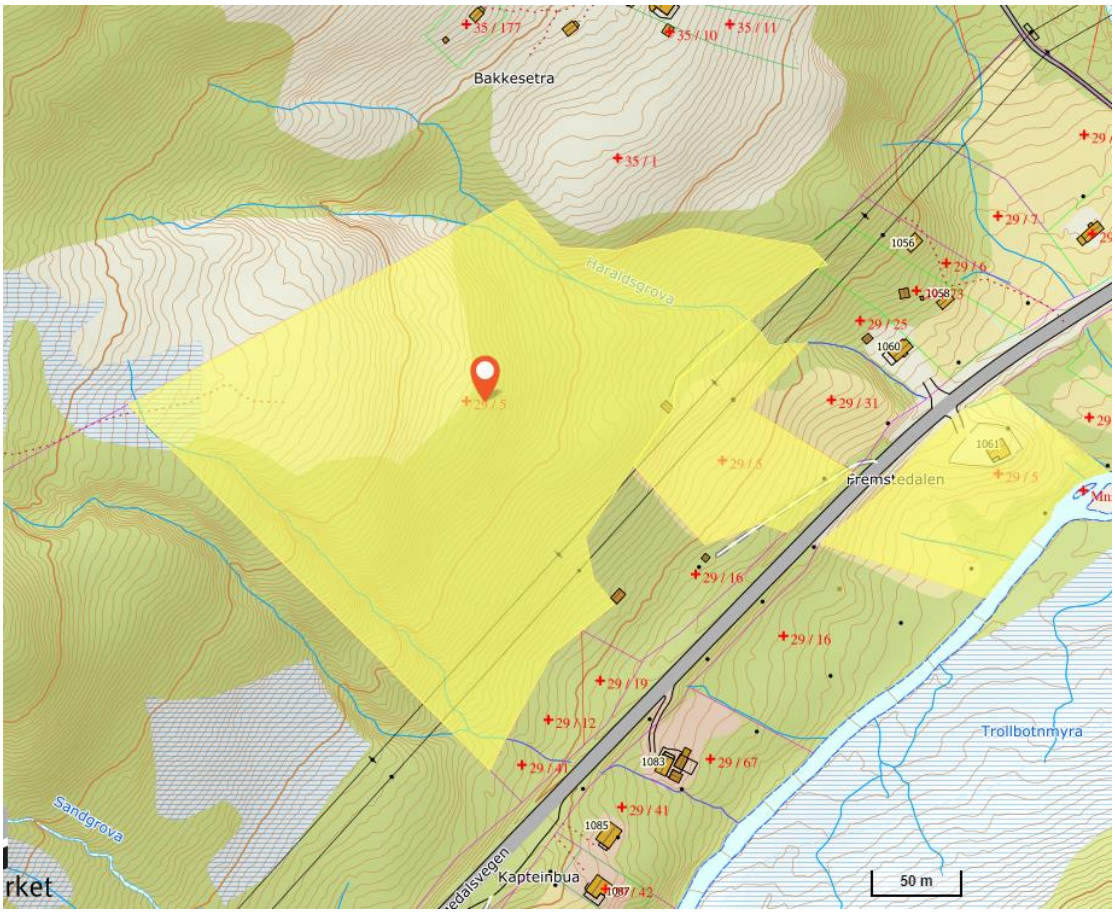
Vedlegg 2: Dagens E39 og skogsdrift

Våre eiendommer berørt av planlagt vei

Vi har flere plantefelt og vedateiger/beite som blir berørt av denne planlagte veien og som vi trenger adkomst til slik som vi har i dag. Det gjelder disse eiendommene:

- Gnr. 29 Bnr. 5 (nummeret dekker to områder)
- Gnr. 29 Bnr. 28

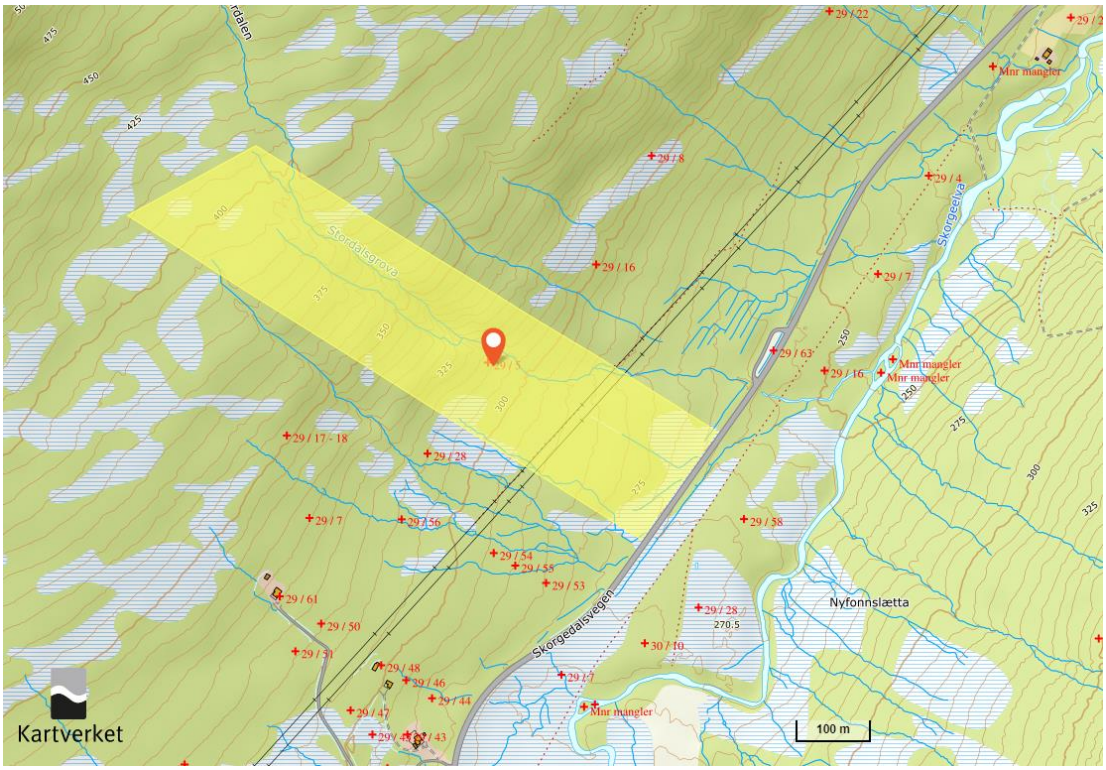
Nordre del av Gnr. 29 Bnr. 5

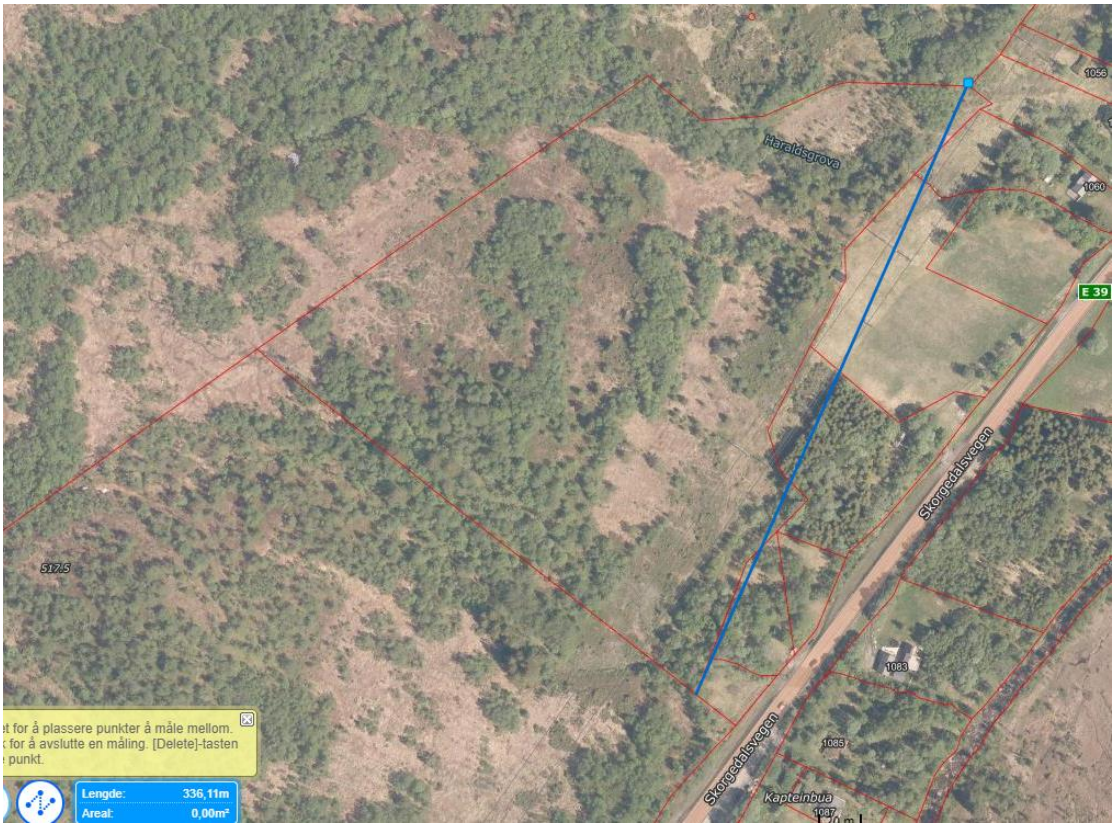


Nordre del av Gnr. 29 Bnr. 5 består av vedateig, plantefelt ovenfor sommerfjøs og slåttemark og har en grenselinje på ca. 336 meter mot ny planlagt E39. Her behøves det adkomst for traktor og tilhenger for å drifte skogen og for å få ut ved. Dette er vår hovedkilde til fyringsved.

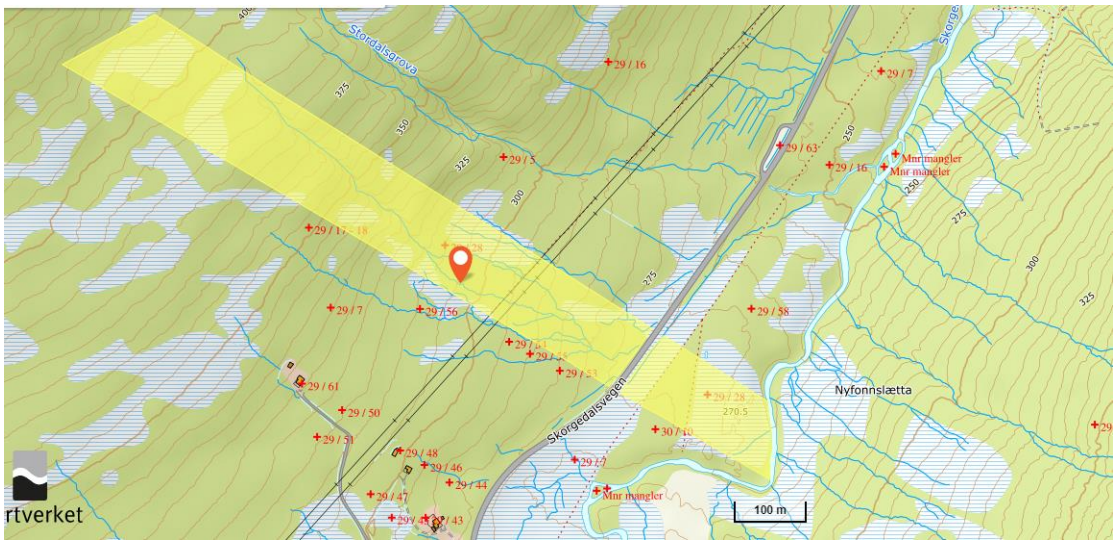
Gnr. 29 Bnr. 28 og søndre del av Gnr. 29 Bnr. 5

Gnr. 29 Bnr. 5





Gnr. 29 Bnr. 28



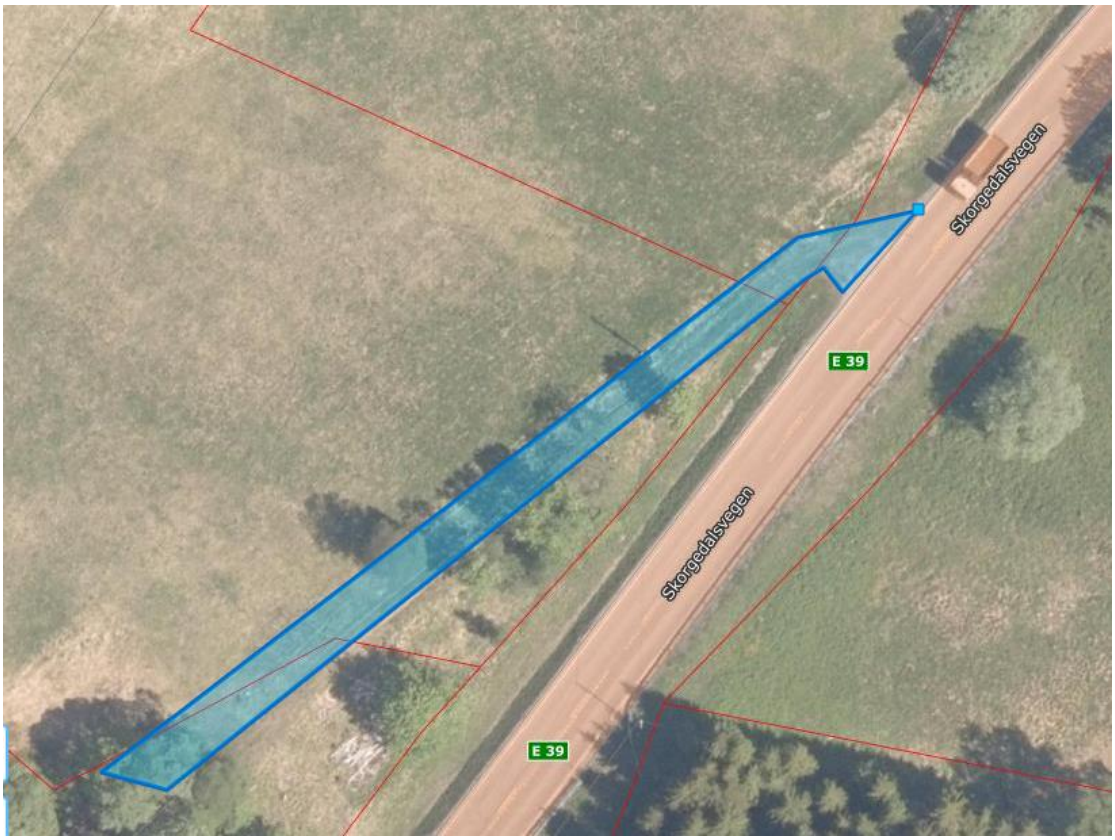
Disse to teigene har en bredde/grenselinje mot ny planlagt E39 på ca. 275 meter.

Her går Stordalsgrova gjennom teigen og den er ganske dyp med bratte skråninger lengst opp mot Tverberget. På nordsida av Stordalsgrova er det et stort plantefelt med stor gran ca. 100 meter bredt og flere hundre meter langt. Denne er snart hogstmoden og må tynnes og stelles nå de første årene . Det er derfor veldig viktig at adkomsten som må lages her må være slik at tømmerbil kan brukes. Her må det bygges en stor lunneplass med mulighet for å snu og få retning mot Fremstedalen igjen.

Nåværende adkomster

Nordre del av Gnr. 29 Bnr. 5

Slik det er i dag har vi veldig god tilgang til denne eiendommen via avkjørselen som er uthevet under.



Søndre del av Gnr 29 Bnr. 5 og Gnr. 29 Bnr. 28

Det er god adkomst via 2-3 gode avkjørsler samt en stor lomme/lunneplass på naboeiendommen.

Lomme/lunneplass på naboeiendom.

Fra: "Ester Walgermo" <esterwalgermo@gmail.com>
Sendt: lørdag 12. februar 2022 23:19:16
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>; "post@alesund.kommune.no" <post@alesund.kommune.no>
Emne: E 39 Ålesund - Molde
Categories: Anne Margrete

Høyring sak 20/20416

E39 Ørskogfjellet- Vik: Reguleringsplan ut på høring

Som grunneigar med bustad langs E 39 har vi merknader til reguleringsplanen som no blir lagt ut på høyring.

Vi er svært bekymra for SVV si prioritering av E39 i ulike prosjekt eller ulike strekningar.
Vi er svært bekymra for at ikkje strekninga Digerneset - Ørskogfjellet blir prioritert framfor andre vegprosjekt.
15.08.21sendte vi ei høyring til Statens Vegvesen om **E39/E136 Digernesskiftet–Ørskogfjellet»**
Vi har ikkje fått svar på dette innspelet. No i vinter har vi forstått at Statens Vegvesen vil begynne på nytt med blanke ark fordi mange protesterer på ulike løysingar. Det er heilt uhaldbart etter vår meining. Kvifor blir Ørskogfjellet - Vik lagt ut på høyring no, medan ingenting skjer for Digerneset - Ørskogfjellet?

For vår del er det trafikken gjennom Sjøholt vi vil peike på.
Her lever eit lokalsamfunn som i så mange år har venta på å få vegen ut av sentrum. No er tolmodet slutt og tålegrensa for kva vi kan leve med, er nådd.

Trafikken gjennom Sjøholt lammar eit heilt bygdesamfunn og påfører svært mange innbyggarar helseskadeleg støy og støv.
Vi finn oss ikkje i det lenger!
Trafikken må ut av Sjøholt sentrum! Det arbeidet må prioriterast og planleggast no! Det gjeld både trafikken på E39/E136 og trafikken frå fjordane på Rv 650

Statens vegvesen og kommunale planleggarar må tenke heilheit og planlegge framtidig kryss E39/Rv650 slik at trafikken frå fjorden vil nytte den nye E39 mot Ålesund. Det vil vere katastrofalt dersom planleggingsmyndigheitene ikkje greier å sjå desse to vegane i samanheng. Tungtransport gjennom Sjøholtbygda må ta slutt, og det må bli slutt på trailarane som dundrar forbi tuna på Giskemo!

Når Statens Vegvesen no legg ut på høyring reguleringsplan for Ørskogfjellet - Vik, er vi svært bekymra for at det ikkje blir tatt høgde for at trafikken frå Rv 650 må leiast inn på ny E 39 i området rundt Tverrelva.

Helsing frå Ørskogbygdarar
Ester Walgermo

Stillingshaugen 14
6240 Ørskog

mobil 47843871

Kjetil Danielsen

Postvegen 297

6040 Vigra

Vigra 06.02.2022

Statens Vegvesen (SVV)

Postboks 1010, Nordre Ål

2605 Lillehammer

Høringssvar til «Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet – Vik» av 04. januar 2022, deres Sak 20/20416

<u>Konklusjon:</u>

Veldig stor negativ påvirkning for mine eiendommer.

Bakgrunn:

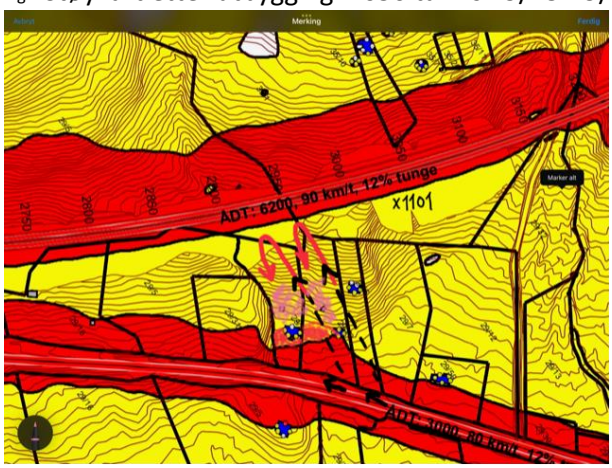
Ved en oransje veglinje vil miljø- og naturbelastning i området Fremstedal og nærliggende områder bli særs utsatt. Fremstedal er et området som er rikt på kultur, hytter, jorder, bekker, myrer og dyreliv. I tillegg er dette et rekreasjonsområdet for hytteeiere og andre grunneiere. Området har tegn til at det har vært aktivitet av og med mennesker her i mange år, noe som også kommer frem i deres egne beskrivelser og rapporter av området. En oransje veglinje vil her kunne komme til å bli særdeles uheldig for det området som blant annet Fremstedalen ligger og dets mulighet til å være det rekreasjonsområdet slik det er i dag.

Grunneiendom:

Som eier av grunneiendommene gnr/bnr, 29/25 og 29/73 vil de inngrep som er skissert av SVV i reguleringsplan, komme til å bli ekstra uheldige. Eiendommene ligger inntil hverandre på

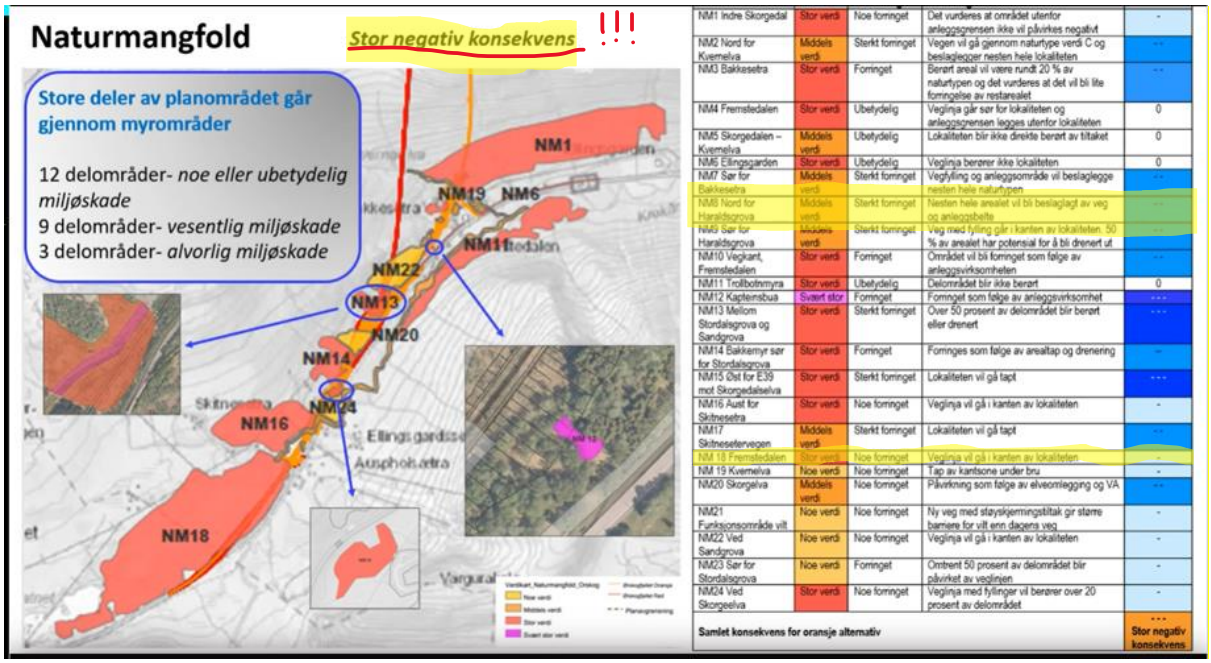
Fig 1. Planlagt Rigg og anleggsområde (Skravert)

Fig 2. Støykart etter utbygging. 2050 tall vs 29/25-29/73



vestsiden av dagens E39/E136 og de er. Basert på SVV dokumenter og tegninger, blir begge betydelig berørt direkte og indirekte, både på kort og lang sikt. Som grunneier av gnr/bnr 29/73, er jeg ekstra overrasket. Denne eiendommen har IKKE mottatt noen varsel fra SVV med varsel om pågående planarbeid og deretter regulering. Langt mindre at det planlegges å båndlegge areal på eiendommen for anlegg og rigg. Dette kom som en stor overraskelse. Slik jeg kjenner eiendommens topografi, så vil der ikke være mulig å tilbakeføre eiendommen til slik den er etter endt anleggsperiode. Det faktum at vi skal kunne ha våre eiendommer om rekreasjonsområdet i løpet av anleggstid, er ikke noe jeg ser frem til.

Natur, fylling, støy, støv, hytteliv. Konsekvenser:



NM1 Indre Skorgedal	Stor verdi	Noe forringet	Det vurderes at området utenfor anleggsgrensen ikke vil påvirkes negativt	-
NM2 Nord for Kvernelva	Middels verdi	Sterkt forringet	Vegen vil gå gjennom naturtype verdi C og beslaglegger nesten hele lokaliteten	- -
NM3 Bakkesetra	Stor verdi	Forringet	Berørt areal vil være rundt 20 % av naturtypen og det vurderes at det vil bli lite forringelse av restarealet	- -
NM4 Fremstedalen	Stor verdi	Ubetydelig	Veglinja går sør for lokaliteten og anleggsgrensen legges utenfor lokaliteten	0
NM5 Skorgedalen – Kvernelva	Middels verdi	Ubetydelig	Lokaliteten blir ikke direkte berørt av tiltaket	0
NM6 Ellingsgarden	Stor verdi	Ubetydelig	Veglinja berører ikke lokaliteten	0
NM7 Sør for Bakkesetra	Middels verdi	Sterkt forringet	Vegfylling og anleggsområde vil beslaglegge nesten hele naturtypen	- -
NM8 Nord for Haraldsgrova	Middels verdi	Sterkt forringet	Nesten hele arealet vil bli beslaglagt av veg og anleggsbelte	- -
NM9 Sør for Haraldsgrova	Middels verdi	Sterkt forringet	Veg med fylling går i kanten av lokaliteten. 50 % av arealet har potensial for å bli drenert ut	- -
NM10 Vegkant, Fremstedalen	Stor verdi	Forringet	Området vil bli forringet som følge av anleggsvirksomheten	- - -
NM11 Trollbotnmyra	Stor verdi	Ubetydelig	Delområdet blir ikke berørt	0
NM12 Kapteinsbua	Svært stor	Forringet	Forringet som følge av anleggsvirksomhet	- - -
NM13 Mellom Stordalsgrova og Sandgrova	Stor verdi	Sterkt forringet	Over 50 prosent av delområdet blir berørt eller drenert	- - -
NM14 Bakkemyr sør for Stordalsgrova	Stor verdi	Forringet	Forringes som følge av arealtap og drenering	- -
NM15 Øst for E39 mot Skorgedalselva	Stor verdi	Sterkt forringet	Lokaliteten vil gå tapt	- - -
NM16 Aust for Skitnesetra	Stor verdi	Noe forringet	Veglinja vil gå i kanten av lokaliteten	-
NM17 Skitnesetervegen	Middels verdi	Sterkt forringet	Lokaliteten vil gå tapt	- -
NM 18 Fremstedalen	Stor verdi	Noe forringet	Veglinja vil gå i kanten av lokaliteten	-
NM 19 Kvernelva	Noe verdi	Noe forringet	Tap av kantsone under bru	-
NM20 Skorgelva	Middels verdi	Noe forringet	Påvirkning som følge av elveomlegging og VA	- -
NM21 Funksjonsområde vilt	Noe verdi	Noe forringet	Ny veg med støyskjermingstiltak gir større barrière for vilt enn dagens veg	-
NM22 Ved Sandgrova	Noe verdi	Noe forringet	Veglinja vil gå i kanten av lokaliteten	-
NM23 Sør for Stordalsgrova	Noe verdi	Forringet	Omtrent 50 prosent av delområdet blir påvirket av veglinjen	-
NM24 Ved Skorgeelva	Stor verdi	Noe forringet	Veglinja med fyllinger vil berører over 20 prosent av delområdet	-
Samlet konsekvens for oransje alternativ				**- - - Stor negativ konsekvens**

Fig 3. Utsnitt av PPtx fra infomøte 26.01.2022. Alvorlighet for eiendommer, markert med gult.

Begge eiendommene vil, basert på SVV rapporter, vil få ubotelig skade. Ikke bare miljø-, natur- og rekreasjonsmessig, men også betydelig grad økonomisk for meg som grunneier. En bygging av oransje veglinje vil kraftig redusere og til dels ødelegge eiendommene som attraktive rekreasjonsområder for vår familie. Dette spesielt på kort sikt (2022-2030+) med at der vil være døgnkontinuerlig bråkende anleggs- og riggvirksomhet på alle 4 sider av eiendommene. Samt at det på lang sikt (2024->) vil i tillegg gi økt støy, støv, skitt, risiko for økt overflatevann, potensielle snøkast- og jordras fra, eller årsaket av og fra den nye vegtraseen nedover min eiendom og mot hytten. Vegtraseen blir liggende i et meget bratt terreng med start av fylling ca 20/40m rett bak hytteveggen (Fig 4/5). Basert på tilgjengelige kart, vil fylling for oss, virke som en skjemmende vegg bak hytten. Ut fra kartdata, blir den en plass mellom 20-25 meter høyere enn den kote hytten ligger på i dag (Fig 5). Det at det er planlagt et massedeponi (Fig 4) på gnr/bnr 29/5 og 29/31 som ligger rett sør om eiendommene, er ikke heldig for oss. Også her ser jeg for meg at det vil kunne bli en vegg som skygger for sol, gir mye støv, skitt og støy som vinden vil dra mot vår hytte og eiendommer.

Nærområde eiendom, påvirkning direkte og indirekte:

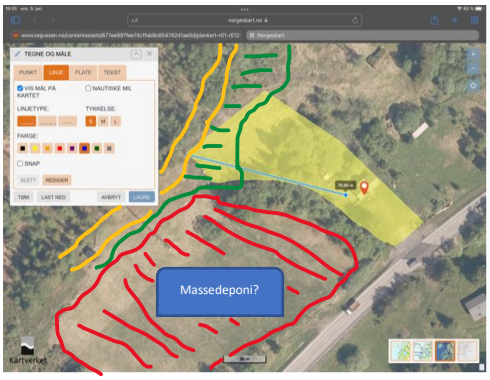


Fig 4. Avstand fra Hyttevegg (egen tegning)

Fig 5. Stipulert Veglinje 1, 2030 (Oransje), Veglinje 2, 2050 (Blå) Fremtidig

Som grunneier vil ulempen bli større enn nytten av en oransje veglinje. Dette med at vi vil først bli omringet av anleggsvirksomhet og deretter av to europaveger (Ny E39 og E136). Dette vil medføre til stor eller graverende forringelse av eiendomsverdier og vil gjøre eiendommene mindre attraktive og vanskeligere å potensielt selge, da spesielt i anleggsperioden (2022-2030+). Men også etter endt byggeperiode vil tiltaket, oransje veglinje, gi negativ effekt på eiendommene. Dette med at fylling til ny E39 vil virke skjemmende, stenge for sollys til veranda og muligens også reflektere lyd fra kjøretøy som benytter eksisterende E136. Spesielt fra kjøretøy i retning sørover (Fig 2.) En annen ting er det at det i anleggsperiode og i senere driftsperiode, ikke vil være mulighet for utfart til omkringliggende natur fra eiendommene mine uten å måtte forflytte seg langt langs veilinjer for å finne en over/undergang.

Høyspent:

Noe annet som det hersker stor usikkerhet til, er hvor og hvordan dagens høyspentlinje skal flyttes. For meg kan det se ut som at det risikeres at denne kommer nærmere inn på mine eiendommer før den krysser ny E39 litt lenger sørvest. Dette er noe som i mine øyne MÅ avklares før jeg som grunneier kan si noe mer om den reguleringsplan som foreligger.

Brønn:

På gård 29/25 er der også en gammel brønn som jeg har plan om å restaurere på sikt. Denne ligger ca der vegfylling er tenkt begynt bak hytteveggen. Det ville være svært ødeleggende om denne blir skadet, eller vil gi dårlig vann ved fremtidig bruk.

Drift:

Når ny regulert E39 settes i drift, vil anlegget gå over i en driftsfase. Det stilles spørsmål om å få innsikt i de planer som foreligger. På bakgrunn av at det er planlagt en 0,9m kant mellom ny E39 og min eiendom. Ser jeg for meg at forurensing med og fra blant annet snøkast fra brøyting vil ende opp på mine eiendommer. Det er også av interesse å vite nærmere om hva og hvorfor det er plassert en havarilomme noenlunde rett ovenfor eiendommer. Fra denne fryktes kast av søppel og annet fra stoppende biler.

Haraldgrova:

Langs sørsiden av eiendom 29/25, ligger Haraldgrova. Dette er en liten bekk som det renner vann i, året rundt. I deres rapport, er denne omtalt som ubetydelig og at den skal legges i kulvert/rør under ny E39. Det må opplyses at denne bekken huser en ørretstamme der yngel klekkes rett ovenfor tomtegrensen opp mot og nedenfor Bakkesetras sørvestside. Fra akkurat der ny E39 er planlagt og oppover. Det er ved flere anledninger observert ørret i størrelsen 12-15 cm som slipper seg ned mot Skorgeelva. Disse er observert i kulper blant annet langs eiendommen 29/25, dog er siste observasjon av ørret gjort siste året før stikkrenner ble byttet ut under dagens E39/E136.

Oppsummering:

For å avslutte der jeg begynte. Konklusjonen for valget av ny trase på ny E39 Ørskogfjellet – Vik. Er at ny E39 vil gi ubotelige inngrep og veldig stor negativ påvirkning på min eiendommer og i kulturlandskapet rundt Fremstedalen. Det stilles sterke spørsmål til valg av rigg- og anleggsområde med tanke på direkte og indirekte påvirkning av min eiendommer. Som grunneier er ikke dette noe jeg vil ha tett innpå, på grunn av fare for skade på eller i form av annen påvirkning for å kunne benytte eiendommer til rekreasjon og friluftsliv for min familie. Også det økonomiske aspektet for meg som grunneier er uholdbart.

Med vennlig hilsen:

Kjetil Danielsen

M: +47 91628440

Grunneier av gnr/bnr 29/25 og 29/73

Fra: "Øystein Søraas" <oystein@soraas.com>
Sendt: mandag 14. februar 2022 20:55:16
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "jon.soraas@online.no" <jon.soraas@online.no>
Emne: Sak 20/ 20416 - innspill til reguleringsplan

Hei,

På vegne av min far, Jon L. Søraas, grunneier på gnr 29 bnr 7 og gnr 29 bnr 71, gir vi følgende innspill til reguleringsplanen:

- Rødt alternativ må velges i stedet for oransje alternativ. Oransje alternativ vil rasere kulturmiljøet på Fremstedalen og Bakkesetra, og påføre helt unødig og alvorlig naturskade. Fremstedalen og Bakkesetra vil bli totalt ødelagt som rekreasjonsområde. Å rasere Skorgedalen for å spare noen hundre meter tunnel i totalprosjektet er en urimelig høy pris for grunneierne i området å betale.
  Som det fremgår av plandokumentet er dalen et område med lite inngrep og gode visuelle kvaliteter, og det virker svært urimelig – og lite bærekraftig - å rasere dette når det finnes alternativer (rødt) som er marginalt dyrere.

- Det må sikres adkomst til skogteiger med egne driftsveger for traktor/saktegående kjøretøy. Herunder må lunningsplasser og adkomst/snuplasser for tømmerbil ivaretas.
  Kryssing under E39/136 må kunne gjøres med tømmerbil/kranbil.

- Det må sikres adkomst og parkering til hyttene/seterbuene.

- Ørretstammen i Kvernelva må ivaretas. Vi forutsetter at vannføring og vannkvalitet i byggeperioden – og fremtiden - sikres slik at bestanden ikke blir skadelidende.

Mvh
Øystein Søraas

Fra: "Linda Skorgen" <linda@skorgen.net>
Sendt: mandag 14. februar 2022 22:06:03
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: Sak 20/ 20416 - innspill til reguleringsplan
Categories: Ragnhild

Hei,

Som grunneier på gnr 29 bnr 16 gir jeg følgende innspill til reguleringsplanen:

- Kulturmiljøet på Bakkesetra og Fremstedalen vil bli totalt ødelagt ved valg av oransje linje. All den tid det finnes alternativer (rød linje) som kun er marginalt dyrere, så må dette velges. Valget av oransje linje påfører Skorgedalen/Fremstedalen alvorlig naturskade og det er urimelig at det er grunneierne her som skal betale prisen for å unngå for mye tunnel i totalprosjektet. Fremstedalen og Bakkesetra raseres som rekreasjonsområde og eiendommene ødelegges.

- Reduksjon av klimagassutslipp fra byggingen brukes som argument for valget av oransje linje. Her må man i stedet søke å redusere utslippene gjennom å stille krav til entreprenøren om nullutslippskjøretøy/maskiner og bruk av lavkarbon betong. Det finnes løsninger for dette, som bør benyttes fremfor å påføre Skorgedalen unødig forringelse og varig skade. Det finnes mer bærekraftige løsninger som må benyttes.

- Krysset mellom E39 og E136 legges midt i plantefeltet vårt, og ødelegger mye av dette. For oss er dette svært uheldig. Det virker for øvrig underlig at krysset plasseres akkurat her.
  Stigningen her er kjent for å skape utfordringer for tungtransporten vinterstid. Med ytterligere stigning (6%) opp på rampen vil det stilles svært høye krav til vintervedlikeholdet.

- Det må sikres adkomst til skogteiger med egne driftsveger for traktor/skogsmaskiner/saktegående kjøretøy. Herunder må lunningsplasser og adkomst/snuplasser for tømmerbil ivaretas.
  Kryssing under E39/136 må kunne gjøres med tømmerbil/kranbil/gravemaskin/skogsmaskiner/betongbil.

- Ny vei vil bli et stengsel for hjortetrekk i dalsiden. Tunnelinnslaget bør derfor legges på rød linje for å minimere denne ulempen.

- Ørretstammen i Kvernelva må ivaretas.

Mvh
Linda Beate Skorgen

SAK 20/20416 **E39 Ørskogfjellet – Vik**

Detaljreguleringsplan på offentlig ettersyn og høring

Vestnes 15.02.2022

<u>Innspill fra Ørskogfjell Skilag til reguleringsplan</u>

- **<u>Overganger/underganger på Ørskogfjellet.</u>**
  Vi har tidligere sendt inn innspill for minst tre underganger og eller overganger for kryssende skispor og bruk av marka på vinter og sommer. Ønsket for disse er på toppen av fjellet fra avkjøring til skitrekket og til Fjellstova og Nysetervatnet. For sommer kan det være kjøring med traktor, lastebiler og andre maskiner. På vinter har vi et stort ønske om å kunne lage skispor som går fra nord til sør av området på et eller flere steder, slik at vi kan komme under eller over veiene med tråkkemaskiner og scootere. Røde Kors har sin base på Ørskogfjellet ved skisenteret. De er en stor ressurs for Vestnes Kommune og hele fylket i forhold til redningsoppdrag i et stort område som i tillegg til Ørskogfjellet, også gjelder området Svartløken/Tomrefjellet/Engesetdal.

  Vi registrerer at det er planlagt to til tre underganger i planer, og det er bra. Vi synes likevel at det er vanskelig å visualisere hvordan disse blir ut fra møtet som var holdt på teams den 26.01.2022. Vi setter pris på å kunne bidra med plasseringen ut fra våre ønsker og behov.

- **<u>Tilkomst til skitrekket fra avkjøringer øst og vest. Fra ny E39</u>**
  Vi ser ut fra planer på teams møtet 26.01.2022 at det er planlagt avkjøringer fra både øst og vest til «gamleveien» som blir benyttet som tilkomstvei til skitrekket. Vi synes likevel at det er vanskelig ut fra planer i møtet 26.01 å se for seg hvordan dette blir i virkeligheten. De kartskisser som ble fremlagt i møtet, er lite detaljerte for kryss og avkjøringer samt tilkomstveier. Vi ber derfor om å få tilsendt detaljerte planer for plankryss, avkjøringsveier og tilkomstveier som vedrører skitrekket spesielt, og området på Ørskogfjellet generelt.

- **<u>Planlagt avkjøring i Skorgedalen – T-kryss før stigningen til fjellet fra Vestnes siden</u>**
  Vi ser at det planlegges et T-kryss for avkjøring på dagens E139 fra Vestnes til innkjøring mot Ørskogfjellet og gamleveien. Dette er vi sterkt skeptiske til av flere grunner.

- Det vil bli trafikkfarlig for all trafikken som skal kjøre øst-vest fra Vestnes mot Ørskogfjellet, og også for trafikken som kommer vest-øst, fra Ørskogfjellet mot Vestnes. Trafikken fra Vestnes må stoppe helt opp – krysse veien, og vil så måtte akselerere videre opp på fjellet. Trafikken vest – øst vil møte kryssende trafikk som skal ned fra fjellet via gamleveien – mot Vestnes.

- Skitrekket vil ha mange gjester som kommer fra Vestnes siden, og som da må krysse motgående kjørefelt, og å komme over veien, og kjøre videre opp på Ørskogfjellet via gamleveien.

- Dette nye t-krysset vil kunne sammenlignes med avkjøringen på Brastad, før Tresfjordbrua kom og endret kjøremønster for mange biler. Det er kjent at det ved Brastadkrysset var mange ulykker og nestenulykker. Noen hadde også dødelig utgang.

- Veien over Ørskogfjellet via gamleveien vil bli mye benyttet selv med ny E39, siden all trafikken fra Rauma, Vikebukt, Tresfjord og Vestnes som for eksempel skal til Ørskog, Stordal, Geiranger osv. vil kjøre her. I tillegg vil trafikken som skal fra Rauma, Vikebukt, Tresfjord og Vestnes som skal til Ålesund, bruke gamleveien opp til Ørskogfjellet og deretter kjøre inn på nye E39 i plankryss oppe på fjellet.

Av disse grunnene vil vi oppfordre SVV til å planlegge undergang eller overgang over veien der det i dag planlegges T-kryss på dagens E136. En undergang eller overgang med biltrafikk øst-vest vil gjøre avkjøringen mye trygger for alle biler tur/retur Ørskogfjellet via gamle E136. Vi tenker da på over- eller undergang ala det som er på Digerneset.

Vi vil også be SVV se på hvor dette krysset planlegges, og støtter Vestnes Kommune sitt innspill om å legge krysset lenger oppe mot toppen av Ørskogfjellet.

Vi blir gjerne med i planleggingen av det som er naturlig for oss på Ørskogfjell Skisenter, og sette pris på samarbeidet så langt. Sammen vil vi kunne få med detaljer som vil være viktige for bruken av Ørskogfjellet etter at nye E39 er bygget og tatt i bruk.

Hilsen for Ørskogfjell Skisenter/Ørskogfjell Skilag

Marianne Lied Sæter – leder

90708432

«Utbyggingen av E39 Ålesund-Molde er et betydelig samferdselsløft for Møre og Romsdal» blir det hevdet. Og det kan ingen være uenig i, men skal det bli en realitet må det velges et oversjøisk konsept.

Forsker Eivind Tveter og professor Svein Bråthen, begge ved Høgskolen i Molde, mener at kostnadene har løpt fra Møreaksen-prosjektet og at samlet netto nytte er for liten til at det er forsvarlig å bygge.

I dag ligger Møreaksen inne i NTP som halvferdig løsning. Hvem vet når veiløsningen blir oppgradert til å tilfredsstille reisetidskravene for et felles bo- og arbeidsmarked på 45min. mellom byene som de «solgte inn» når MA ble vedtatt i 2014?

Det er direkte uforsvarlig å tilby fremtidige brukere av E39 en veiløsning for en pendler som innbefatter 5 mil. med tunneller mellom Ålesund og Molde der 2-3 mil er enkeltløp, 80km/t med forbikjøring forbudt. Drift/Vedlikehold, høydemeter og tilgang til friskluft vil ikke SVV snakke om.

SVV innrømmer selv at de har begrenset kunnskap med lange tuneller og «Etatsprogrammet til SVV om vegtunneler» sier oss at den begrensede kunnskapen med lange tuneller har uheldige konsekvenser for trafikksikkerheten.

Bl.a. følgende fire lengde- og dybdebegrensende faktorer har betydning:

1. frykt og ubehag

2. monotoni, senket oppmerksomhet og ulykkesrisiko

3. stigning/fall som skaper fartsforskjeller mellom lette og tungekjøretøy

4. evakueringstid ved selvberging

SVV mener selv det er behov for å dokumentere hvilke kombinasjoner av stigningsgrad/fall og kjørelengde som gir sikkerhetsmessig forsvarlige løsninger. Det ser ut til at vegtunnelers lengde og dybde har noe å si for menneskers opplevelse av frykt og ubehag på den måten at frykten eller ubehaget blir verre jo lengre tunnelen er. Møreaksen kan derfor bli en trafikkfelle fordi manglende forskning ikke kan underbygge trafikksikkerheten.

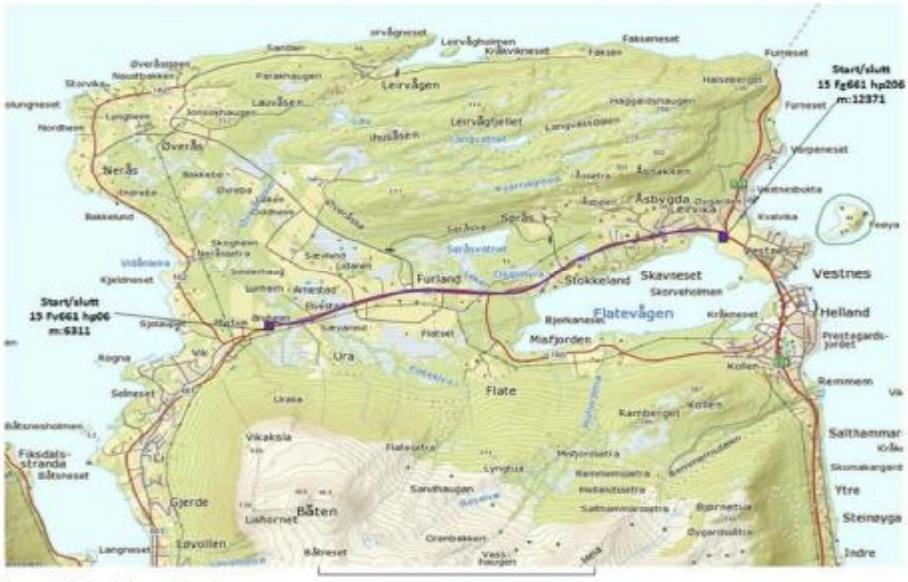
I dag er det bare 2300 ÅDT som krysser fjorden Molde-Vestnes. Undersjøisk tunnel i MA må dimensjoneres for ÅDT 12-15 000 pga. ulykkesrisiko.

Hva med ulykkesrisikoen på land og FV 661 i Vestnes

Rambøll har foretatt diverse trafikkberegninger ifm. Møreaksen. Modellen viser at for Fv 661 vil det bli en trafikkøkning på opp mot 2500 kjt/døgn etter 15 år. Dette sier oss at vi minimum får 5500 kjt/døgn på Fv 661 om MA blir bygget. Dette er en vei beregnet for <4000 ÅDT.

TS-rapport Vik-Furneskrysset utarbeidet av SVV og Sweco viser at antall trafikkulykker på en vegstrekning er direkte proporsjonalt med trafikkgrunnlaget. Ved at FV661-trafikken dobles, kan vi forvente en tilsvarende økning i trafikkulykker dersom det ikke gjøres tiltak på vegen.

Kartet nedenfor viser utstrekning av Fv. 661 hvor det er gjennomført inspeksjon.



Figur 1: Oversikt over strekningen.

Strekningen Furneskrysset - Vestnes sentrum er den mest ulykkesbelastede, men er ikke vurdert som nødvendig å gjøre noen tiltak på. Hvilket faglig eller politisk argumen forsvarer den vurderingen?

Utdrag fra utredning Norconsult:

Det kan imidlertid være behov for en ny høystandard veg mellom Vik og Tresfjordbrua og det bør vurderes om det er aktuelt at E136 forlenges til Vik i stedet for dagens veg via Skorgedalen til Ørskogsfjellet. Nye Veier skal overta strekningen E136 Dombås-Vestnes, men det er uklart hvordan tilknytting E39/E136 blir dersom Møreaksen blir bygget og hvordan disse kostnadene skal synliggjøres i sammenligningen.

En konsekvens er at E136 alene må ta kostnadene med utbedring av hele strekningen Vestnes-Ørskogfjellet, eller at tilsvarende midler benyttes til ny E136 fra Vestnes til Vik og felles strekning Vik-Ørskogfjellet.

Dette må avklares!!

En undersøkelse som ble gjennomført i Norge av TNS Gallup for If skadeforsikring viser at:

20 % liker seg dårlig i tunnel.
16,8 % svarer at de føler et visst ubehag ved å kjøre i tunneler.
1,4 % svarer at de er redde.
2,9 % helst velger en omveg.

Undersøkelsen viser dessuten at nesten halvparten av de spurte synes at de ikke vet nok om hva de skal gjøre dersom det begynner å brenne i en tunnel. På spørsmålet: ”Synes du selv at du vet nok om hvordan du skal forholde deg hvis det begynner å brenne i en tunnel?”, svarer 48 % nei. 50% av brukerne liker seg ikke i tunneler, de føler et ubehag og er redde.

Undersøkelser og meningsmålinger viser med all tydelighet at folk flest ikke vil ha Møreaksen med en veistrekning på rundt 5-6 Mil med tunneler mellom Molde og Ålesund. (8-9 Mil. t/r)
Hvorfor tviholder da noen politiske parti fortsatt på en slik løsning når politikerne skal representere folkemeningen?

Norske og internasjonale studier viser at tunge kjøretøy er overrepresentert i vegtunnelulykker? Andelen tunge kjøretøy involvert i tunnelulykker (22 % av ulykkene) er dobbelt så stor som trafikkmengde og ulykkesandelen på åpen veg skulle tilsi (Amundsen 1996). Dette er også tankevekkende tatt i betraktning den alvorlighetsgrad og det katastrofepotensialet som tungbilulykker i vegtunneler kan ha.

Det er lite tillitsvekkende at det fortsatt jobbes med en miljøfientlig tunnelløsning ferdig utbygd til en pris på over 40 mrd. med netto nytte på (minus)-19,36 Mrd., når det finnes en oversjøisk løsning som Romsdalsaksen til halve prisen og som tilfredsstiller alle punkter i bestillingen fra samferdselsdep.(SD). Reisetiden med Møreaksen fra Vestnes sentrum til Molde sentrum ser ut til å bli lengre med fremtidig kollektivtransport og det er vel ikke intensjonen om pendlerlysten skal økes?

Status Møreaksen 2021:

- Den tilfredsstiller ikke bestillingen fra SD og heller ikke SVV egen forståelse av bestillingen i 2010.
- Den tilfredsstiller ikke lenger det som ble vedtatt av regjering i 2014.
- Veistandard er redusert til enkeltløpet tunnel på land for å få ned prisen 40 %. Netto nytte er allikevel -19,36 Mrd. ferdig bygd.
- Den er ikke ønsket av folk flest eller transportnæringen ref. spørreundersøkelser, NLF, bobileiere m.fl.
- SVV innrømmer selv at de har begrenset kunnskap med lange tuneller. «Etatsprogrammet til SVV om vegtunneler» sier oss at den begrensede kunnskapen med lange tuneller har uheldige konsekvenser for trafikksikkerheten. Møreaksen er med andre ord et forskningsprosjekt der ingen kjenner resultatet !
- Andelen tunge kjøretøy involvert i tunnelulykker (22 % av ulykkene) er dobbelt så stor som trafikkmengde og ulykkesandelen på åpen veg skulle tilsi (Amundsen 1996).

Det er ikke vanskelig å forstå at veistrekningen Møreaksen er skremmende og provoserende for folk flest. At det fortsatt jobbes med Møreaksen er urovekkende.

Ref. TØI rapport 1542/2016
Ref: Etatsprogrammet Moderne vegtunneler
Ref: TNS Gallup for If skadeforsikring i 2009

Med hilsen

Audun Karlstrøm

STATSBYGG

STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

DATO	DERES DATO
15.02.2022	
REFERANSE	**DERES REFERANSE**
2022/240-2	20/20416-44

SAKSBEHANDLER
Ane Ryttervoll Kvamshagen, Rådgivnings- og tidligfaseavdelingen

Detaljreguleringsplan til høring og offentlig ettersyn

Statsbygg viser til varsel om reguleringsplan for ny E39 Vik – Ørskogfjellet på høring og offentlig ettersyn.

Statsbygg er eier av gnr. 29 bnr.34 med adresse Skitnesetervegen 36 i Vestnes kommune. Eiendommen leies ut til Barne-, ungdoms- og familieetaten som bruker den som en fritidseiendom for Kollen ungdomsbase i Vestnes. For leietaker er det viktig at støynivået på eiendommen ikke blir forverret sammenlignet med dagens situasjon.

Med hilsen
Nina Ødegaard
avdelingsdirektør

Ane Ryttervoll Kvamshagen
sjefarkitekt

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

STATSBYGG
ADRESSE Postboks 232 Sentrum, 0103 OSLO
E-POST postmottak@statsbygg.no

TLF. 22 95 40 00
NETT statsbygg.no
ORG.NR. 971.278.374

BYGG MED MENING

Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag