



Merknadsbehandling E39 Ørskogfjellet- Vik

Reguleringsplan



INNLEDNING

Oppstart av reguleringsplanarbeidet E39 Ørskogfjellet- Vik ble varslet i desember 2020, og planprogram ble vedtatt av Vestnes kommune 20.04.21.

I januar 2022 la Statens vegvesen fram forslag til reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik.

I reguleringsforslaget ble det presentert to alternative løsninger, oransje og rødt alternativ. Det som i all hovedsak skilte de to alternativene var lengde på tunnel og dagsone.

I tråd med planprogrammet ble det utarbeidet reguleringsforslag for kun ett av alternativene. Statens vegvesen anbefalte alternativet med lavest investeringskostnad og høyest nettonytte og la i januar 2022 ut forslag til reguleringsplan for oransje alternativ til offentlig ettersyn og høring.

I høringsperioden 04.01.22- 15.02.22 kom det inn 24 merknader til planen, 10 fra private grunneier og 14 fra offentlige høringsparter og organisasjoner. Statsforvalteren reiste innsigelse mot alternativet bla. med den begrunnelse at differansen i investeringskostnadene mellom oransje og rødt alternativ var så liten at det ikke kunne forsøre de negative virkningene alternativet hadde for ikke- prissatte tema. Motstanden mot oransje alternativ kom også tydelig fram i de øvrige høringsuttalelsene til planen.

Etter gjennomgangen av høringsuttalelsene besluttet Statens vegvesen å legge bort oransje alternativ og i stedet utarbeide et nytt forslag til detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet- Vik basert på rødt alternativ.

Mange av høringsuttalelsene som ble gitt til reguleringsplanen basert på oransje alternativ berører også forhold som er relevant for rødt alternativ. Statens vegvesen har derfor funnet det riktig å kommentere høringsuttalelsene ved fremleggingen av detaljreguleringsplan basert på rødt alternativ.

Flere av høringsuttalelsene omtaler forhold som ikke konkret gjelder den aktuelle reguleringsplanen, men som er mer generelt rettet til planleggingen og utbyggingen av E39 Molde- Ålesund.

Disse merknadene er oppsummert og kommentert av prosjektleder Harald Inge Johnsen i et eget notat som følger som vedlegg til merknadsheftet.

HØRINGSUTTALELSER E39 ØRSKOGFJELLET-VIK – Oransje alternativ

Høringsperiode: 04.01.22 til 15.02.22.

Totalt antall høringsuttaleser: 24

MERKNAD	KOMMENTAR- STATENS VEGVESEN
Vestnes kommune	
T- kryss 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. <i>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.</i>	I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 <i>Veg og gateutforming</i> (gjeldende versjon 22.06.2021) skal det på motortrafikkveger finnes et tilfredsstillende parallellevegnett for de kjøretøy og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motortrafikkvegen. Kravet til eget parallellevegnett for saktegående kjøretøy, gående og syklende gjelder uavhengig av hvor selve hovedkrysset på Ørskogfjellet blir lagt (i Vestnes eller Ålesund kommune). Plassering av hovedkryss på Ørskogfjellet skal avklares i tilgrensende plan E39 Digernes-Vik.

<p><u>Alternativ jfr. saksfremlegg</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>I tråd med kommunens ønsker har Statens vegvesen sett nærmere på løsninger hvor T-krysset (kryss mellom lokalveg og E136) flyttes lenger nordøst (henholdsvis 80 og 250m) i Fremstedalen.</p> <p>Alternativene ble presentert for representanter for Vestnes kommune, Fylkeskommunen og Vegmuseet i møte den 05.04.22.</p> <p>Begge alternativene ville medføre større inngrep i Postvegen enn opprinnelig forslag til plassering og var ikke ønskelig fra Kulturminnemyndighetenes side.</p> <p>Vestnes kommune omtaler i sin uttalelse foreslårte T-krysset i Fremstedalen som et <i>farlig</i> kryss. Den 25.01.22 ble det avholdt et drøftingsmøte mellom Vestnes kommune og Statens vegvesen hvor også TS-revisor fra Rambøll var til stede. TS-revisor har i etterkant utarbeidet en egen tilleggsverdning av T-krysset (notat datert 10.02.22) og løsningen er også lagt frem for Vegdirektoratet for vurdering (notat datert 23.03.22). Ut fra en faglig vurdering konkluderer begge med at kryssløsningen er utformet i henhold til normalkrav og at trafiksikkerhet og fremkommelighet er godt ivaretatt.</p> <p>Statens vegvesen går for løsningen med T-kryss mellom lokalveg og E136 med samme plassering som tidligere presentert. (Alternative løsninger, referat fra drøftingsmøte og notat er vedlagt i sin helhet som vedlegg til høringshefte).</p> <p>I reguleringsforslaget for rødt alternativ er stigningsforholdene på E136 i selve kryssområdet med omtalte T-kryss forbedret fra 4,7 % til 3,5 %.</p>
<p>Kryssplassering</p> <p>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».</p>	<p>Tas til orientering. Plassering av hovedkryss på Ørskogfjellet må avklares i tilgrensende plan E39 Digernes-Vik.</p>
<p>Forbikjøringsfelt</p> <p>Pga. stigningsforhold på opptil 6% bør forbikjøringsfelt/krabbefelt planleggast i stigninga på Fremstedalen sørover mot ny E39.</p>	<p>Forbikjøringsfelt i sørgående retning på ny E39 er lagt inn i reguleringsforslaget. Stigningen på rampen som går under ny E39 er i reguleringsforslaget redusert fra 6 % til 5,5 % og fletter sammen med E39 der det blir en forbikjøringsmulighet.</p>
<p>Valg av alternativ</p> <p>Planutvalet går inn for lang tunnel (rødt alternativ) sidan konsekvensutgreiinga, inklusive fagrappartane 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.</p>	<p>Nytt reguleringsforslag er utarbeidet for rødt alternativ</p>

<p>Atdkomst til utmarksteiger</p> <p>Planutvalet føreset, uavhengig av traseaval, at grunneigarane blir sikra tilkomst til sine utmarksteigar.</p>	<p>Flere av eiendommer som har utmarksteiger på vestsiden av ny E39 får endret adkomst. Det er kun regulert to adkomstveger, til Skitnestra og Dallia. Utover disse to adkomststvegene blir det ingen andre avkjørsler til eiendommene som blir liggende på vestre side av ny E39.</p> <p>Det er vurdert å lage en langsgående skogsbilveg for å åpne opp for uthenting av skogvirke. Nytteverdien av en slik felles landbruksveg er vurdert til å være vesentlig lavere enn kostnaden med å etablere den. Kostnaden er først og fremst knyttet til miljøaspektet og det å beslaglegge og bygge ned ytterligere myrarealer.</p> <p>Løsningen er derfor at eierne av disse eiendommene må kjøre over hverandres eiendommer i teleperioder for å hente ut eventuelt virke. Statens vegvesen ordner gjensidige tilkomstsrettigheter som blir tinglyst på de berørte eiendommene. Dette forholdet blir tatt opp under grunnervervet og lagt inn i de respektive kjøpekontraktene. Rettigheten som gis bør være slik utformet at den senere kan benyttes utover det å kjøre over hverandres eiendommer i teleperioden.</p> <p>I noen områder er det plantefelt av gran som begynner å bli hogstmodne. Det forutsettes at dette virke blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp.</p> <p>Tapet som den enkelte eiendom har med denne løsningen vurderes som liten. Hvilken betydning vanskelig gjort adkomst/ bruk vil ha for verdien av eiendommene vil bli nærmere vurdert i forbindelse med erstatningsoppgjør.</p>
<p>Klima og miljø</p> <p>Vestnes planutval ser svært alvorleg på klima og miljøpåverknad ved ny veg over Ørskogfjellet, og ber om at ein i den vidare planlegginga aktivt søker å redusere arealinngrepa og utnytte areal som alt er teke i bruk.</p>	Tas til orientering
<p>Statsforvalteren i Møre og Romsdal</p> <p>Planfaglig</p> <p>SF mener det er uheldig for planprosessen at det ikke er utarbeidet detaljregulering for begge traséalternativene som en del av høringa</p>	Tas til orientering
<p>Følgjeffekter knyttet til tap av ikke- prissatte tema er ikke vurdert nærmere i den endelige avveininga av oransje/ rødt alternativ</p>	Avveining mellom alternativene rødt og oransje er ikke lenger relevant
<p>SF viser til målkonflikt mellom økning i bilbasert persontrafikk mellom regionsenter, bedre fremkommelighet for næringslivet på strekningen Ålesund- Molde på den ene siden og mål om reduksjon i klimagassutslipp og internasjonale forpliktelser om å stoppe tap av naturmangfold på den andre.</p>	Tas til orientering

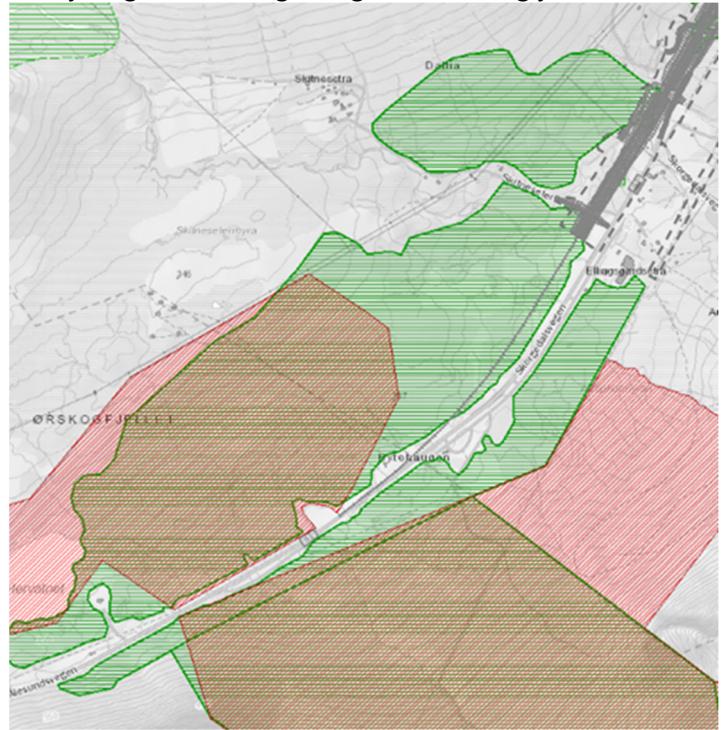
Valg av veglösning for strekninga Ørskogfjellet- Vik legger direkte føringer for det videre planarbeidet for ny E39 sørover mot Digerneset. På strekninga over Ørskogfjellet vil ny veg komme i konflikt med miljøverdier knyttet til naturreservat og Solnørelva som varlig verna vassdrag Det er derfor vesentlig for ivaretakelse av ikke- prissatte interesser på Ørskogfjellet at en samordner trasévalgene og søker å redusere nye arealinngrep i naturen.

SF etterlyser nærmere utredning av hvilke alternativer for fremføring av veg som kan velges for å unngå å bygge ned verdifulle natur- og friluftsområder (KU må utrede justert veglinje mot sør der en kan gjenbruke dagens E39, vurderes en lavere vegklasse og forbikjøringsfelt. Det bør vurderes en løsning for flytting av turparkering (flystripa) for å frigjøre areal til ny veg og redusere nedbygging av myr, økologisk funksjonsområde for fugl og naturreservat

Avslutning av reguleringsplan E39 Ørskogfjellet i sør vil danne grensesnitt mot ny parsell E39 Digernes- Ørskogfjellet og i den forstand legge føring for neste parsell, men med vedtatt konsept etter tilleggs-utredning er vegføring fram til avslutning av denne planen relativt låst og alle muligheter ligger åpne for videreføring i ulike varianter videre sørvestover.

Ved utforming av reguleringsplan for Rødt alternativ er det lagt vekt på arealeffektive løsninger som samtidig tilfredsstiller normalkrav for motortrafikkveg. Ytterligere redusert vegstandard/ utbyggings-standard er ikke aktuelt på motortrafikkveg jfr. føringer fra Samferdselsdepartementet 2021 som er innarbeidet i gjeldende vegnormaler.

Verneverdiene i Måsålia og Nysetervatnet naturreservat vil bli berørt som følge av Samferdselsdepartementets vedtak av juni 2019 og valg av K2- alternativet som forutsatte veg i dagen i tilknytning til dagens veg over Ørskogfjellet. Siden naturreservatene grenser så tett inntil eksisterende veg vil inngrep her ikke være til å unngå. Omfanget av inngrepene vil først bli klargjort gjennom valg av trasé og detaljering av strekningen Digernes- Ørskogfjellet.



SVV mener eneste realistiske alternativ for fremføring ny E39 på Ørskogfjellet- Vik er å legge den på vestsiden av dagens veg og utnytte dagens vegkapital til lokalveg. Avstanden som er regulert inn mellom ny og gammel veg er lagt på et minimum i forhold til å fram planskilte kryssinger.

Ved optimalisering av rødt alternativ er avstanden mellom lokalvegen og E39 redusert med ca. 5 m ved planavslutningen i sør sammenlignet med planforslaget for oransje alternativ. Dette vil bidra til å redusere arealinngrepene på tilgrensende parsell.

	<p>Figuren viser hvilken effekt innsparingen på 5 m kan ha for arealinngrep lenger videre sørover. (Lilla linje- oransje alternativ. Grå linje- rødt alternativ)</p>
	<p>I området mellom naturreservatene i sør og nordover til Skitnesetervegen er det i utgangspunktet begrenset handlingsrom for fremføring av ny E39/ E 136. SVV mener reguleringsforslaget for Ørskogfjellet- Vik ikke legger unødig foringer for parsellen videre sørover og at handlingsrommet her er ivaretatt på best mulig måte. Mulig bruk av flystripa til veg må vurderes ved planlegging av tilgrensende parsell.</p> <p>Ved regulering av strekningen Digernes- Ørskogfjellet vil en også ha en mulighet for å forlenge planområdet nordover (overlappe reguleringsplanen for Ørskogfjellet- Vik) dersom en ved samordning har behov for å justere grensesnittet mellom de to planene.</p>
SF savner en vurdering av hvilke konsekvenser planforslaget får for naturverdiene også utenfor planområdet, og hvilke tiltak som er aktuelle og realistiske for å redusere negativ miljøpåvirkning	<p>Se kommentar under <i>naturmangfold</i></p>
Konsekvensutredning Ikke alle miljøtema er utredet i samsvar med fastsatt planprogram: <ul style="list-style-type: none"> - Elveøkologisk kartlegging av vassdrag er ikke gj.ført - Temarapport friluftsliv viser ikke «stille områder» jfr. Støyretningslinje - Temarapport naturmangfold inneholder mangler knyttet til utredningstema. Feil i samletabell kap. 6 - Flere fuglearter har fått endret rødlistekategori i 2021. KU må oppdateres, der gjeldende verditabeller i HB V712 legges til grunn jf. veileder M-1941 (Miljødir.) - Det er ikke utarbeidet visualisering av rødt alternativ - Ikke utarbeidet god visualiseringer av landskaps- Effektene i form av fotomontasjer for noen av traséalternativene 	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomført høsten 2022 - Stille områder er kartlagt - Se kommentar naturmangfold. Samletabell kap. 6 er rettet - KU er oppdatert med endret rødlistekategori 2021 - Reguleringsplan for rødt alternativ er visualisert ved utsnitt av vegmodellen. Det vises også til O-tegninger - Som over
Friluftsliv/støy	

<p>Det er ikke kartfesta støysoner som viser stille område etter tabell 3 i støyretningslinja. Korleis raud og oransje alternativ påverkar støyforholda samanlikna med 0-alternativet må greiaast ut og kartfestast med utgangspunkt i støyretningslinja.</p> <p>Korleis vegtrafikkstøy vil verke inn på friluftslivet er dermed ikkje tilstrekkeleg utgreidd og varetatt i planarbeidet, og Statsforvaltaren har motsegn til planen</p>	<p>Stilleområder er kartlagt for rødt alternativ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dagens E39 (X 10003) - Ny E39 uten skjermingstiltak (X 10903) - Ny E39 med skjermingstiltak (X1103). <p>Det vises også til planbetrivelsen kap. 7.4.6</p>
<p>Naturmangfold:</p> <p><u>Artar</u></p> <p>Etter vår vurdering er verdien av myrområda på Ørskogfjellet som økologisk funksjonsområde fått for låg vekting i den samla vurderinga av konsekvensen av veganleggjet. Dette som ein følgje av at området sin verdi for fugl er utelaten. Basert på verditabellen for naturmangfold, 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.</p>	<p>Myrområdenes verdi som økologisk funksjonsområde for fugl er innarbeidet i nytt reguleringsforslag</p>
<p>Vi saknar elles ei vurdering av området for andre artar av nasjonal forvaltningsinteresse (eks. fjellmatallibelle og jordugle).</p>	<p>Andre arter av forvaltningsinteresse er omtalt i reguleringsforslaget</p>
<p>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.</p>	<p>Omfanget av veg i dagen er redusert med rødt alternativ. Det går fram av reguleringsbeskrivelsen hvilke grep som er gjort for å minimere arealinngrep innenfor planområdet. Kap.6.15 Vegens sidearealer</p>
<p><u>Naturtypar</u></p> <p>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.</p>	<p>Nytt punkt c) er tatt inn i bestemmelsene §3.7: «<i>For å hindre drenering av myr skal det etableres tettningvoll oppstrøms ny E39</i></p>
<p>Vi har motsegn til oransje alternativ som medfører at dei trua naturtypane slåttemark og naturbeitemark i kulturlandskapet ved Bakkesetra går tapt.</p>	<p>Slåttemark og naturbeitemark i kulturlandskapet ved Bakkesetra berøres ikke med rødt alternativ</p>
<p>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</p>	<p>Brannvannstilgang på Vik og i tunnelen planlegges løst med å samle opp noe av innlekkasjenvannet i et reservoar i tunnelen (eget bergrom ved siden av tunnelen) som gir vann med ønsket trykk. For tilgang til brannvann på Ørskogfjellet er det planlagt høydebasseng (nedgravd</p>

<p>med omsyn til potensielle konfliktar med naturmangfaldverdiar.</p>	<p>reservoar) ca. 250 m fra portalen på østsida av ny E39 som fylles med vann fra avskjæringsgrøfter i området. Alternativt kan reservoaret fylles med tankbil. Siden reservoaret kun skal brukes til brannvann vil det gå lang tid mellom hver gang det trenger påfylling.</p>
<p>Verneområde</p> <p>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. Planframleggget 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.</p> <p>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.</p>	<p>Det vises til kommentar gitt under tema <i>planfaglig</i>.</p>
<p>Avbøtande tiltak</p> <p>Vi rår til at ein i den vidare planlegginga aktivt søker 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.</p>	<p>I reguleringsforslaget er dagens E39 gjenbrukt (til lokalveg). Vurdering om veglinje videre sørover og bruk av flystripa må avklares ved planlegging av tilgrensende parsell.</p> <p>Når det gjelder muligheten for løsning med enda lavere vegklasse/ vegstandard, så er dette ikke aktuelt for motortrafikkveg. Det vises til nærmere redegjørelse vedr. veg- og tunnelstandard i kap. 6.2 i planbeskrivelsen.</p>
<p>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.</p>	<p>Ikke aktuelt med rødt alternativ</p>
<p>Artsrike vegkantar bør ha skrinn, næringsfattig jordsmonn. Vi rår til at føresegn § 3.1 bokstav g) endrast til å omfatte naturleg revegeterering 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.</p>	<p>I reguleringsplanen er det lagt opp til at naturlig revegeterering skal legges til grunn ved reetablering av kantvegetasjon langs elver og myrområder samt anleggsområder og vegens sideareal.</p> <p>På sidearealer på vegside av ny E39/E136 er det derimot foreslått tilsåing med grasfrøblanding tilpasset lokalt klima i regionen. I tillegg skal det vurderes tilsåing med redusert frømengde (30-50%) der det er erosjonsutsatt.</p>

	<p>Der det er registrert artsrik vekkant skal det øverste vekstlaget benyttes til revegetering. Naturbeitemark/slåttemark berøres ikke med rødt alternativ.</p> <p>§ 3.1 g) er foreslått endret til:</p> <p><i>«Grøfter og øvrig sidearealer på vegsiden av ny langs E39/E136 skal tilslås med grasfrøblanding tilpasset lokalt klima i regionen. I områder der det er erosjonsutsatt skal det vurderes tilslåing med redusert frømengde. På grøftesider og voller som peker mot myrareal skal naturlig revegetering legges til grunn. Der det er registrert artsrik vekkant skal det øverste vekstlaget benyttes til revegetering»</i></p>
<u>Kompenserande tiltak</u>	<p>Det må planleggast avbøtande og kompenserende 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.</p> <p>SVV har høsten 2022 etablert et eget prosjekt for kartlegging og beskrivelse av aktuelle kompenserende tiltak for nedbygging av myr på strekningen Digernes- Vik. Arbeidet skal inkludere vurdering av egnethet (herunder nytte, kostnad og juridisk og praktisk gjennomførbarhet). Prosjektet vil være et samarbeidsprosjekt mellom Svv, Statsforvalteren og Sweco. Mandat for prosjektet går fram av eget vedlegg til merknadshefte. I reguleringsbestemmelsene er det tatt inn en ny rekkefølgebestemmelse § 9.2 h) med følgende ordlyd:</p> <p><i>«Statens vegvesen skal i samarbeid med Statsforvalteren i Møre og Romsdal utarbeide en rapport som kartlegger og beskriver aktuelle kompenserende tiltak på strekningen Digernes- Vik. Arbeidet skal inkludere vurdering av egnethet (herunder nytte, kostnad og juridisk og praktisk gjennomførbarhet). Gjennomføring av aktuelle kostnadseffektive kompenserende tiltak skal skje mest mulig samtidig med, og avsluttes senest 2 år etter anleggsarbeidet på strekningen»</i></p>
Landskap SF 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 opprettheld grunnvasstanden.	<p>En evt. kulvert for kryssing av Skitnesetervegen vil komme dypt under grunnvannsnivået. Grunnvannet må senkes mange meter for å få en tørr kulvert og vil innebære uante konsekvenser mht. drenering av myr i området. Alternativt må det støpes trau og etableres anlegg for permanent pumping av overflatevann. Dette vil være et svært kostnadskrevende anlegg både å bygge og drifta og som også innebærer en risiko for at den ikke blir helt tett. Svv fastholder derfor løsningen med bru over ny E39. I forhold til oransje alternativ er ny E39 senket ca. 1 m i reguleringsforslaget. Dette vil sammen med terregngforming av området mellom ny E39 og lokalveg bidra til at brua vil ruve mindre i terrenget.</p> <p>Samtidig er stigningen på Skitnesetervegen på vestsida av ny E39 forbedret med 2 % mindre stigning fra 14 til 12 %. (7% på østsiden). Det har vært et mål å unngå inngrep i Skorgeelva og dagens bru på vestsida av E39.</p>
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	Ingen kommentar

konsekvens, jf. prinsippet om samla belastning i naturmangfaldlova § 10.	
<p>Vassdrag og vannmiljø</p> <p>Avrenning frå anleggsarbeid, fysiske inngrep og utslepp frå driving av tunnelen vil 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.</p>	<p>Etablering av sedimentasjonsbasseng er i nytt planforslag innarbeidet i planbestemmelsen § 4.6 a)</p> <p>Sedimentasjonsbasseng for driving av tunnel er planlagt ved profil 2500- 2550 på østsiden av ny E39. Det vil også bli etablert sedimentasjonsbasseng på Vik- siden i anleggsfase. Utslipp av drivevann fra tunnel og avrenning fra rigg- og anleggsområder er søknadspliktig og vil bli behandlet etter Forurensningsforskriften jfr. planbestemmelse § 9.1 g).</p>
<p>Det er knyttet usikkerhet til hvilke erosjonssikringstiltak planen åpner for gjennom planbestemmelse § 9.1 bokstav b) da dette er forutsatt gjennomført i prosjekteringsfasen</p>	<p>I prosjekteringsfasen skal det gjennomføres mer detaljerte hydrologiske beregninger som grunnlag for dimensjonering av erosjonssikring. Planbestemmelse § 9.1 g), (tidl. § 91.b) er endret slik at det bedre går fram hva som skal erosjonsikres. Ny ordlyd:</p> <p><i>«Det skal utarbeides en VA-plan, basert på prinsippene i rapportene «Hydrologi og overvanns-håndtering» og «Håndtering av vann i tunnel», datert 17.06.22. VA- planen skal inkludere tiltak for erosjonssikring av samtlige vanngjennomløp, grøfter, brufundament og vassdrag som blir omlagt, samt tiltak for å hindre at grunnvannsstanden synker».</i></p>
<p>Det er ikkje gjennomført elveøkologisk kartlegging av dei elvestrekningane som vert råka av utbygginga, som føresett i fastsett planprogram. I planframleggget 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.</p>	<p>Elveøkologisk kartlegging er gjennomført høsten 2022. Resultatene er innarbeidet i regulerings-forslaget.</p>
<p>Landbruk</p> <p>I føresegna til reguleringsplanen § 3.6 a) står det at all matjord og toppmassar frå slåttemark skal lagrast og tilbakeførast til same eigedom. 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.</p>	<p>Ikke aktuelt med rødt alternativ</p>
<p>Klima</p> <p>SF meiner at det må gjerast kompenserande tiltak i form av naturrestaurering med ei målsetting om 0- utslepp frå arealbruksendringane.</p>	<p>Kompenserende tiltak er kommentert over under tema <i>Naturmangfold</i>.</p>

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 SF motsegn til planen.

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.

Kommentarer vedr. tilrådingene fra Rambøll:

- Gjeldende veggnormaler gir ikke rom for reduksjon i vegbredder for ny E39.

I nytt reguleringsforslag er bredden på lokalvegen redusert til 4 m i området der den legges om (ca. 800 m). Det er også tatt inn et tillegg i planbestemmelserne § 4.2 b):

«Innenfor området for dagens E39 (framtidig lokalveg) skal det i byggeplanfasen fastsettes tiltak som reduserer vegbredden på deler av vegen. Innsnevringen i vegarealet skal skje på østsiden av dagens veg».

Det vil ikke være grunnlag for en generell reduksjon av vegbredden på hele lokalvegstrekningen da det må tas hensyn til de mange vanngjennomløpene i vegen og sikring av møtelommer.

I reguleringsforslaget for rødt alternativ er det tatt inn tre nye bestemmelser som omhandler myr:

§ 3.7 c) «For å hindre drenering av myr skal det etableres tettningsvoll oppstrøms ny E39».

§ 8.1 a) «Der midlertidig anleggsbelte består av myr skal byggemetode tilpasses slik at negativ påvirkning minimeres»

§ 9.1 h) «Det skal utarbeides en VA-plan, basert på prinsippene i rapportene «Hydrologi og overvanns-håndtering» og «Håndtering av vann i tunnel, datert 17.06.22. VA- planen skal inkludere tiltak for erosjonssikring av samtlige vanngjennomløp, grøfter, brufundament og vassdrag som blir omlagt i tillegg til tiltak for å hindre at grunnvannsstanden synker».

Det vises også til bestemmelse § 3.7a) «Drenering av myr skal unngås i størst mulig grad. Overvåking av grunnvannsnivå skal gjennomføres før, under og inntil 3 år etter vegåpning»

- Valg av material er ikke noe som bestemmes i reguleringsplan, men som vil være sentralt ved prosjektering/ gjennomføring.
- I reguleringsplanen er det innarbeidet en rekke hensyn for å minimere arealinngrep i natur. Det vises til planbeskrivelsen kap. 6.15 underkapittel «Tiltak for å redusere terreng- og naturinngrep»
- Best 3.7 c) «For å hindre drenering av myr skal det etableres tettningsvoll oppstrøms ny E39»

<ul style="list-style-type: none"> - Redusere anleggsvegar og deponi på myra - Etablere flytande anleggsvegar. 	<p>- Best. 8.1.a) «Der midlertidig anleggsbelte består av myr skal byggemetode tilpasses slik at negativ påvirkning minimeres»</p>
<p>Støy</p> <p>Støyrapporten må oppdaterast med kart som viser støysoner for stille område.</p>	<p>Gjennomført for rødt alternativ</p>
<p>SF er noko usikre på om formuleringa i føresegna § 3.2 bokstav c) gir eigarane av eigedomane tryggleik for at lokale 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.</p>	<p>I nytt reguleringsforslag er § 3.2 som omhandler støy endret. SF merknad til punkt c) er omtalt i bestemmelsens punkt d)</p> <p><i>«Dersom støyfaglig dokumentasjon viser at kostnadene ved støytiltak er uforholdsmessig høye i forhold til nytteeffekten, kan de anbefalte grenseverdiene for utandørs støy fravikes jf. Retningslinje T- 1442 2021».</i></p>
<p>Samfunnstryggleik og klimatilpassing</p> <p>Flaumfare, 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. SF meiner at plankartet skal synleggjere avdekka fare som omsynssonar. 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.</p>	<p>Faresone flom (H 320) er lagt inn i nytt forslag til reguleringsforslag § 7.3:</p> <p><i>«Anlegg innenfor hensynssone for flomfare (H320) skal utformes slik at det oppnås tilstrekkelig sikkerhet mot en 200- årsflom»</i></p> <p>Vises også til ny bestemmelse § 3.5 a)</p> <p><i>«Bruer og kulverter skal dimensjoneres for 200- års flom inkl. klima og sikkerhetsfaktor»</i></p> <p>og § 3.5 b:</p> <p><i>«Langsgående overvannssystem skal dimensjoneres for 100 års- flom inkl. klima og sikkerhetsfaktor»</i></p>
<p>Eit anna tiltak i ROS-analysen som ikkje er sikra gjennom planføresegne 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</p>	<p>I nytt reguleringsforslag er det tatt inn en ny bestemmelse § 3.5 Overvannshåndtering</p> <p>a) <i>«Bruer og kulverter skal dimensjoneres for 200- års flom inkl. klima og sikkerhetsfaktor»</i></p> <p>b) <i>«Langsgående overvannssystem skal dimensjoneres for 100 års- flom inkl. klima og sikkerhetsfaktor»</i></p> <p>c) <i>«Det skal etableres filtergrøfter, avskjærrende grøfter og tettingsvoller for å håndtere overvann fra veg»</i></p>
<p>Skredfarevurdering er ikke vedlagt saka</p>	<p>Skredfarevurdering var i planbeskrivelsen listet opp blant de dokumentene som kunne fås på forespørsel fra Statens vegvesen.</p>
<p>Statsforvaltaren meiner at ein bør vurdere om krav om høgdebasseng skal inngå i planføresegne.</p>	<p>Høydebasseng er tatt inn i planbestemmelse § 4.6 a)</p>

Fylkeskommunen	
Planfaglig For at utgriingane skal synleggjere konsekvensane av omlegging av E39 mellom Ålesund og Molde, må utgriingane på reguleringsnivå ta utgangspunkt det reelle 0-alternativa (dagens E39 mellom Ålesund og Molde, inkludert ferja).	O- alternativet er i tråd med vedtatt planprogram. Det vises til planbeskrivelsen kap. 7.1 for nærmere omtale
FK fraråder sterkt oransje alternativ	Nytt reguleringsforslag er utarbeidet for rødt alternativ
Vannforvaltning Det er ikke gjennomført kartlegging av økologisk tilstand etter klassifiseringssystemet i Vannforskriften i de elve- og bekkestrekningene som berøres av vegtiltaket. Hvordan inngrepene vil påvirke tilstand og miljømål er ikke tilstrekkelig utredet i tråd med rettledningen til Vannforskriftens § 12	Elveøkologisk kartlegging ble gjennomført av Sweco høsten 2022. Vedr. Vannforskriftens § 12 vises til KU-rapport Naturmangfold kap. 6.4.
Det er uheldig at det ikke er fastsatt bestemmelse i planen om etablering av sedimenteringsbasseng innenfor bygge- og anleggsområde eller riggområde	Se kommentar gitt til <i>Statsforvalteren</i>
Kulturarv- automatisk freda kulturminne og kulturminne frå nyare tid Den Trondhjemske postveg 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. Reguleringsplanen medfører til dels stor nærføring med Den Trondhjemske postvei over ei strekning på 1,2 km. 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. 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 risikoene for at kulturminnet tar skade, særleg under bygg- og anleggsfasen. Det er særsviktig 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 føresegndene §7.4 Bevaring kulturmiljø (H570) satt forslag til avbøtande tiltak for å redusere	I ny plan er vegbredden på strekningen der dagens E39 legges om redusert med ytterligere 2,5 m i forhold til tidligere alternativ. Bredden er redusert på østsida mot Postvegen, fra vegbredde 6,5 m til 4 m. Det er også tatt inn et tillegg i bestemmelsens § 4.2 b) med følgende ordlyd: <i>«Innenfor området for dagens E39 (framtidig lokalveg) skal det i byggeplanfasen fastsettes tiltak som reduserer vegbredden på deler av vegen innenfor dagens vegareal. Innsnevringen i vegarealet skal skje på østsiden av dagens veg».</i> Best. § 7.4 d) er i nytt reguleringsforslag flyttet til § 9.2 f) (rekkefølgekrav) og er endret i tråd med FKs ønske: <i>«Det skal settes opp gjerde langs hensynssonene i anleggsfasen der det er aktuelt med anleggsaktivitet inntil hensynssonene. Gjerdet skal settes opp i samråd med Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal Fylkeskommune. Eventuelle dispensasjoner fra bestemmelsen må godkjennes av Fylkeskommunen, jf. Kulturminnelovens § 2, 3 og 8».</i>

<p>skadane på kulturmiljøverdiane i anleggsfasen. I førsegd 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. 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.</p>	
<p><u>Veitrasé Kapteinsbua- 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. 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.</p>	<p>Nytt veganlegg rødt alternativ vil ikke berøre arealet som FK ønsker å innlemme i planområdet verken permanent eller under bygge- og anleggsfasen.</p>
<p><u>Potensiale for synleggjering av nasjonale kulturmiljøverdiar</u> Det bør settast opp infoskilt om nærliggjande kulturmiljøverdiane. 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.</p>	<p>Det er tatt inn en ny bestemmelse § 3.4.e) med følgende ordlyd:</p> <p><i>«Innenfor dagens parkeringsareal ved Kapteinbua skal settes opp informasjonsskilt om Den Trondhjemske postvei»</i></p>
<p><u>Bakkesetra med tilhøyrande kulturlandskap</u> Val av oransje vegline vil føre til store inngrep i landskapet ved Bakkesetra og følgande store negative konsekvensar for oppleving av kulturmiljøet. Med bakgrunn i tap av/negative konsekvensar for kulturmiljøverdiane på Bakkesetra vil vi derfor sterkt rá ifrå at ein går vidare med det oransje alternativ og vil rá til at ein vel raudt alternativ med tanke på uerstattleg kulturmiljø og ikkje-prissatte verdiar.</p>	<p>Nytt forslag til reguleringsplan bygger på Rødt alternativ</p>
<p><u>Ellingsgård- skysstasjon og gårdmiljø</u> Oransje alternativ vi gi større påverknad på kulturmiljøet enn raudt.</p>	<p>Nytt forslag til reguleringsplan bygger på Rødt alternativ</p>
<p><u>Plassering av støyskjermar, vegskilt og lysinstallasjonar</u> Nye store støyskjermar, vegskilt og</p>	<p>Tas til orientering Plassering av støyskjerner går frem av reguleringsforslaget (kun i tilknytning til kulverter).</p>

<p>lysinstallasjonar må ein unngå, så langt det er mogleg, å plasser nært postvegen.</p>	<p>Ved oppsetting av vegskilt og veglys er det mange hensyn som skal tas. Synlighet, lesbarhet, trafikksikkerhet etc.</p>
<p>Behov for endringar på føresegner knytt til kulturminne</p> <p><u>§ 3.4 c) Kulturminner</u> <i>«Under anleggsarbeid skal rådgiver med kulturminnekompesanse trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner».</i> Her må det presiserast at det skal vere rådgivar frå kulturarvseksjonen i fylkeskommunen, då det er fylkeskommunen som har forvaltningsansvaret for kulturminne i fylket.</p>	<p>Bestemmelsen § 3.4 c) er endret til <i>«Under anleggsarbeid skal rådgiver fra Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal fylkeskommune og Norsk vegmuseum trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner»</i></p>
<p><u>§ 5.2 b) Vern av kulturmiljø eller kulturminner(LKM)</u> <i>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.</i></p> <p>Vi ber om at ein tar ut setninga: "Det er tillatt med forsiktig kjøring på områder merket LKM1 og LKM3". Og at ein oppdaterer setninga " Det er ikke tillat med kjøring på områder merket med LKM2 ", til "Eventuell kjøring på den Trondhjemske postvei krever løvye frå rette kulturminnemyndighet, hos Møre og Romsdal fylkeskommune".</p>	<p>§ 5.2 b er endret til: <i>«Det er ikke tillat med kjøring på områder merket med LKM. Eventuell kjøring på den Trondhjemske postvei krever tillatelse frå rette kulturminnemyndighet, hos Møre og Romsdal fylkeskommune»</i></p> <p>Ny best. § 5.2 d): <i>«For eiendommer som i dag benytter Postvegen til adkomst opprettholdes bruken. Evt. utbedring eller endret bruk må avklares med Kulturminnemyndighetene jj. bestemmelsen § 5.2.a og b»</i></p>
<p><u>§ 9.2 Rekkefølgekrav c)</u></p> <p>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 varsle 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. Vi ber om at dette blir lagt til i rekkefølgjekravet.</p> <p>FK ber om at ein legger til følgjande rekkefølgjekrav: <i>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.</i></p>	<p>Som det går frem av planbeskrivelsen har Vestnes kommune skissert to mulige fremgangsmåter for tillatelse til etablering av nytt vannmagasin;- vanlig byggesøknad eller egen reguleringsplan. Uavhengig av fremgangsmåte så er særmyndighetene sikret rett til involvering og høring gjennom lovverket. Vi anser det derfor som overflødig å ta dette inn i bestemmelsene.</p> <p>Best. § 7.4 d) er i nytt reguleringsforslag flyttet til § 9.2 f) (rekkefølgekrav) og er endret i tråd med FKs ønske:</p> <p><i>«Det skal settes opp gjerde langs hensynsson i anleggsfasen der det er aktuelt med anleggsaktivitet inntil hensynsson. Gjerdet skal settes opp i samråd med Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal Fylkeskommune. Eventuelle dispensasjoner fra bestemmelsen må godkjennes av Fylkeskommunen, jj. Kulturminnelovens § 2, 3 og 8».</i></p>
<p>Valg av alternativ Med omsyn til kulturarv så sterkt frarår vi oransje alternativ, og vil sterkt oppfordre til at ein vel raudt alternativ</p>	<p>Nytt forslag til reguleringsplan bygger på Rødt alternativ</p>

Automatisk freda kulturminne	
Reguleringsplanen er i konflikt med kulturminne – ID 270424 og 270426 (kilframstillingsanlegg).	
NTNU 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 Dispensasjonen frå den automatiske fredinga gjennom planvedtaket føreset at den nemnde teksten ovanfor blir innarbeidd i reguleringsføresegnene.	Arkeologiske utgravinger før iverksetting av tiltak er ivaretatt i bestemmelsene § 8.3 a),b) og c).
Statens vegvesen Transport og samfunn	
Ingen merknader til planen som er fremmet	Tas til orientering
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	
NVE anbefaler at oransje alternativ blir forkastet, og at rødt alternativ legges til grunn pga. forholdsvis liten forskjell for prissatte konsekvenser, mens det er et tydelig konsekvensbilde med overvekt at negative for oransje alternativ. Vil medføre en unødig kryssing av Kvernelva	Nytt reguleringsforslag er utarbeidet for rødt alternativ
Dersom oransje alternativ likevel blir vedtatt er det ikke nødvendig med ytterligere håndtering av vassdragstiltak som planen opner opp for etter Vannressursloven	Tas til orientering
Mattilsynet	
Spørsmål om det er foretatt en kartlegging av drikkevannskilder med tilhørende tilsigsområde, eller om planbestemmelsen § 3-7 bare gjelder kun for tidligere registrerte drikkevannskilder (gnr. 29 bnr. 41) Mattilsynet peker på at det må gjennomføres kartlegging av drikkevannskilder	Bestemmelsen er flyttet til best § 9.1 i) (krav om nærmere dokumentasjon) som sikrer registrering. <i>«Eksisterende vannforsyningasanlegg, herunder brønner, som kan bli skadet som følge av utbyggingen skal kartlegges før anleggsstart. Det skal utarbeides en plan for erstatning av brønner og beredskap for midlertidig vannforsyning.</i> Best.9.2 d) (rekkefølge): <i>«Nye vannforsyningasanlegg skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes»</i>
Planen omtaler fremmede arter. Status når det gjelder forekomst av evt. planteskadegjørere (som f.eks. potetcytenematode eller pærebrann) og floghavre må omtales	Ikke aktuelt for rødt alternativ
Direktoratet for mineralforvaltning	
DMF er opptatt av at masser av kvalitet brukes til det formål de er best egnet til, fremfor deponi.	Tas til orientering. Planlegging av skredvoller langs E 136 i Skorgedalen er for øvrig under oppstart.

Håndteringen av massene blir ikke fullt ut behandlet i reguleringsplanen, og må tas stilling til i andre planer av hensyn til natur- og kulturverdier på Ørskogfjellet DMF oppfordrer Svv til å etablere skredvoller med masser som ikke har best kvalitet	
Anbefaler at det stilles krav om massehåndteringsplan, som fastsetter disponering av overskuddsmasser, og gjør rede for i hvilken grad kvalitetsmasser bør komme samfunnet til nytte som kilde for byggeråstoff i bestemmelsene § 9.1 a)	Vegvesenet har for lengst igangsatt prosesser for best mulig anvendelse av overskuddsmasser. Dette er gunstig både økonomisk og miljømessig og vil også følges opp mot de ulike entrepriser med incitamenter. Det vil ikke være behov for noen bestemmelse.
Norsk vegmuseum	
Postvegen må registreres ytterligere før anleggsarbeidet starter, og NV ber om å bli innlemmet i bestemmelsene i § 3,4 c) med følgende ordlyd: «Under anleggsarbeid skal Norsk vegmuseum og rådgiver med kulturminnekompesanse trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner».	Endring i bestemmelse § 3,4 c) «Under anleggsarbeid skal rådgiver med kulturminnekompesanse fra Kulturarvseksjonen i Møre og Romsdal fylkeskommunen og Norsk vegmuseum trekkes inn i problemstillinger som gjelder kulturminner».
Mørenett/ Nordvestnett	
Ny E39 berører både Mørenett 22 kV og Nordvestnett 132 kV linjenett. Konfliktpunktene (spesielt ved tunnelutløpet i Skorgedalen) er så store at linjene bør legges om. Endringer vil kreve anleggskonsesjon og fra NVE. Planleggingen av dette arbeidet bør komme i gang så fort som mulig. Alle kostnader tilfaller tiltakshaver	Tas til orientering
NLF Møre og Romsdal	
NLF Møre og Romsdal støtter Statens vegvesen sin vurdering av alternativene	Tas til orientering
For LNF er det viktig at den gamle traséen over Ørskogfjellet opprettholdes som en beredskapsveg og at den vedlikeholdes godt både sommer og vinter	Tas til orientering
NLF mener midtdeler vil vanskeliggjøre forbikjøring av tyngre kjøretøy m/ max fart 80 km/t og at etablering av forbikjøringsfelt bør vurderes spesielt med tanke på blålysetatenes fremkommelighet	Forbikjøringsfelt på ny E39 retning sørvestover er innarbeidet i reguleringsplan slik at også trafikk som kommer opp Skorgedalen på E39 kan nyttiggjøre seg dette.
NLF peker på at frihøyde på 4,2 m i kulvert (adkomstveg Dallia) kan bli en utfordring for varelevering	Frihøyden på kulverten er tilstrekkelig at de fleste lastebiler kan passere
Jordvern Møre og Romsdal	
Forslag til endring i reguleringsbestemmelse § 3.6: – Matjorda må tas vare på slik at den i ettertid kan benyttes til matproduksjon – Matjord må håndteres slik at jordstruktur forblir intakt og at jordmasser med ulik struktur og kvalitet ikke blir blanda. Dette må gjelde f.eks. under transport og på en slik måte at jorda ikke blir utsatt for blanding med vann/ nedbør	Faller bort – rødt alternativ berører ikke matjord

<ul style="list-style-type: none"> – Matjord som blir tilbakeført til samme eiendom etter arrondering skal benyttes til matproduksjon – Matjord som ikke kan tilbakeføres til samme eiendom må benyttes som matjord andre steder – Matjord skal ikke brukast til fyllingar, beplantning, grøntareal, mv., jfr. § 4.5 	
Naturvernforbundet	
NVF har tidligere anbefalt krabbefelt langs dagens veg over Ørskogfjellet, for bedre fremkommelighet	Forbikjøringsfelt er innarbeidet i reguleringsplan, se også kommentar <i>NLF</i>
NVF tar det for gitt at følgene for natur- og miljø som er sterkt belastende også blir komplettert med følgene ut over det avgrensa planområdet. Etter NmfL. Skal det også inkluderes virkningene for tilstøtende område (Ålesund- Molde)	Vises til kommentar til Statsforvalteren
Romsdalsaksen	
<u>Manglende og farlige kryssløsninger på Ørskogfjellet</u>	Vises til kommentar gitt til <i>Vestnes kommune</i>
<ul style="list-style-type: none"> – Unaturlig og uansvarlig at man avslutter reguleringsområdet rett før det viktige området på Ørskogfjellet med viktige friluftsområder og verna områder og myr. Planlegges det ingen kryss? Må trafikk fra Tomrefjord kjøre via Vestnes for å kunne kjøre av på Ørskogfjellet? – T-kryss kan ikke aksepteres (trafikkfarlig) – Påkjøringsrampe fra Skorgedalen mot Ørskogfjellet kan ikke aksepteres. Flettefelt må forlenges helt til topps 	
<u>Vikakslatunnelen</u>	
<ul style="list-style-type: none"> – Dagens veg er bedre enn Vikakslatunnelen – SVV nevner bare i en bisetning nedskaleringen fra 4 felt til 2 felt – SVV «planlegges» for 2 løp. RA vet at dette ikke vil bli bygd – Trafikantene blir totalt overlatt til selvbergingsprinsippet 	<p>Ingen kommentar Ingen kommentar</p> <p>Bygges når Tunnelsikkerhetsforskriften krever dette.</p> <p>Selvbergingsprinsippet som går ut på at mennesker i utgangspunktet må redde seg selv ut når det brenner i en tunnel er fastslått i både Eu's tunnelsikkerhetsdirektiv og i vår egen forskrift om tunnelsikkerhet. Tunnelen utstyres med sikkerhetstiltak og sikkerhetsutstyr iht. tunnelklasse C og krav i N500. Dette innebærer bl.a. nødnett, automatisk hendelsesdetektering (AID), kameraovervåking, automatiske bommer for stekning og mekanisk ventilasjon.</p>
<u>Fv. 661</u> Hvordan løses økt trafikk langs fv. 661 og gjennom Vestnes sentrum?	Det skal gjennomføres trafiksikkerhetstiltak langs fv. 661 , herunder sammenhengende gang- og sykkelveg før E39 på strekningen E39 Vik- Julbøen blir tatt i bruk. Dette følger av rekkefølgebestemmelse i reguleringsplan E39 Vik- Julbøen m/endring (planutvalget 10.12.19 sak/ 85/2019). <i>Trafikken gjennom Vestnes sentrum vil ikke øke som følge av ny E39.</i>

Odd Jarle Talberg	Rapport fra Møreforskning som gjelder kollektivtrafikk for ny E39 Molde- Ålesund er ikke vedlagt høringen – må regnes som saksbehandlingsfeil	Konsekvensene for kollektivtilbudet for strekningen E39 Ørskogfjellet- Vik går frem av planbeskrivelsen. Rapport fra Møreforskning som gjelder kollektiv-trafikk kunne også vært langt i forbindelse med høringen av E39 Ørskogfjellet- Vik. Det er imidlertid vist til rapporten i planbeskrivelsen og planen har tidligere vært offentliggjort på ulike måter og i ulike fora på infomøter og den ligger godt synlig på hjemmesiden der også annet høringsmateriell finnes rapport https://www.vegvesen.no/contentassets/c8e976e440914a63861b0d7ad71d5a76/e39-alesund-molde-2020.pdf .
Rune Rekdal	Påpeker skrivefeil «Ystetinden»- skal være Ytstetinden	Rettet opp i planforslag Rødt alternativ
Karen Lovise og Geir Falch	Manglende adkomst til eiendommene i Fremstedalen Verdiforringelse hvis ikke arealet på øversida av vegen kan brukes. Benytter arealet til storvilt- og småviltjakt, vedhogst, trening av hund og turer i fjellet	Vises til kommentar under <i>Vestnes kommune</i> vedr. adkomst/ verdiforringelse
Har brønn ved planlagt kulvert ved Sandgrova Avkjørsel ved Kapteinsbua benyttes av grunneiere og andre turgåere. Sannsynligvis lite populært om adkomsten til Bakkesetra skal benyttes av andre enn hytteeierne der.	Har brønn ved planlagt kulvert ved Sandgrova Avkjørsel ved Kapteinsbua benyttes av grunneiere og andre turgåere. Sannsynligvis lite populært om adkomsten til Bakkesetra skal benyttes av andre enn hytteeierne der.	Tas til orientering Tas til orientering
Ane Sofie Fremstadal	<u>Adkomster</u> Manglende adkomster i Fremstadalen forriger 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 <u>Oransje alternativ kan bli dyrere enn rødt</u> <ul style="list-style-type: none">- Manglende adkomst vil påvirke samfunnsnytten av ny E39 negativt- Kostnader til lokale støyreduserende tiltak er ikke tatt med i kostnadene- Et evt. nytt tunnelløp vil komme nærmere fritidseiendommer og utløse nye støytiltak- Ikke klart om det er tatt hensyn til omlegging av høyspentledninger i kostnadsgrunnlaget- Selv om forskjellene i CO2 utslipp er marginale mellom de to trasévalgene, er det faktisk rødt	Vises til kommentar under <i>Vestnes kommune</i> vedr. adkomst Nytt reguleringsforslag er utarbeidet for rødt alternativ

<p>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 CO2-utslipp totalt</p>	
<p><u>Ikke-prissatte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Det virker og lite intuitivt å gjennomføre elveøkologisk kartlegging først etter at endelig trasé er valgt. Et eksempel på gale forutsetninger i konsekvens-utredningen er at Haraldsgrova har årssikker vann-føring og dermed kan brukes som gytebekk, noe som tilsynelatende betviles av Svv's konsekvensutredning uten videre undersøkelser – Ørretstammen i Kvernelva 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 – Usikkerhet knyttet til påvirkning av myrområder øker risikoen for kostnadsøkning for oransje alt. – Kritisk truet slåttemark foreslått som midlertidig bygge- og anleggsområde. 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 – Bekymret for at både veibygging og selve anleggsarbeidet i tilknytning til oransje trasé vil medføre en større spredning av fremmede arter. – Sommerfjøs som er foreslått revet 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 	<p>Elveøkologisk kartlegging er gjennomført for rødt alternativ. (Haraldsgrova som benyttes som eksempel berøres ikke med rødt alternativ).</p> <p>- Ikke relevant for rødt alternativ</p> <p>- Ikke relevant for rødt alternativ</p> <p>- Ikke relevant for rødt alternativ</p> <p>- Det vises til bestemmelse § 9.1 e): <i>«Det skal gjennomføres en kartlegging av fremmede arter før anleggsstart. Det skal lages en tiltaksplan for håndtering av fremmede arter som skal vise hvilke tiltak som må iverksettes for å hindre spredning av artene»</i></p> <p>- Ikke relevant for rødt alternativ</p>

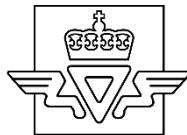
<u>Utforming av T-kryss og ramper</u> Argumenterer mot T-kryss med samme argumentasjon som Vestnes kommune	T-kryss er svart ut i kommentar til <i>Vestnes kommune</i>
Ester Walgermo <p>-Bekymret for at ikke strekninga Digernes-Ørskogfjellet prioriteres framfor andre vegprosjekt. Lokalsamfunnet på Sjøholt har venta i mange år på å få trafikken ut av sentrum. Trafikken gjennom sentrum lammer et helt bygdesamfunn og påfører mange innbyggere helseeskadelig støy og støv. Framtidig kryss E39/ Rv 650 må planlegges slik at trafikken fra fjorden vil bruke ny E39 mot Ålesund. Tungtransport mellom Sjøholtbygda og Giskemo må ta slutt. Trafikken fra Rv 650 må ledes inn på ny E39 i området rundt Tverrelva</p>	Merknaden angår planarbeidet på strekningen Digernes-Ørskogfjellet, ikke Ørskogfjellet-Vik
Kjetil Danielsen <p>Grunneieren har levert en utfyllende høringsuttalelse til oransje alternativ. Uttalelsen i sin helhet er vedlagt. Da grunneieren ikke vil bli berørt av reguleringsplan for rødt alternativ gjengis kun grunneiers egen oppsummering.</p> <p><u>Oppsummering</u> 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 mine eiendommer og i kulturlandskapet rundt Fremstedalen. Det stilles sterke spørsmål til valg av rigg- og anleggsområde med tanke på direkte og indirekte påvirkning av mine 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</p>	Med rødt alternativ vil ikke grunneieren bli berørt.
Øystein Sørås <p>Rødt alternativ må velges (oransje vil rasere kulturmiljøet på Fremstedalen og Bakkesetra og påføre helt unødig og alvorlig naturskade</p>	Nytt forslag bygger på rødt alternativ
Må sikres adkomst til skogteiger med egne driftsveger for traktor/ saktegående kjøretøy. Lunningsplasser og adkomst/ snuplasser for tømmerbil må ivaretas. Kryssing under E39/ E136 må kunne gjøres med tømmerbil/ kranbil. Må sikres adkomst til hyttene/ seterbue.	Vises til kommentar under <i>Vestnes kommune</i> vedr. adkomst
Ørretstammen i Kvernelva må ivaretas. Vannføring og vannkvalitet i byggeperioden og i fremtiden må sikres slik at bestanden ikke blir skadelidende	Kvernelva vil ikke berøres med rødt alternativ

Linda Skorgen	
Rød veglinje må velges- Oransje veglinje raserer Fremstedalen og Bakkesetra som rekreasjonsområde, og kulturmiljøet på eiendommene ødelegges	Nytt reguleringsforslag bygger på rødt alternativ
Reduksjon av klimagassutslipp bør søkes gjennom å stille krav til entreprenør om nullslippskjøretøy/ maskiner og bruk av lavkarbonbetong (fremfor å påføre Skorgedalen unødig forringelse og unødig varig skade)	Krav til entreprenører er knyttet konkurransegrunnlag for gjennomføring.
Kryssplassering: Krysset mellom E39/ E136 blir liggende midt i plantefelt, og ødelegger mye av dette.	Det vises til planbeskrivelsen kap. 6.8. I noen områder er det plantefelt av gran som begynner å bli hogstmodne. Det forutsettes at dette virke blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp.
Stigningen (6%) på rampen vil være en utfordring for tungtransporten vinterstid og vil stille svært høye krav til vintervedlikehold	Stigningen på rampen er redusert til 5,5 % i røst alternativ. Samtidig er det lagt inn forbikjøringsfelt i sørgående retning.
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/betonbil	Vises til kommentar under <i>Vestnes kommune</i> vedr. adkomst
Ny vei vil bli et stengsel for hjortetrekk i dalsiden. Tunnelinnslaget bør derfor legges på rød linje for å minimere denne ulempen	Nytt reguleringsforslag bygger på rødt alternativ
Ørretstammen i Kvernelva må ivaretas	Kvernelva berøres ikke med rødt alternativ
Ørskogfjellet Skisenter	
<u>Over og underganger</u> Vansklig å visualisere hvordan over-/undergangene som er regulert inn blir.	Det er utarbeidet et eget illustrasjonshefte med bilder med vegmodellen i nytt reguleringsforslag
<u>Tilkomst til skitrekket fra avkjøringer øst og vest. Fra ny E39</u> Vansklig å se for seg hvordan planlagte løsninger til skisenteret fra øst og vest blir. Ber om å få tilsendt detaljerte planer.	Hovedadkomsten til skisenteret fra ny E39/E136 vil være via nytt ruterkryss på Ørskogfjellet. I planbeskrivelsen kap. 6.4 er det vist foreløpige skisser til alternativ plassering i Vestnes eller i Ålesund. Enten man kommer sørfra eller nordfra vil man i krysset bli ledet inn på lokalvegen med adkomst til skisenteret. Kryssplasseringen skal avklares i tilgrensende plan Digernes- Ørskogfjellet. I forbindelse med reguleringen av denne vegstrekningen vil det bli utarbeidet detaljerte planer. Alternativ adkomst fra Vestnes vil være via T- kryss og inn på lokalvegen. Lokalvegen vil få en betydelig lavere standard slik at «omkjøring» via hovedkrysset antas å bli den foretrukne løsningen for de fleste.

<u>T- kryss</u> - Sterkt skeptisk til T- kryss for avkjøring på dagens E 39 fra Vestnes (trafiksikkerhet, kryssende trafikk osv.) Foreslår over – eller undergang i krysset)	- Se svar til <i>Vestnes kommune</i>	
<u>Tilkomst til skitrekket fra avkjøring øst og vest</u> Ber om å få tilsendt detaljerte planer for plankryss, avkjøringsveier og tilkomstveier som vedrører skitrekket spesielt, og området på Ørskogfjellet generelt	Avkjøringsveger og adkomst går frem av planbeskrivelse og plankart. Mulig plassering av hovedkryss på Ørskogfjellet avklares i tilgrensende plan Digernes- Vik	
<u>T- kryss</u> Skeptisk til T- krysset. Skitrekket vil ha mange gjester som kommer fra Vestnes siden, og som da må krysse motgående kjørefelt, og komme over vegen, og kjøre videre opp på Ørskogfjellet via Gamlevegen. Gamlevegen vil bli mye brukt selv med ny E39. Oppfordrer vegvesenet til å planlegge over-/undergang der T- krysset er plassert. Støtter Vestnes kommune sitt innspill om å legge krysset lenger opp mot toppen på Ørskogfjellet. (Viser i likhet med kommunen til Brastadkrysset før Tresfjordbrua kom)	Vises til kommentar vedr T- kryss til <i>Vestnes kommune</i> . Når det gjelder muligheten for planfri kryssing i området der T- krysset er plassert, så vises til Vegdirektoratets vurdering datert 23.03.2022. <i>«T-kryss mellom E136 og en parallel lokalveg på Ørskogfjellet er den eneste kryssløsningen som blir samfunnsøkonomisk lønnsom. Investering på høyere standard kryss (planskilt kryss) ville da gi liten nytte for svært stor kostnad».</i>	
Audun Karlstrøm	Fv. 661 beregnet for ådt < 4000. Trafikkberegninger viser trafikkmengde på ådt 5500 om Møreaksen blir bygget. Kan forvente tilsvarende økning i trafikkulykker dersom det ikke gjøres tiltak på vegen	Med bygging av ny E39 vil trafikken på Fv. 661 øke fra ådt 3100 til ådt 4500. Det skal gjennomføres trafiksikkerhetstiltak langs fv. 661, herunder sammenhengende gang- og sykkelveg før E39 på strekningen E39 Vik- Julbøen blir tatt i bruk. Dette følger av rekkefølgebestemmelse i reguleringsplan E39 Vik- Julbøen m/endring (planutvalget 10.12.19 sak/ 85/2019).
Statsbygg	Gnr. 29 bnr. 34 leies ut Barne-, ungdoms- og familieetaten som bruker den som fritidseiendom for Kollen ungdomsbane i Vestnes. For leietaker er det viktig at støynivået på eiendommen ikke blir forverret sammenlignet med dagens situasjon	Eiendommen gnr. 29 bnr. 34 vil med de skjermingstiltak som ligger inne i planen ha en støysituasjon som blir liggende under 55dB.

Vedlegg:

1. Notat Overordnede merknader til planlegging E39 Ålesund- Molde (Harald Inge Johnsen 05.09.22)
2. Notat Kryssvurdering E39/E136 Skorgedalen, datert 10.02.22 (Håvard Dimmen TS- revisor, Norconsult)
3. Notat Kryssvurdering E39/E136 Skorgedalen, datert 23.03.22 (Vegdirektoratet)
4. Mandat for prosjekt om økologisk kompensasjon E39 Digernes- Vik



Statens vegvesen

Notat

Til: Plansak Ålesund – Molde
Fra: Harald Johnsen
Kopi til:

Saksbehandler: Harald Johnsen
Tlf saksbeh.: 915 12 885
Vår dato: 05.09.2022

E39 ÅLESUND–MOLDE, MERKNADER TIL PLANLEGGING – HØRINGSUTTAELSER ØRSKOGFJELLET – VIK JAN–FEB 2022 AV OVERORDNET KARAKTER

I forbindelse med høring av reguleringsplanen for Ørskogfjellet – Vik i starten av 2022 kom det inn noen merknader som vi oppfatter går på overordnede forhold med hele vegstrekningen Ålesund –Molde. Vi har valgt å lage dette notatet for å svare ut disse innspillene for seg selv adskilt fra de innspillene som er rettet mot den framlagte delplanen.

Planleggingsstrategi

Planlegging av veger innebærer å vurdere både helhetsbildet og detaljene. Utredninger i tidlig fase av et prosjekt har som hovedformål å se på hvilke løsninger som tjener samfunnet best mulig. I mer detaljert planlegging, for eksempel en reguleringsplan, ser man mer på hvilke konkrete løsninger som trengs for å nå de målene som er satt for prosjektet på mer overordnet nivå._En slik planleggingstrategi, eller «planleggingstrakt», bruker Statens vegvesen også på E39 Ålesund–Molde.

Det er utført flere utredninger for å vurdere hvilke løsninger som totalt sett er best:

- Konseptvalgutredning (KVU) E39 Ålesund–Bergsøya (2011)
- Utviklingsstrategi for utbetra og ferjefri E39 (2016)
- KVU E39 Ålesund–Bergsøya. Tilleggsutgreiing Digernes –Vik (2017–2018)
- E39 Ålesund–Molde – vurdering av alternativ for kryssing av Romsdalsfjorden (2019)
- E39 Ålesund–Bergsøya – Tilleggsutredning Møreaksen og Romsdalsaksen (Norconsult 2021)

Samferdselsdepartementet vedtok i 2010 målene for E39 mellom Ålesund og Molde. I 2014 vedtok departementet den vegløsningen (konseptet) som var best for å nå disse målene. Senest har samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i pressemelding 31.01.2022 stadfestet at «Møreaksen ligg fast». Statens vegvesen har i oppdrag å foreslå løsninger som bygger opp under målene og konseptet som Samferdselsdepartementet har vedtatt.

Planlegging med involvering

Planleggingen skjer etter kravene i plan- og bygningsloven. Dette sikrer at innbyggere, næringsliv og andre får god mulighet til å komme med innspill til planleggingen. Det er kommunene der vegen planlegges å gå gjennom som vedtar planene.

Helhetlig utredning, delt planlegging

Planleggingen i dette store prosjektet er delt inn i strekninger som hver for seg løser viktige utfordringer på den enkelte strekningen, men som også inngår i en helhet for å nå målene for hele E39 Ålesund –Bergsøya (KVU) og E39 Ålesund – Molde. For å nå målene for E39 Ålesund–Molde kan det hende at noen vil få mer ulemper enn i dag, mens andre vil få fordeler. Gjennom utredningene av hele E39 Ålesund–Molde har vi et bedre grunnlag for å avveie fordeler og ulemper på hele strekningen opp mot hverandre. En mer oppdelt utredningsprosess kunne gjøre at noen hadde fått fordeler som hadde gitt urimelige ulemper for andre.

Viktige mål for E39 mellom Ålesund og Molde er blant annet å redusere reisetiden mellom byene med minst 40 minutter og at minst 10 000 flere innbyggere skal ha maksimalt 45 minutters reisetid til by. Om planleggingen bare skulle skje på delstrekninger uten å se på hele strekningen hadde det vært vanskelig å sikre at vi når disse målene.

Det kan også hende at en planlegging bare på delstrekninger hadde gitt andre mål enn de Samferdselsdepartementet har vedtatt. Det er ikke alltid slik at det som er viktig og riktig for ett lokalsamfunn er det som er viktig og riktig for et annet lokalsamfunn, og motsatt.

Utredningene av hele E39 Ålesund–Molde har gitt oss de overordnede målene for den nye vegen og et konsept for hvordan målene skal nås. Planleggingen av de ulike delstrekningene har ikke som mål å vurdere det overordnede konseptet på nytt, men skal vise hvordan vi kan lage løsninger innenfor det vedtatte konseptet som oppfyller disse målene best mulig.

Reguleringsplan for Ørskogfjellet–Vik

Delstrekningen E39 Ørskogfjellet–Vik er en del av E39 Ålesund–Molde. For E39 Ørskogfjellet–Vik har det vært lagt fram et forslag til reguleringsplan primo 2022. Det legges ut et revidert planforslag nå i sept. 2022. Det er et plannivå som er langt nede i «planleggingstrakten». Løsninger på denne delstrekningen må bygge opp under målene for hele strekningen og det konseptet som er vedtatt for den nye vegen. Disse målene og konseptet ble vedtatt i tidlige utredninger.

Under omtales innspill som er innkommet på høringen primo 2022 som ansees å være av overordnet karakter.

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE

- Planarbeidet for de enkelte delstrekningene må ta hensyn til hovedmålsettingen for prosjektet (redusere reisetida mellom byene til under en time). Dersom trinnvis utbygging ikke oppfyller dette målet, vil det være i strid med målsettingen for totalprosjektet.

Effektmål fra KVU: Reisetiden mellom Ålesund og Molde reduseres med ca. 40 min., fra 115 min til 74 min. Utredninger fra 2019 og 2021 viser at reisetidsmål vil kunne nås med god margin. Ny veg Ørskogfjellet – Vik gir et stort bidrag når kjørelengden reduseres med 13,2 km og reisetiden reduseres med 11 min. i forhold til dagens veg, gitt at Vik – Molde er bygd.

- Moment som økt trafikk inn mot byene, kødanning ved rushtidspunkt, som vil påvirke den totale kjøretiden mellom Ålesund og Molde, er ikke utredet eller kommunisert (FK har beregnet at kjørehastigheten må være 100 km/t dersom en skal oppnå pendlingstid på 45 min mellom den 75 km lange strekningen mellom Breivika og Bolsønes).

Det er ikke forutsatt reisetid på 45 min Breivika-Bolsønes. Mål fra KVU tilslter reisetid Breivika-Bolsønes i overkant av en time. Mål for pendling: Pendlingsomlandet med maks 45 min reisetid til by skal økes for 10.000 innbyggere.

- Planarbeidet må utrede konsekvensene omleggingen av E39 (flyttingen ut fra Vestnes sentrum) vil ha for samfunns, nærings- og tettstedsutvikling i Vestnes og bygdene rundt
- Konsekvenser for by- og bygdeliv er ikke utredet jf. punktet over
- Konsekvensene vegomleggingen vil ha for tettstedet Vestnes og bygdene rundt er ikke utredet

Dette kan vel ses på som et punkt. Vi legger til grunn at dette er ivaretatt ved KVU-arbeidet.

NORGES LASTEBILEIERFORBUND

- NLF mener det er stor usikkerhet knyttet til reisetidsbesparelse. Traséen for ny E39 planlegges med ett- løps tunnel, og trafikkflyten vil være avhengig av tungtrafikkens hastighet, og øvrig trafikk kan bli vesentlig heftet i stigningene.
- NLF stiller seg undrende til at dette store prosjektet kun vil gi et 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.
- NLF viser til storstilt elektrifisering av fergesamband over hele landet og peker på at det med ny fergeteknologi ikke er usannsynlig at en i et energiperspektiv helle burde ha satset på fergedrift over Romsdalsfjorden. 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.
- Tunnelen med stigning 3 % må ses i sammenheng med den undersjøiske tunnelen. NLH peker på fare for varmgang i motor for vogntog som kjører sørover mot Ålesund først kraftig og lang stigning gjennom undersjøisk tunnel og videre stigning inn i Vikakslatunnelen. Varmgang i bremser, dekk mm kan være en mulig brannfare i motsatt retning.

- NLF mener bygging/ utbedring av Ålesund – Molde må skje sammenhengende. Ikke-sammenhengende bygging / utbedring vil være kostnadsdrivende.
- NLF er undrende til hvordan kostnadsfordelingene er beregnet med tanke på bompenger og annen finansiering. Etterlyst hvor bommene skal plasseres i 4 år.

Ørskogfjellet-Vik reguleres for doble tunnelløp, men trafikkmengden tilsier at det bygges ut trinnvis med ett tunnelløp der tunnelløp nr 2 bygges når trafikkmengden tilsier dette. Videre får planlagt veg stigningsforhold (max 3,0 %) med hastighet for tungtrafikk som ikke tilsier krabbefelt. Trafikken kommer også mer spredt enn ved ferjeforbindelse.

Merknaden for øvrig går i hovedsak i forhold til konseptvalg. Senest i pressemelding 31.01.2022 stadfester samferdselsminister Jon-Ivar Nygård at «Møreaksen ligg fast». Grunnlag E39 Ålesund – Bergsøya – Tilleggsutredning Møreaksen og Romsdalsaksen (Norconsult 2021).

NATURVERNFORBUNDET

- NVF mener primært at det ikke er behov for vegnettet med den delstrekninga som er på høring. Store deler av dagens veglösning er også god nok for framtida
 - Mindre transport i framtida
 - Kortere kjøretid er ingen fordel når avstanden er så lang som mellom Ålesund og Molde (ønskelig med virksomheter og samfunn som har mindre behov for stadig kontakt over litt avstand)
 - Arealbruk vil koste med i framtida. Det må til en grunnleggende strategi med arealnøytralitet
 - Må tenkes nytt om myr slik at områdene kan ha sin funksjon
- Vesentlig viktigere å finne en god løsning på delstrekningen Digernes– Ørskogfjellet
- Vises til omtalen av E39 i NTP 2022–2033. Prosjektet Ørskogfjellet– Vik er umåtelig dårlig og med liten samfunnsnytte, men stor negativ virkning på natur. Viser til at det samme også er gjeldende for andre parseller E39 Ålesund– Molde
- NVF viser lister opp statlige planretningslinjer, rammer og føringer (i kulepunkt) og forventer at merknadsbehandlingen kvitterer ut kulepunktene på en mer grundig og tillittsvekkende måte. Føringerne som blir lagt for strekninga Breivika– Ørskogfjellet må tas med
- Påstander i orienteringsmøte om energiforbruket i eksisterende fergeopplegg Molde– Vestnes som NVF «plukka fra hverandre»? Mailutveksling må journalføres og tilgjengelig for evalueringa?

*Merknaden går i hovedsak mot konseptvalg. Senest i pressemelding 31.01.2022
stadfester samferdselsminister Jon-Ivar Nygård at «Møreaksen ligg fast». Grunnlag E39
Ålesund - Bergsøya - Tilleggsutredning Møreaksen og Romsdalsaksen (Norconsult 2021).*

ROMSDALSAKSEN

- SVV har i lengre tid drevet med manipulasjon av «utredningene» som er fremlagt Stortinget, jfr avsløringene i Tidens krav høsten 2021 og RA's kommentarer til utredninger i 2019 og 2021. Kun 23 % av befolkningen ønsker Møreaksen
- Nye nasjonale stamveger i Norge må være framtidsrettet og miljøvennlig (noe Møreaksen ikke er)
- Mangel på helhetlig planlegging gir ikke gode løsninger for massedisponering, trafikksikkerhet, risiko, miljø og bærekraft
- Forbedret fremkommelighet (tunnel gir ikke forbikjøringsmulighet, 3 % stigning er brattere enn dagens veg i Skorgedalen, tunneler har lavere regularitet)
- Reduserte kjøretøy- og tidskostnader (Høyere energikostnader og gjennomsnittlig høyere tidskostnader med Møreaksen enn Romsdalsaksen)
- Redusert ant ulykker og redusert alvorlighetsgrad (Ulykker i tunnel har større katastrofepotensiale, ferge er tryggest, Svv's påstand om at tunneler er tryggere enn veg i dagen betviles pga manglende data for lange tunneler mht monotonitet)
- Mer for pengene (fortsatt ferger og RA er langt rimeligere)
- Tunnelene kompliserer framkommelighet for syklende
- Ørskogfjellet- Molde for 1050 m høydeforskjell (60 % mer enn Gudvangasystemet som opplever alvorlige bilbranner hvert 3'dje år)
- SVV kan ikke lene seg på EU- kravet om 5 % stigning når det blir milevis med kontinuerlig 5 % stigning
- Pga sikkerhet og miljøkrav må det utarbeides analyser for hele strekningen Ålesund- Molde
- Hvordan løses trafikken gjennom Vestnes sentrum?
- Viser til 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 Ørskogfjellet. 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.»

Remmem -Ørskogfjellet får redusert trafikk som følge av Ørskogfjellet - Molde selv om E136 fra Ålesund til Dombås fortsatt vil gå her. Vik-Leirvikbukta (dagens Fv651) vil få økt trafikk når fjordkryssinga blir gratis. Tiltak på denne veglenken er regulert og medtatt som en del av prosjektet, og det er bestemt at den blir en nordlig arm av E136 for trafikk fra Dombås retning Molde.

- 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?

Løsning for bompenger tas i egen sak til Stortinget. Skissert opplegg for bompllassering legger til grunn ingen innkreving på Ørskogfjellet eller i Skorgedalen. Innkrevingspunkt planlegges nordøst for halvkrysset på E39.

- Ra etterlyser en helhetlig plan for bruk av tunnelmasser der man tar med Sunnmørssida på Ørskogfjellet

Det forventes overskudd på bergmasser også på Sunnmørssida av Ørskogfjellet. God anvendelse av overskuddsmasser er viktig for alle parseller.

ODD JARLE TALBERG

- Argumentet med redusert reisetid med tanke på felles bo- og arbeidsmarked holder ikke med ny redusert vegstandard med 80– 90 km/t.

Vegstandard er ikke redusert i forhold til KVU.

- Vikakslatunnelen reguleres for to løp- da må realkostnaden for begge løpene for begge løp tas med nå i den kommende bompengeproposisjonen

Tunnelen bygges med ett løp, mulig utvidelse senere blir et annet prosjekt.

- Vegparsellen nordover fra Remmem/ Tresfjordbrua skal ikke bli en del av E39 som i dag, men bli en ny E136- arm. Hvorfor det?

E39 er veien langs Vestlandet mens E136 er forbindelsen mot Østlandet.

- Med nedskalert hastighet og lav trafikkmengde i Vikakslatunnelen hevdes det at det ikke blir transportøkonomisk og samfunnsøkonomisk forsvarlig å bygge parsellen Ørskogfjellet– Vik

Kost/ nyttetall for strekningen er oppgitt i planframlegget med aktuell hasighet og trafikkmengde.

- Argumenterer for å ta opp igjen tidligere forslag om en E39 trasé i dagen mellom Vik og kommunesenteret/ Tresfjordbrua (også omtalt i dok 50 under). Evt inkludert en tunnelparsell fra Mistfjord til en ny rundkjøring ved miljøtunnelen/Tresfjordbrua.
 - Vil gi innsparinger både for investering og drift
 - Mer felles parsell for E39 og E136
 - Mye lokal biltrafikk flyttes fra fv 661 til ny E39– parsell
 - Gunstig for biltrafikken til og fra kommunesenteret og Tresfjordbrua.

AUDUN KARLSTRØM

- 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

Møreaksen er av de vegprosjektene i NTP som har beregnet best netto nytte pr. budsjettkrone.

- Usikkert når vegløsningen oppgraderes til å tilfredsstille reisetidskrav for et felles bo- og arbeidsmarked på 45 min

Mål for pendling: Det er pendlingsomlandet med maks 45 min reisetid til by som skal økes for 10.000 innbyggere.

- SVV innrømmer selv at de har begrenset kunnskap med lange tuneller jf «Etatsprogrammet til SVV om vegg tunneler» SVV mener selv det er behov for å dokumentere hvilke kombinasjoner av stigningsgrad/fall og kjørelengde som gir trafikksikkerhetsmessig forsvarlige løsninger. Møreaksen kan bli en trafikkfelle

Det er bygd og trafikkpåsatt flere lange tunneler. Lærdalstunnelen på om lag 24,5 km ble åpnet i 2000 og Ryfylketunnelen med toløps undersjøisk tunnel på om lag 14,4 km og 7% stigning ble åpnet i 2019.

- Hvilke faglige vurderinger forsvarer at strekningen Furneskrysset– Vestnes sentrum (mest ulykkesbelatet strekning) ikke er nødvendig å gjøre tiltak på?

Denne strekningen er ikke utenfor E39 prosjektet.

- Fv 661 beregnet for ÅDT < 4000. Trafikkberegninger viser trafikkmengde på ÅDT 5500 om Møreaksen blir bygget. Kan forvente tilsvarende økning i trafikkulykker dersom det ikke gjøres tiltak på vegen.

Tiltak på denne vegstrekningen er regulert og inngår i planene for prosjektet (rekkefølgebestemmelse)

- Vises til utredning fra Norconsult. «Det kan være behov for 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 Ørskogfjellet. Nye Veier skal overta strekningen E136 Dombås–Vestnes, men det er uklart hvordan tilknytning 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 VestnesØrskogfjellet, eller at tilsvarende midler benyttes til ny E136 fra Vestnes til Vik og felles strekning Vik–Ørskogfjellet. Må avklares.

Viser til svar Romsdalsaksen på det samme

- Vises til undersøkelse av TNS Gallup for IF skadeforsikring vedr folks ubezag og redsel for å kjøre tunnel og at en stor andel ikke vet hvordan de skal forholde seg når det begynner å brenne i tunnel. Undersøkelser og meningsmålinger viser med all tydelighet at folk flest ikke vil ha Møreaksen. Viser også til alvorlighetsgraden og katastrofepotensalet som tungbilulykker i vegg tunneler kan ha. Andelen tunge kjøretøy involvert i tunnelulykker (22 % av ulykkene) er dobbelt så stor som trafikkmengde og ulykkesandelen på åpen veg skulle tilsi (Amundsen 1996).
- Lite tillitsvekkende at det fortsatt jobbes med en miljøfiendtlig 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 Samferdselsdepartementet
- Reisetiden med Møreaksen fra Vestnes sentrum til Molde sentrum ser ut til å bli lengre med fremtidig kollektivtransport
- Møreaksen 2021 tilfredsstiller ikke bestillingen fra SD og heller ikke SVV's egen forståelse av bestillingen i 2010. Tilfredsstiller ikke lenger det som ble vedtatt av regjeringen i 2014
- At det fortsatt jobbes med Møreaksen er urovekkende

I pressemelding senest 31.01.2022 stadfester samferdselsminister Jon-Ivar Nygård at «Møreaksen ligg fast».

Oppdragsgjevar: **Statens vegvesen**

Oppdragsnr.: **52106684** Dokumentnr.: **C1**

Til: Statens vegvesen, Utbygging midt
Frå: Norconsult v/ H. P. Dimmen
Dato 2022-02-10

► Kryssvurdering E39/E136 Skorgedalen

1 Bakgrunn/innleiing

På oppdrag for Statens vegvesen har Norconsult gjennomført trafikksikkerheitsrevisjon av reguleringsplan for ny E39 på delparsell "Ørskogfjellet-Vik". Denne planen inkluderte også kryssområdet for E39/E136. Etter førespurnad gir vi nokre tilleggskommentarar til vurderinga av kryssområdet mellom ny lokalveg og E136. Før revisjonen gav revisjonsteamet nokre innspel om kva ein måtte vere særskilt merksame på i dette kryssområdet.

Om trafikksikkerheitsrevisjonar:

Trafikksikkerheitsrevisjonar for denne typen planarbeid er obligatorisk ut frå regelverket som er gitt i *Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)*. Litt om hensikt og krav til denne typen arbeid finn ein mellom anna i Statens vegvesen handbok V720 *Trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner (2021)*.

Nedanfor er nokre sitat frå handbok V720 kapittel 1:

Formålet med trafikksikkerhetsrevisjoner (TS-revisjoner) og trafikksikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjoner) er å sørge for at nye og eksisterende veg- og trafikksystem utformes eller utbedres i henhold til gjeldende krav, slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter. Det er også viktig at den systematiske gjennomgangen av infrastrukturen ivaretar universell utforming og framkommelighet for gående og syklende.

For å bli godkjent som trafikksikkerhetsrevisor må følgende krav være oppfylt:

- *Bestått eksamen i kurs i trafikksikkerhetsrevisjon med karakteren D eller bedre eller likeverdig opplæring, godkjent av Statens vegvesen.*
- *Dokumentert relevant erfaring eller utdannelse i vegutforming, tekniske trafikksikkerhetsløsninger og ulykkesanalyse.*

Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsnr.: 52106684 Dokumentnr. C1

2 Vegstandard E39/E136:

- Fellesstrekning E39/E136 (mot sør) er planlagt som H2-veg. Motortrafikkveg.
- E136 mot Vestnes er tilsvarende H1-veg (eksisterande E39/E136). Ordinær landeveg.
- Kryss E39/E136 er eit planksilt kryss (halvkryss) som har rampar mellom E39/E136 i retning Ørskogfjellet og E136 i retning Vestnes.
- Kryss E136/ny lokalveg er eit ordinært T-kryss som knytter parallel lokalveg mot sør til E136.

Vegstandard og behov for kryss med lokalveg

Nedanfor er det kopiert inn tekst fra handbok N100 *Veg- og gateutforming* og handbok N300 *Skiltnormaler*:

Vegstandard for E39/E136 over Ørskogfjellet, handbok N100:

3.3.2 H2 – Nasjonal hovedveg, ÅDT 6 000 - 12 000 og
fartsgrense 90 km/t

Vegen har standard som motortrafikkveg forutsatt planksilte kryss.

Løsninger for gående og syklende

KRAV 3.49 SKAL

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Tilbud til gående og syklende skal løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallel gang- og/eller sykkelveg.

Skilting/regulering av motortrafikkveg, handbok N300:

Skilt 503 anvendes for å etablere motortrafikkveg. Oppsetting av skiltet iverksetter følgende trafikkregler:

- På motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motortrafikkveg må det bare foregå trafikk med motorvogn, eller vogntog, som lovlig kan kjøre med minst 40 km/t på vannrett veg. Vegdirektoratet eller den det gir fullmakt kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra dette.
Moped må ikke kjøres på motortrafikkveg. (§ 4 nr. 2).
- Rygging eller vending er forbudt på motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motortrafikkveg. (§ 11 nr. 2).
- Det er forbudt å stanse på motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motortrafikkveg. (§ 17 nr. 1 e)).

- Vegen skal være avkjørselsfri.
- Vegkryss skal være planksilte.
- Det skal finnes et tilfredsstillende parallelvegnett for de kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motortrafikkvegen.

Ut frå regelverket ser ein at det er krav om ein parallel veg på denne strekninga. Det må derfor vere eit kryss ved overgangen mellom ordinær landeveg og motortrafikkveg. Frå dette krysset blir det samanhengande "ny" lokalveg i retning Ålesund. Dette blir då alternativ rute for dei trafikantane som ikkje kan nytte E39/E136.

Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsnr.: 52106684 Dokumentnr. C1

3 Gjennomførte vurderinger for T-krysset

I vurderinga er hovudprinsippet i kryssutforminga vurdert. I tillegg er også detaljar som tverrfall, breiddeutviding i kurver, lengde på venstresvingefelt mm. vurdert. E39/E136 skal dimensjonerast for modulvogntog med lengde 25,25 meter.

I høve til sjølve kryssutforminga er sentrale moment i vurderinga gjengitt i handbok V721, kap. 2.2:

Nullvisjonens krav til en sikker veglösning:

Lösningen er logisk og lettles

Lösningen inviterer til sikker atferd og fart

Lösningen stimulerer til årvåkenhet, uten å overbelaste trafikantene

Lösningen er forutsigbar og gjør det enkelt å handle riktig og vanskelig å handle feil

Lösningen har barrierer mot ubevisste feilhandlinger som å overse, misforstå og feilvurdere

Lösningen har barrierer som beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger

Figur 1 "Huskliste" for gode vegsystem, hb. V721 Risikovurderinger i vegtrafikken, kap. 2.2

Eit særtrekk i dette tilfellet er at T-krysset er plassert akkurat i splitten mellom av- og påkøyningsrampane, og at det blir ein "standardforskjell" mellom møtefri H2-veg og ordinær tofeltsveg i dette kryssområdet.

Denne løysinga er ikkje feil eller på annan måte eit avvik frå krav til kryss og krysplassering i regelverket for vegplanlegging i Statens vegvesen handbok N100 Veg- og gateutforing (2021).

Generelt om T-kryss

Denne typen kryss er godkjent kryssløysing for ordinær landeveg (H1-veg), og er då i samsvar med planlagt standard for E136. T-kryss er også eit godkjent alternativ for H2-vegar med døgntrafikk under 8000. T-kryss kan også nyttast på veg med fartsgrense 90 km/t. Ut frå trafikkprognosene er val av ordinært T-kryss innanfor nasjonale krav for kryss i dette punktet.

Registrerte ulykker i T-kryss viser (som forventa) at det er flest ulykker i kryss der sidevegstrafikken utgjer ein stor andel av totaltrafikken i krysset. I dette tilfellet er det forventa lite trafikk i sidevegen (under 10%), og ein forventar at det vil vere eit trafikksikkert kryss i høve til trafikken i krysset.

Skiltplan som indikasjon på om dette er ei god løysing

Regelverket for skilting inneholder krav til både plassering, innbyrdes rekkefølge, og avstand mellom skilt. Det blir ein del skilting i dette området, men ein ser at ein kan skilte krysset innanfor reglane som gjeld. Den relativt lange avrampen gjer at ein det blir god nok avstand og tilstrekkeleg med tid mellom kvart skilt. Dette er då ein god indikasjon på at ein er innanfor "krav" som er gjengitt i FIGUR 1.

Overgang motortrafikkveg-landeveg:

Nordgående trafikk kjem frå H2-veg med planskilte kryssløysingar og fartsgrense 90 km/t, og T-krysset kjem samstundes som nordgående trafikk er over på vanleg landeveg med møtande trafikk. I avrampen blir det mellom anna skilta med *Slutt på motortrafikkveg og ny fartsgrense 80 km/t*.

Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsnr.: 52106684 Dokumentnr. C1

Lengdefall og sikt

Det kan vere inntil 5% lengdefall på hovudvegen i kryssområder på H1-veg og H2-veg. Planlagt løysing har mindre lengdefall enn dette. Siktkrav/siktlengder for krysset er justert/forlenga i høve til lengdefallet, og har margin i høve til dette kravet.

Veglys og blending

E39/E136 er H2-veg og skal ha belysning. Kryssområdet med rampar inngår som ein del av H2-vegen, noko som inneber at det skal vere veglys også i T-krysset. Veglys er eit godt generelt trafikktryggingstiltak. Med forventa barvegstrategi på E39/E136 om vinteren, vil mellom anna både skilt og vegoppmerking vere godt synleg i dette krysset.

Biltrafikk på lokalvegar som ligg tett inntil hovudveg kan medføre blendingsfare og feilhandlingar når trafikk på hovudveg får motgåande trafikk tett inntil si høgre side. Her er det er gjort tiltak for å unngå at sørsla biltrafikk på lokalvegen blendar biltrafikk på avrampen.

Lokalvegen og venstresving av E136

Trafikkprognosene har rekna at det blir om lag ein gjennomsnittlig døgntrafikk på 200 køyretøy/dag. Sjølv om dette er relativt lite trafikk, må krysset (og lokalvegen) ha ein viss standard. I naudfall må lokalvegen også kunne fungere som omkjøringsveg, til dømes ved hendingar på E39/E136 lenger sør.

Ut frå forventa venstresvingande trafikk og fartsnivå på hovudvegen er lengda på venstresvingefellet planlagt i høve til ein standard utrekningsmodell. I dette tilfellet er venstresvingefellet lenger enn minimumskravet, noko som også gir ein margin i høve særskilde hendingar eller trafikksituasjonar.

4 Oppsummering

- T-kryss er på generelt grunnlag ei godkjent nasjonal løysing på landeveg. Det er då også godkjent som ei kryssløysing som også kan nyttast på E136. Det inneber at det er rekna som ei trafikksikker kryssløysing.
- T-krysset er planlagt i overgangen mellom H2-veg og H1-veg. Planlagt løysing med lang avkjøringsrampe gjer at ein får informert om T-krysset, og det blir ikkje vurdert som krevjande å forstå trafikkbiletet i kryssområdet.
- Tekniske krav i høve til lengdefall, sikt og venstresving er planlagt med margin i høve til minimumskrav.
- Kryssområdet vil ha veglys.
- Sentrale moment for risikovurderingar i vegtrafikken er ivaretatt i den planlagde løysinga. Det er gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon av planlagt løysing.

C01	2022-02-10	For informasjon til oppdragsgivar - vurdering av skisser	H.P.Dimmen	K-A.Aas-Prestmo	H.P.Dimmen
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidd	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengelig på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.



Statens vegvesen

Notat

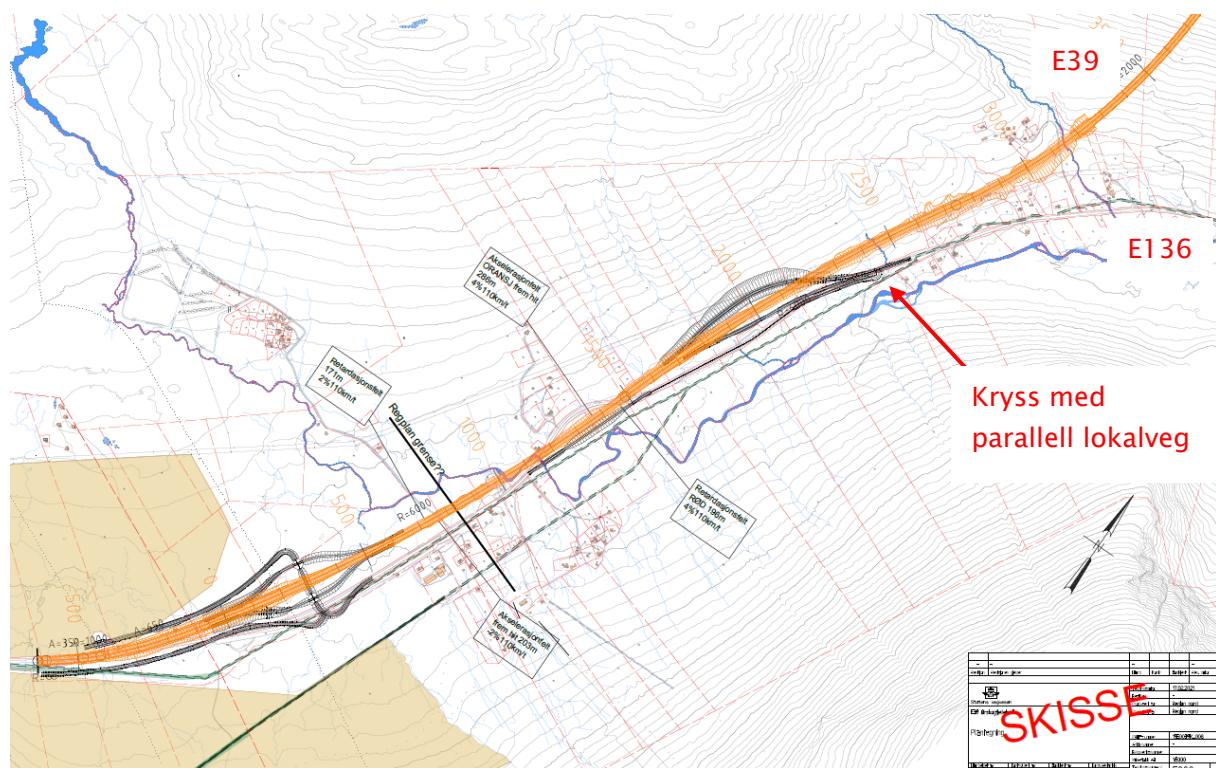
Til: BGA50 E39 Ålesund–Molde og E6 Grong–Nordland g
Fra: Veg og gate
Kopi:
Saksbehandler/telefon:
Arek Zielinkiewicz / 48092618
Vår dato: 23.03.2022
Vår referanse: 21/121550-62

Kryssvurdering – E39/E136 Molde – Ålesund på Ørskogfjellet – Skorgedalen

Innledning

Vi viser til forespørsel med ønske om vår vurdering knyttet til kryssløsning mellom E136 og en parallel lokalveg i forbindelse med prosjektet E39 Molde – Ålesund på Ørskogfjellet. Forespørselen gjelder også standard på lokalvegen. Det er lagt opp til 2-feltsveg med bredde 6,5 meter.

Lokalvegen er planlagt koblet til E136 i nærheten av kryss mellom E39 og E136, som blir et planskilt kryss (se figur nedenfor).



Trafikkmengde framskrevet til 2050 er beregnet til 3000 ÅDT (årsdøgntrafikk) på E136. Vegen er i samsvar med dimensjoneringsklasse H1, 2-feltsveg, fartsgrense 80 km/t. Lokalvegen, som er planlagt koblet til E136 gjennom T-krysset, viser trafikk på 200 ÅDT.

I tillegg til at sidevegstrafikken er ganske lav, er det også tilnærmet null trafikk til venstre fra lokalvegen, da lokalvegen vil ha tilgang til hovedkrysset lenger sør til samme område (se figuren ovenfor). Dette er en stor fordel fordi venstresving fra sideveger er ofte den svingebevegelsen som først har kapasitetsproblemer i mer trafikkerte kryss på grunn av vikepliktsforholdene. I dette krysset blir det da i praksis kun to svingebevegelser en vil ha trafikk i – høyresving fra lokalveg, samt venstresving fra E136.

Krav til kryssløsninger i Håndbok N100

T-kryss er i henhold til Håndbok N100 eneste normert kryssløsning for nasjonale hovedveger i dimensjoneringsklasse H1 (dimensjoneringsklassen som er i samsvar med planlagt standard for E136):

3.3.1 H1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6 000 og fartsgrense 80 km/t

KRAV 3.19 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Kryss skal bygges som forkjørsregulert T-kryss og utformes i samsvar med kapittel 4.1.1.

T-kryss gir tilstrekkelig trafikksikkerhetsnivå på veger med ÅDT opp mot 8000. Det stilles også en rekke andre krav knyttet til utforming av T-kryss, som gjør at trafikksikkerheten er på riktig nivå, bl.a. siktkrav, linjeføringskrav, særskilte krav knyttet til plassering av T-kryss på kurver osv. Ved større hovedvegs- og sidevegstrafikk stilles det krav til utforming av venstresvingefelt (ev. passeringsslomme) for å sikre at både trafikksikkerhet og fremkommelighet er på riktig nivå.

Etablering av planskilt kryss, som er høyere standard kryss, er samfunnsøkonomisk lønnsomt ved hovedvegstrafikk på over 6 000 ÅDT. Videre ved ÅDT > 8 000 er planskilt kryss eneste normert kryssløsning på nye vegstrekninger.

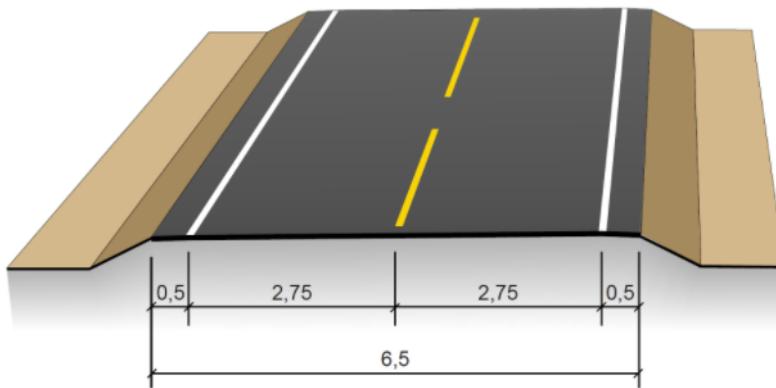
Krav til standard på lokalveg i Håndbok N100

Det er lagt opp til 2-feltsveg med bredde 6,5 meter. Ved ÅDT < 500 skal lokale veger ha kun ett felt og bredde 4,0 meter. Siden vegen skal kunne fungere som omkjøringsveg ved hendelser på E39/E136, er planlagt bredde 6,5 meter riktig og tilstrekkelig. Den tilsvarer minste normert bredde for 2-feltsveger i Håndbok N100:

KRAV 3.102 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Vegbredden skal være minst 6,5 m, med skulderbredde minimum 0,5 m, som vist i [Figur 3.7](#). Ved horisontalkurveradius ≤ 500 m skal breddeutvidelse legges inn iht. kapittel [5.3](#).

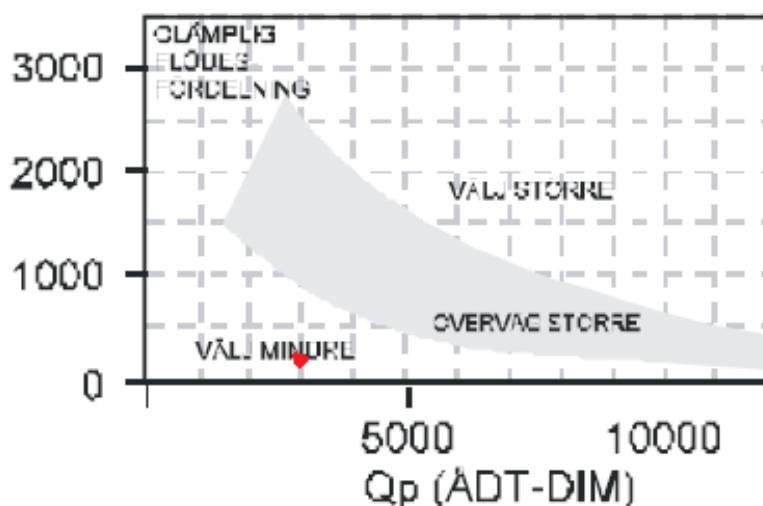


Bakgrunn til valg av type og størrelse av T-kryss Sverige

I den svenska vagnormalen vises det bl.a. hvilke tre ulike typer T-kryss (mindre eller større) som bør velges for at den forventede ulykkesfrekvensen blir på et akseptabelt nivå ($Q_p = \text{ÅDT på primærveg}$, $Q_s = \text{ÅDT på sekundærveg}$):

VR90 LANDSBYGD

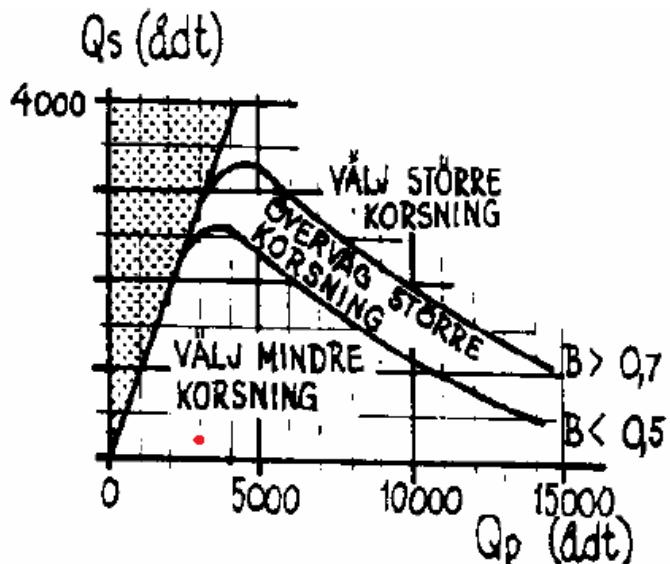
$Q_s (\text{ÅDT-DIM})$



T-kryss er en normert løsning opp til 12 000 ÅDT på primærveg og 3 000 ÅDT på sideveg ved fartsgrense opptil 90 km/t i Sverige. Det gråe området i figuren gjenspeiler forventet ulykkesfrekvens på mellom 0,5 og 1,0 ulykker per år. Ved ulykkesfrekvens over 1,0 ulykker per år stilles det krav til tiltak f.eks. svingefelt, kanalisering osv. Med tiltakene er kryss kalt «større» (jfr. figuren ovenfor). Vi har merket det planlagte T-krysset med rød prikk. Moderat ÅDT på E136 og lav trafikk til/fra lokalvegen tilsier at ordinært T-kryss uten tvil er en riktig kryssløsning. Det er lang vei til å kunne vurdere at noen ekstra tiltak vil være nødvendig og enda lengre vei til å kunne vurdere høyere standard kryss (planskilt kryss).

I andre figuren fra svenska vagnormalen vises det også belastningsgrad (B), som tilsier i hvor stor grad kapasiteten på sidevegen blir utnyttet:

VR90



Ved $B>0,7$ kreves det ekstra tiltak som bedrer fremkommeligheten i krysset. Også her har vi merket det planlagte T-krysset med rød prikk. Belastningsgrad i krysset blir ikke høyere enn 0,05. Dette bekrefter ytterligere at T-kryss er en rett kryssløsning som sikrer svært god fremkommelighet.

Konklusjon

Med bakgrunn i trafikken, aktuelle krav, samt sammenligning med svenske krav, vurderer Vegdirektoratet at T-kryss mellom E136 og en parallel lokalveg på Ørskogsfjellet er den eneste kryssløsningen som blir samfunnsøkonomisk lønnsom. Investering på høyere standard kryss (planskilt kryss) ville da gi liten nytte for svært stor kostnad.

Bredde 6,5 meter på lokalveg er riktig med hensyn til at vegen skal kunne fungere som omkjøringsveg ved hendelser på E39/E136. På grunn av trafikkavvikling ved hendelse, kan venstresvingefelt fra E136 til lokalvegen vurderes som permanent løsning, men det er ikke krav om dette.

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk

Med hilsen

Randi Harnes
avdelingsdirektør

Tanja Loftsgarden
seksjonssjef



Statens vegvesen

Notat

Til: Magnhild Rømyhr
Fra: Hanne Hegseth
Kopi til:

Saksbehandler: Hanne Hegseth
Tlf saksbeh.: 995 87 855
Vår dato: 7.9.2022

Mandat for prosjekt om økologisk kompensasjon – E39 Digernes–Vik

Bakgrunn

Utbygging av ny E39 mellom Digernes og Vik vil medføre betydelige negative konsekvenser for nasjonale/vesentlig regionale interesser på miljøområdet, særlig knyttet til nedbygging av myr. I høringsuttalelse til reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet–Vik (Oransje alternativ), har Statsforvalteren i Møre og Romsdal bedt om at det planlegges kompenserende tiltak (økologisk kompensasjon). Også kommende plan for Digernes–Ørskogfjellet vil komme i konflikt med nasjonale/vesentlig regionale miljøinteresser. Det er derfor naturlig at hele strekningen Digernes–Vik ses under ett ved vurdering av kompenserende tiltak.

Mål og innhold

Målet med prosjektet er å finne og beskrive aktuelle kompenserende tiltak ved tap av nasjonale/vesentlig regionale miljøverdier, som følge av utbygging av ny E39 mellom Digernes og Vik. Aktuelle tiltak skal lokaliseres i Møre og Romsdal, primært i Vestnes og Ålesund kommuner, og skal ikke være kostnadsdrivende.

Følgende skal inngå i prosjektet:

- En vurdering av hva som skal kompenseres (verdier og omfang)
- En oversikt over og beskrivelse av aktuelle kompenserende tiltak, inkludert vurdering av egnethet (herunder nytte, kostnad og juridisk og praktisk gjennomførbarhet).

Detaljeringsnivået for arbeidet tilpasses status for planarbeidet og informasjonen som er kjent på tidspunktet for gjennomføring av prosjektet.

Prosjektet skal i all hovedsak basere seg på eksisterende kunnskap og kartlegginger fra området, og innhenting av erfaringer fra andre relevante prosjekter/fagpersoner. Det kan være aktuelt med befaring ved behov.

Det skal leveres en SVV-rapport med resultatene fra prosjektet.

Organisering

Det settes ned en arbeidsgruppe som ledes av SVV. Arbeidsgruppa består av:

- SVV v. Hanne Hegseth (naturforvaltning – leder arbeidsgruppa)
- Sweco v. Aslaug Nastad (biologi)
- Statsforvalteren i Møre og Romsdal v. Yngvild Meinseth (alt. Jorunn Eriksen) (arealplan)

I tillegg til selve arbeidsgruppa, knyttes følgende ressurser til prosjektet og involveres ved behov:

- Vestnes kommune v. Alexander Connor (miljø)
- Ålesund kommune v. Tor-Amund Røsberg (miljø)
- SVV v. Vegard Løkken Opsahl (byggherrekompetanse)
- SVV v. Arild Grønsberg (eiendomsfag)
- SVV v. Arne Kavli (geoteknikk)
- SVV v. Marie Catrin Kristiansen (naturforvaltning)

Tidsramme

Prosjektet gjennomføres i perioden 15. september 2022–15. desember 2023.

Økonomisk ramme

Prosjektet har en økonomisk ramme på kr. 100 000,-.

Rapportering

Arbeidsgruppas leder Hanne Hegseth rapporterer status og fremdrift til hovedprosjektet E39 Ålesund–Molde v. Tone Hammer hver tredje måned.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag