

Arkivseksjonen

Dokumentdato

Vår referanse

15.12.2022

2022/19236 GRKJ

Vår saksbehandlar  
Kjersti Gran

Dykkar dato

Dykkar referanse  
20/23625

STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

## Automatisk tilbakemelding - Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal - Ørsta kommune, PlanID2017007

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) viser til plansaka som de har sendt på høyring. DSB har diverre ikkje kapasitet til å gå inn i alle mottekne plansaker og sender difor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvaltaren som skal følgje opp at omsynet til samfunnstryggleiken er teken hand om i plansaker. Statsforvaltaren har også eit ansvar for samordning av statlege innseiingar til kommunale planar.

DSB har innseiingskompetanse etter plan- og bygningslova i plansaker som råkar følgjande område:

- Verksemdar som handterer farlege stoff medrekna storulukkeverksemdar
- Transport av farleg gods
- Branntryggleik medrekna tunellar og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistrikta)

Sidan Statsforvaltaren har eit overordna ansvar for å følgje opp samfunnstryggleik i planar, vil også desse områda kunne inngå som ein del av Statsforvaltaren si oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvaltaren og vil gje fagleg innspel til Statsforvaltaren om det er naudsynt.

**Om det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaka, bed vi om at høyringa sendast inn til DSB på nytt med tydeleg oppgjeving av kva tilhøve det bedast om uttale frå DSB til.**

*Dersom plansaka gjeld areal knytt til etablert storulykkeverksemd eller areal der ein planlegg etablering av anlegg som sikkert eller kanskje vil bli storulykkeanlegg, ber vi også om at høyringa blir send DSB på nytt. Det må gå fram av oversendinga at saka gjeld plansak knytt til anlegg omfatta av storulykkeforskrifta.*

Vi viser elles til [www.dsb.no](http://www.dsb.no) for DSB sin rettleiar om samfunnstryggleik i arealplanlegginga til kommunen og rettleiar om tryggleiken rundt storulykkeverksemdar.

Med helsing  
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Helle G Nielsen  
seksjonssjef

Kjersti Gran  
konsulent

Dokumentet er godkjend elektronisk og sendast derfor utan underskrift.

**Postadresse**  
Direktoratet for  
samfunnssikkerhet og beredskap

**Besøksadresse**  
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

**Telefon**  
33 41 25 00

**Telefaks**  
33 31 06 60

**Organisasjonsnummer**  
974 760 983

Postboks 2014  
3103 Tønsberg

**E-post**  
postmottak@dsb.no

**Internett**  
www.dsb.no



## Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dato: 09.02.2023  
Vår ref: 22/06227-2  
Deres ref: 20/23625-55

### Fråsegn til høyring og offentleg ettersyn for reguleringsplan for E39 Liadal i Ørsta kommune

#### POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50  
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)

WEB [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

#### SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard (DMF) viser til ovannemnde sak, datert 12. desember 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndigheit ved forvaltning og utnytting av mineralske ressursar, og skal bidra til størst mogleg samla verdiskaping basert på ein forsvarleg og berekraftig utvinning og foredling av mineral. Vi forvaltar lov om erverv og utvinning av mineralske ressursar (minerallova), og har eit særleg ansvar for at mineralressursar blir teke omsyn til i saker etter plan- og bygningslova.

Sentrale mål i mineralforvaltninga er å sikre tilgangen til mineralressursane i framtida og å unngå at viktige førekomstar blir gjort utilgjengeleg av arealbruk som hindrar framtidig utnytting.

#### Om saka

Statens vegvesen har i samarbeid med Ørsta kommune, utarbeidd framlegg til detaljregulering for E39 Liadal. Planen skal legge til rette for å sikre Liadalsmuren, utvide E39 i bredden og etablere gang- og sykkelveg langs E39.

Det er vurdert at planen ikkje er omfatta av krav i forskrift til konsekvensutgreiing.

#### Fråsegn frå DMF

DMF fekk ikkje tilsendt oppstartsvarsel i 2018, og har dermed ikkje gjeve fråsegn tidlegare i prosessen. Vi ber om at vi i framtida blir varsla frå og med oppstart i tilsvarande planprosessar.

Planområdet rører så vidt ved ein lausmasseførekomst, registrert i Noregs geologiske undersøking (NGU) sin Grus- og pukkkdatabase<sup>1</sup>. Førekomsten er i stor grad utbygd til nærings- og bustadføremaal.

Punkt 7.8.3 *Drivverdige fjell- og lausmasseførekomstar*, i planomtala legg fram at

<sup>1</sup> Liadal lausmasseførekomst, Grus- og pukkkdatabasen (NGU):

[https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus\\_pukk/visGrusPukkDeponiOmr.php?objid=56143](https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusPukkDeponiOmr.php?objid=56143)



det har vært eit lite grustak på gbnr. 5/8. Masseuttaket ligg utanfor grusførekomsten i databasen til (NGU). I følgje forslagsstillar er uttaket av lita næringsmessig betydning, ettersom det ikkje lenger er aktiv drift. Det blir ikkje lagt til rette for direkte tilkomst frå E39 til det nedlagte grustaket. DMF ser av fly- og terrengbilda at uttaket er revegetert. Vi oppmodar om at planen òg omtalar at det er ein registrert grusførekomst i området, sjølv om den ikkje er av vesentleg betydning for plantiltaket.

Planen har og ei rekkefølgjeføresegn om at eventuelle overskotsmassar frå vegprosjektet skal lagrast i godkjent deponi. DMF oppmodar generelt om at overskotsmassar i størst mogleg grad blir nytta lokalt eller i andre prosjekt framfor permanent deponering.

For nærmare informasjon om minerallova med tilhøyrande forskrifter, sjå heimesida vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no). Her finn du og vår digitale kartløysning, som er eit nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettar m.m., supplert med relevante kartdata frå andre etatar.

Med helsing

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonssjef

Karoline Walsøe Egholm  
rådgjevar

*Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskrivne signaturar.*  
Sakshandsamar: Karoline Walsøe Egholm

Mottakarar:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Kopi til:



**NVE**  
Noregs vassdrags-  
og energidirektorat

Statens vegvesen  
Postboks 1010  
2605 LILLEHAMMER

**Vår dato:** 01.02.2023  
**Vår ref.:** 201800224-4 Oppgi ved kontakt  
**Dykkar ref.:** 20/23625-55

**Sakshandsamar:** Ole-Jakob Sande,  
22959545, ojs@nve.no

## **NVE sin uttale til offentlig ettersyn av framlegg til detaljregulering for E39 Liadal i Ørsta kommune**

Vi viser til brev datert 12.12.2022. Saka gjeld offentlig ettersyn av framlegg til detaljregulering for E39 Liadal i Ørsta kommune. Føremålet med planarbeidet er å legge til rette eit effektivt og trygt transportsystem ved å etablere eit formelt grunnlag for utbetring av «Liadalsmuren», breiddeutviding av E39, samt legge til rette for eit samanhengande tilbod for gåande og syklande på strekninga.

### **Om NVE**

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

NVE ga generelt innspel til planarbeidet i brev datert 06.02.2018.

### **NVE sin konkrete uttale**

#### *Skredfare i bratt terreng*

Heile planområdet ligg innanfor område som er kartlagt for skredfare i bratt terreng, jf. faresonekart i NVE Atlas. Fareområda er regulert med omsynssone skredfare H310 i framlegg til plankart, med tilhøyrande føresegn § 10 a) som m.a. set krav i samsvar med tryggleikskrava i byggtknisk forskrift (TEK17) § 7-3. For vegareal definerer føresegna at tryggleikskrava som er gitt i Statens vegvesen si handbok N200 gjeld.



NVE har ikkje avgjerande merknader, men vi gjer merksam på at det i føresegnene § 10 a) andre strekpunkt er ein skrivefeil. Årleg sannsyn må vere 1/5000 og ikkje 1/1000 slik det står. NVE rår til at skrivefeilen vert retta før slutthandsaming.

#### *Grunnforhold*

Planområdet ligg under marin grense og i område med potensiale for marine avsetningar, jf. aktsemdskart i NVE Atlas. I område med marine avsetningar kan ein ikkje utelukke førekomstar av kvikkleire.

Det er gjort omfattande grunnundersøkingar i samband med planarbeidet. Vi les plandokumenta slik at det ikkje er gjort funn av kvikkleire. Eventuell breiddeutviding på austsida av eksisterande veg er vurdert som utfordrande i høve til stabilitet i bratte lausmasseskråningar. På vestsida av vegen er det vurdert greie forhold for fundamentering. Planen legg til rette for breiddeutviding mot vest og trong for innløyising av fleire eigedomar som er nytta til bustad eller fritidsbustad. I framlegg til føresegner er det sett krav om å følgje råda i geotekniske rapportar.

NVE saknar at risiko- og sårbaranalysen (ROS) eller dei geotekniske rapportane har eintydig konklusjon på fare for områdeskred av kvikkleire i samsvar med prosedyren i NVE rettleiar [1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). NVE har elles ikkje merknader knytt til grunnforholda.

#### **Meir informasjon**

De finn mykje informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttale i saka er nødvendigvis ikkje uttømmende. For å få ei fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert rettleiar for reguleringsplan](#), som leier dykk gjennom alle våre fagområde, og gir dykk verktøy og innspel til korleis våre tema skal takast omsyn til i reguleringsplanen. Dersom de har spørsmål, eller det er noko i denne uttalen som er uklart, kan de ta kontakt pr. telefon eller e-post.

#### **Kommunen sitt ansvar**

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig omsyn til flaum- og skredfare, overvatn, vassdrag og energianlegg i arealplanar, byggeløyve og dispensasjonar. Dette gjeld uavhengig av om NVE har gitt råd, uttale, eller motsegn til saka.

Med helsing

Øyvind Leirset  
Seksjonssjef

Ole-Jakob Sande  
Senioringeniør



*Dokumentet blir sendt utan underskrift. Det er godkjend etter interne rutinar.*

**Mottakarar:**

Statens vegvesen

**Kopimottakarar:**

STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL

Møre og Romsdal fylkeskommune

ØRSTA KOMMUNE



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Statens vegvesen  
Postboks 1010, Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
20/23625-55	12.12.2022	157868/2022/REGULERINGSPLAN/1520	Synnøve Valle, 71 28 02 39	15.02.2023

## Ørsta kommune - detaljregulering - reguleringsplan E39 Liadal - fråsegn ved offentlig ettersyn

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

*Fylkeskommunen er på vegner av staten delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvaltning, naturressursforvaltning og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.*

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

*Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av [regionalt planforum](#). Vi rår til at alle kommuneplanar blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentlig ettersyn.*

### INNLEIING

Saka gjeld offentlig ettersyn av detaljregulering for E 39 Liadal. Målet med reguleringa er å legge til rette for å sikre «Liadalsmuren», breiddeutvide E39, og etablere gang- og sykkelveg langs E39 austside. Det er også gjort endringar i avkøyrslar og tilrettelegging for busslommer på strekninga.

### MERKNADER TIL PLANFORSLAGET

#### Samferdsel

Det blir i planen lagt til grunn vegklasse Hø1, der kor handbok N100 opnar opp for at kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg kan vere i plan. Av omsyn til tryggleik for mjuke trafikantar er det svært viktig at det blir lagt til rette for ei trygg kryssing av E39 til busshaldeplassane i planområdet. Ved etablering av tosidige busshaldeplassar heilt sør i planområdet ser vi at det vil kunne bli kryssing av europavegen, også i samband med skoleskyss, sjølv om transporten kjem til å gå slik han gjer i dag.

Det blir også nemnt i planomtalen at brukarar av sørgående haldeplass må krysse europavegen, og at det vil til ein viss grad blir lagt til rette for eit «naturleg» kryssingspunkt over E39. Vi saknar ei meir konkret vurdering av dette kryssingspunktet og korleis

tryggleik for mjuke trafikantar blir tilstrekkeleg tatt vare på ved kryssing. Er det til dømes aktuelt å etablere dette som eit tilrettelagt kryssingspunkt med forsterka lyssetting? Sjølv om skoleskyssordninga held fram som i dag, hindrar ikkje dette at barn og unge kryssa europavegen for å nytte sørgåande haldeplass.

Det er nokre bustader sør for europavegen knytt til Nipevegen, som vil kunne nytte dei nye busshaldeplassane. Desse bustadane har ikkje tilgang på opparbeidde busshaldeplassar i dag, og vi er kjende med at det vil vere behov for skoleskyss for bustadane dei komande åra. Det bør bli lagt opp til godt gang samband frå Nipevegen og opp til busshaldeplassane, slik at barn og unge får trygge ganglenker til og frå skoleskyssen.

### **Automatisk freda kulturminne**

Sidan 2017, før oppstart av reguleringsplanen i 2018, har det vore tett dialog mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen kring konflikten mellom dei arkeologiske lokalitetane og utforminga av planen. I starten vart det lagt vekt på at ein først måtte vurdere og kartlegge kulturminna, som kom i direkte eller indirekte konflikt med planen. Gjennom fleire møte er det presisert at fylkeskommunen ønsker å ta i vare kulturmiljøet, og det er arbeid mykje med å finne løysingar som i minst mogleg grad går ut over kulturminna, og samstundes tek i vare trafikktryggleik langs traséen.

Fylkeskommunen har heile tida bede Statens vegvesen om å granske alle andre moglege alternativ, som ikkje kjem i direkte konflikt med kulturminna og kulturmiljøet. Særleg gjeld dette dei arkeologiske lokalitetane ID 139352 og 139354, der det gjort funn som er relativt sjeldne i disse fjordstrøka.

I vår fråsegn 08.01.2018 rådde vi sterkt til å utgreie andre alternativ med utviding av vegen mot aust, og ikkje mot vest. I tillegg vart det stilt krav om at det utvida arealet i reguleringsplanen skulle registrerast for nye, automatisk freda kulturminne. Registreringane vart utført hausten same året. Det vart då påvist automatisk freda kulturminne i eit utvida område sør for lokalitetane nemnt ovanfor. Det vart også gjort funn nord for lokalitet 145202, slik at denne lokaliteten vart utvida nordover. Funn situasjonen endra seg mykje etter registreringane, og området viser seg å vere nytta i fleire fasar i førhistorisk tid, heilt frå stein- og bronsealder til jernalder. Vi har også kulturminne frå nyare tids busetting, som saman med gamlevegen skaper eit samla, stort kulturmiljø. Det er vurdert om gamlevegen kan ha røtter tilbake til mellomalder, men dette kan ein ikkje seie sikkert. Det vil i tilfelle vere vegfare, og ikkje dagens konstruksjon.

I møte med Vegvesenet 19.11.2018 vart fylkeskommunen informert om dei byggetekniske utfordringane ei utviding mot aust ville møte på. Vegvesenet var usikre på om ei slik utviding i det heile tatt var realiserbar. I referatet frå møtet står følgjande:

*«Vegutviding mot aust: Mest ustabil parti rundt pel 400. Svært krevjande å få god stabilitet i høge skjeringar mot etablert bustadfelt. Det må gjerast tunge sikringstiltak i form av jordnagling i midtpartiet der murane er høgast i dag, og vidare med spunting på ei strekning forbi busslomma, m.a. grunna leirhaldig grunn. Tiltaket vil innebere om lag 10 meter høge murar aust for vegen. Tiltaket er svært kostnads-krevjande, anslått minimum 30 mill. berre til sikringstiltak. Anleggsarbeidet blir óg svært krevjande. Lite truleg at denne løysinga er realiserbar.»*

Vegvesenet viser også til, at uansett om ein utvidar vegen mot aust, vil det føre til at bustadane i vest må sanerast, og at sjølve vegbygginga vil bli ekstra utfordrande ved utviding mot aust.

Fylkeskommunen meinte i møtet likevel at alternative traséar og utvidingar av vegen i aust bør synleggjerast og at ei utviding mot vest i utgangspunktet ikkje er ønskeleg. Det



vart avgjort at Vegvesenet måtte gjere ei tematisk og systematisk framstilling med fordeler og ulemper av løysingsalternativa som vart lagt fram i møtet, evt. også andre moglege alternativ. Dette for å ha eit breiare avgjerdsgrunnlag. Vurderinga må drøfte trafikktryggleik, framkome for køyrande på E39, framkome for gåande og syklende, arkeologi, innløyising av hus, anleggsgjennomføring, grov kostnadskalkyle, måloppnåing mv.

Statens vegvesen gir no si faglege tilråding om alternativ, og vi oppfattar at det ut frå deira vurdering ikkje er mogleg å bygge ein forsvarleg veg utan å komme i konflikt med både automatisk freda og nyare tids kulturminne. Vi føreset at dette er gjort på eit vidt, fagleg grunnlag og tek konklusjonen til etterretning. Dersom det ikkje finst alternative måtar å utbetre denne strekninga av E39 på, som tek i vare trafikktryggleik, kulturmiljø og tryggleik for eksisterande busetting på, vil vi starte behandlinga av nødvendige dispensasjonssøknader i medhald av kulturminnelova. Planen vil då bli oversendt til Universitetsmuseet i Bergen for vidare kulturfagleg vurdering.

Merknadene nedanfor har dette som utgangspunkt, og skal sikre at plankartet som oversendast Universitetsmuseet, er formelt korrekte og tilstrekkelege til at ein kan behandle ein eventuell dispensasjon etter kulturminnelova, § 8.4. Det er to forhold som då må rettast opp, og som gjer at planen ikkje kan eigengodkjennast slik han ligg føre:

- Dei arkeologiske lokalitetane som tiltakshavar ønsker å få frigitt er ikkje tydeleg nok markerte i plankartet. Spesielt gjeld dette for ID 139354 og 139352. Desse må tydelegare avmerkast i plankartet, og gjerne ligge over kartlaget som viser arealføremål, ikkje berre den ytre RpBo-grensa som omkransar lokalitetane.
- Planområdet er noko innskrenka i forhold til opphavleg avgrensing, slik at delar av lokalitetane vert liggande att som mindre, urørte restar. Desse må innlemmast i plankartet og tilpassast i forhold til RpBo-avgrensinga.

Inntil desse endringane er gjort, kan vi ikkje starte dispensasjonsbehandling etter kulturminnelova. Sjølve dispensasjonsbehandlinga startar med at vi sender planen vidare til Universitetsmuseet i Bergen for fagleg uttale.

Vi ber om at det blir teke kontakt dersom noko er uklart.

### **Landbruk**

Jordvern inneber å sikre at den beste jorda framleis blir brukt til å dyrke mat og ikkje omdisponert til andre formål. I nasjonal jordvernstrategi har Stortinget fastsett eit mål om at den årlege omdisponeringa av dyrka jord må vere under 3000 dekar.

Fylkestinget vedtok ved handsaminga av fylkesstrategi for 2023-2026 at den årlege omdisponeringa av dyrka jord i fylket ikkje skal overstige 100 dekar.

Utbygging av tiltaket vil medføre omdisponering av dyrka mark til vegformål og redusere storleiken på dei dyrka areala på vestsida av europavegen. Vi føreset at minst mogleg dyrkajord vert omdisponert og at jordmassane frå det omdisponerte arealet vert teke vare på.

### **KONKLUSJON**

Før vi kan behandle ein dispensasjon etter kulturminnelova, § 8.4, ber vi om at dei arkeologiske lokalitetane vert tydelegare avmerka i plankartet. Planområdet er også noko innskrenka i forhold til opphavleg avgrensing, slik at delar av lokalitetane vert liggande att som mindre, urørte restar. Desse må innlemmast i plankartet og tilpassast i forhold til rpbo-avgrensinga. Planen kan ikkje eigengodkjennast før dette er gjort.

Med helsing

Johnny Loen  
Plansamordnar

Synnøve Valle  
Rådgivar

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur*

Fagsaksbehandlar

Samferdsel: rådgivar Lisa Enstad, tlf. 71 28 05 40

Automatisk freda kulturminne: arkeolog Arve Eiken Nytun, tlf. 71 28 03 25

Kopi:  
Ørsta kommune  
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal  
NVE  
Riksantikvaren



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

STATENS VEGVESEN MOLDE KONTORSTED  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		2018/358 - 73472/2023	Arve Nytnun, 71 28 03 25	30.06.2023

## Ørsta kommune - detaljregulering - reguleringsplan E39 Liadal

### Konflikt med kulturminne-ID 139352, 139354, 145202 og 246513

Vi viser til motteke brev datert 12.12.2022 med vedlagt forslag til reguleringsplan for E39 Liadal i Ørsta kommune, Møre og Romsdal fylke. Vi viser og til vår fråsegn datert 15.02.2023, samt tilrådingbrev datert 16.05.2023 frå Universitetsmuseet i Bergen.

Innanfor planområde er det registrert 4 arkeologiske lokalitetar som er automatisk freda i medhald av lov 9.juni 1978 nr.50 om kulturminne (kulturminnelova) § 4 første ledd.

I vår fråsegn den 15.02.2023 bad vi om at dei arkeologiske lokalitetane vart gjort betre markert i plankartet, før vi sendte forslaget vidare til Universitetsmuseet i Bergen. Det vart også kommentert at enkelte lokalitetsgrenser ikkje låg innanfor opphavleg plangrense, og at dette var uheldig med tanke på at eventuelle bitar av lokalitetar kunne bli liggande att utanfor planområde. Etter telefonmøte og dialog med Universitetsmuseet i Bergen, vart vi einige om at det dei til tross for dette ville ta imot planen for fagleg uttale. Brevet med fagleg tilråding vart då sendt fylkeskommunen 16.05.2023.

### Lovheimel og styresmakt

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

### Skildring av kulturminna

Møre og Romsdal fylkeskommune har ved fleire høve gjort arkeologiske registreringar i området, og fleire av kulturminna som vart påviste ligg i konflikt med føreslått plan.

Kulturminne ID 145202 (Feilaktig nemnt som 125202 i Universitetsmuseets tilråding) vart påvist av fylkeskommunen i 2010 i forbindelse med reguleringsplan for bustadfelt og vassleidningar i

samanheng til dette. Under denne registreringa vart det påvist kokegroper, stolpehol og fleirfasa dyrkingslag.

Kulturminne ID 139352 og 139354 (feilaktig nemnt som 129354 i Universitetsmuseets tilråding) vart påvist av fylkeskommunen i 2010 i forbindelse med utviding av E39. Det vart påvist fleire spor etter busetting og aktivitetsspor under lokalitetane, som til dømes stolpehol, steinøkser og andre artefakta knytt til siste del av steinalderen.

Kulturminne 246513 vart påvist av fylkeskommunen i hausten 2017 i forbindelse med reguleringsplanen for E39 Liadal. Denne lokaliteten strekk seg over eit større område, og mange av funna må sjåast i samanheng med lokalitetane 139352 og 139354. Det vart påvist kokegroper fossile dyrkingslag og stolpehol. Dateringane spennar frå yngre steinalder til førromersk jernalder. Noko som viser til busetting og jordbruk i fleire tidsperiodar. I forbindelse med dette vart også lokalitet 145202 utvida då det vart gjort fleire funn i området.

Samla viser dei arkeologiske lokalitetane på Liadal ei stor forhistorisk tidsdjupt innanfor eit relativt avgrensa område. Dei arkeologiske kulturminna er spesielle med tanke på plasseringa på den smale landskapsbredden nedanfor dei bratte fjella i aust. Spesielt spanande er dei tidlege jordbruksspora som er daterte til siste del av steinalder og bronsealder.

### **Planforslaget**

Planforslaget for reguleringsplanen for E39 vart oversendt fylkeskommunen for uttale 12.12.2022 med tilhøyrande plankart og føresegner. Plankartet var, og er framleis utydelege og vanskelege og lese, men i samråd med Universitetsmuseet i Bergen vart det bestemt at ein likevel kunne legge plankartet til vurdering, samt bruk av temakart i forbindelse med ei fagleg tilråding av planen. Planforslaget er i konflikt med 4 automatisk freda kulturminne, der spesielt kulturminne ID 246513 dekkjer store delar av område. Sidan 2018 har fylkeskommunen råda Statens vegvesen i å finne alternative utvidingar av veg mot aust, slik at det arkeologiske kulturlandskapet i minst mogleg grad vert påverka.

### **Skildring av konflikten mellom arealbruken i planen og kulturminne**

Konflikten mellom arealbruken og dei automatisk freda kulturminne er stor, både direkte og indirekte. Den direkte konflikten med tiltaket er tydeleg skildra i plankartet, der store delar av lokalitetane vil bli påverka av vegutbygginga. Anleggsaktiviteten krev stor plass på markane i vest og det er derfor berre dei vestlegaste delane av lokalitetane 139352, 139354 og 246513 som ikkje vil bli direkte råka. Likevel er det truleg at anleggsaktiviteten kan kome i konflikt også med utkantane av lokalitetane. Vi vil derfor meine at konflikten med dei arkeologiske lokalitetane nærmast er total. Dei eventuelle strukturane som ikkje vil bli råka vil også bli indirekte påverka, og tiltakets art vil forringe opplevingsverdien av kulturlandskapet. Også lokalitet 145202 vil i stor grad bli påverka av tiltaket, samt behovet for riggområde og andre funksjonar under gjennomføring av planen. Etter Statens vegvesen sitt seinaste forslag til reguleringsplan, vil konflikten vere for stor til at dei arkeologiske kulturminne vil kunne ivaretakast på ein god måte gjennom vern.

### **Universitetsmuseet i Bergen sine merknadar og vurdering av saka**

I brevet med fagleg tilråding frå Universitetsmuseet i Bergen, datert 16.05.2023 skriv museet fyljande om verdien av dei arkeologiske spora:

*«De påviste kulturspor ved Liadalen har stor vitenskapelig interesse. Spesiell påvisningen av dyrking og langhus bebyggelse fra tidlig jordbruk er interessant. Museet har gjennomført flere arkeologiske og botaniske undersøkelser av tidlig jordbruksbosetting, men det er mest fra landskapene langs indre deler av Sognefjorden. Dette er kulturlandskap og biotop av en annerledes sammensetning enn de vi finner i mer kystnære strøk av Sunnmøre. En arkeobotanisk undersøkelse av de registrerte kultursporene vil har stor betydning i en komparativ analyse mellom de forskjellige vestlandske landskaper. Det kan vel tenkes at det er forskjell i økonomisk jordbruksstrategi imellom fjor- og kystlandskaper.»*

Når det kjem til den samfunnsmessige verdien av tiltaket sett opp i mot kulturminna skriv Universitetsmuseet fyljande:

*«Universitetsmuseet i Bergen vurderer at veiutvidelsen av E39 ved Liadal har stor samfunnsmessig verdi. De påviste kulturminner er ikke synlige i terreng og har ringe formidling verdi. Lokalitetene har derimot arkeologisk vitenskapelig verdi.»*

*Universitetsmuseet i Bergen, Fornminneseksjonen, anbefaler att det for de omsøkte lokalitetene id nr. 246513, 139352, 139354 og 145202 kan gis dispensasjon fra Lov om kulturminner § 8.4 led, men at dette forutsetter forutgående arkeologiske frigivningsundersøkelser av lokaliteten»*

### **Møre og Romsdal fylkeskommune sine merknadar og vurdering av saka**

Sidan 2018 har fylkeskommunen råda Statens vegvesen i å finne alternative utvidingar av veg, spesielt mot aust, slik at det arkeologiske kulturlandskapet ikkje vert påverka. Dette har Statens vegvesen ikkje lukkast i å klare. I vår fråsegn frå 15.02.2023 uttalte fylkeskommunen fyljande:

*«Fylkeskommunen har heile tida bede Statens vegvesen om å granske alle andre moglege alternativ, som ikkje kjem i direkte konflikt med kulturminna og kulturmiljøet. Særleg gjeld dette dei arkeologiske lokalitetane ID 139352 OG 139354, der det er gjort funn som er relativt skjeldne i disse fjordstrøka»*

Vi skreiv vidare:

*«Statens vegvesen gir no si faglege tilråding om alternativ, og vi oppfattar at det ut frå deira vurdering ikkje er mogleg å bygge ein forsvarleg veg utan å komme i konflikt med både automatisk freda og nyare tids kulturminne. Vi føreset at dette er gjort på eit vidt, fagleg grunnlag og tek konklusjonen til etterretning. Dersom det ikkje finst alternative måtar å utbetre denne strekinga av E39 på, som tek i vare trafikktryggleik, kulturmiljø og tryggleik for eksisterande busetting på, vil vi starte behandlinga av nødvendige dispensasjonssøknader i medhald av kulturminnelova. Planen vil då bli oversendt til Universitetsmuseet i Bergen for vidare kulturfagleg vurdering.»*

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

I denne saka har fylkeskommunen kome til at trafikktryggleiken på staden ikkje vil bli godt nok teke i vare dersom det ikkje vert gjort utbetringar på staden. Ut ifrå Statens Vegvesen sine utreiingar, tolkar vi det slik at det ikkje er mogeleg å forbetre vegstrekket utan at det vil vere konflikt med kulturminneverdiane i vest.

Fylkeskommunen er ikkje samd med Universitetsmuseet i Bergen om at dei arkeologiske lokalitetane i planen har lav formidlingsverdi fordi dei ikkje er synlege over bakken. Den finst fleire måtar å formidle ikkje synlege kulturminne på, for eksempel gjennom skilting eller digital formidling på digitale plattformer. Dette er heller ikkje i seg sjølv eit grunnlag for at arkeologien ikkje skal kunne vernast. Likevel er vi einige med museet om at den samfunnsmessige verdien av tiltaket er stor, og at den arkeologiske kunnskapsverdien i dette tilfellet også er stor. Det er forholdet mellom trafikksikkerheita og kulturminna som til slutt dannar grunnlaget for fylkeskommunens vurdering.

Etter fylkeskommunen sin vurdering kan reguleringsplan for E39 Liadal godkjennast under føresetnad av at det først blir gjort ei arkeologisk utgraving av dei råka kulturminna, før tiltak etter planen blir gjennomførte, jf. vedlagde kart datert 09.11.2022 I samsvar med kulturminnelova § 10 skal tiltakshavaren bere kostnadene for arkeologiske granskingar.

Vedtaket om omfang av den arkeologiske granskinga, under dette endelege kostnader og avgrensing av undersøkjingsområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endeleg vedteken. Vi gjer merksam på at ei arkeologisk utgraving normalt berre lèt seg gjennomføre i sommarhalvåret, og at tiltakshavaren må ta omsyn til dette i planlegginga.

Tiltakshavar må varsle fylkeskommunen i god tid før han ønskjer å gjennomføre tiltak etter reguleringsplanen. Riksantikvaren vil deretter gjere vedtak om omfanget av den arkeologiske granskinga. Dette vedtaket vil kunne klagast på i medhald av forvaltningslova §§ 28 og 29.

Ifølgje forslaget til budsjett frå Universitetsmuseet i Bergen er ei utgraving av dei aktuelle kulturminna ID 139352, 139354, 145202 OG 246513 vurdert til å koste inntil kr 4 132 280 kr i 2023-kroner og satsar. Riksantikvaren vil sjå nærmare på forslaget til budsjett og arbeidsomfang før det blir gjort vedtak etter kulturminnelova § 10.

Kulturminna, med kulturminne-ID 139352, 139354, 145202 OG 246513, skal merkjast i plankartet som *bestemmelsesområde* og tildelast fortløpande nr. I fylje reguleringsplankartet og føresegnene ser vi dette som allereie gjort.

Denne teksten skal takast inn i fellesføresegnene i reguleringsplanen:

«Før det blir sett i verk tiltak i medhald av planen, skal det gjerast arkeologisk utgraving av dei automatisk freda kulturminna ID 139352, 139354, 145202 OG 246513 som er markerte som

*område for føresegn nr. 10. i plankartet. Tiltakshavaren skal ta kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres, slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsetjast.»*

### **Utgifter til arkeologisk gransking**

Tiltakshavaren skal bere kostnadene for granskinga, dersom det ikkje er grunnlag for heil eller delvis statleg dekning, jf. kulturminnelova § 10.

### **Vilkår for dispensasjon**

Dispensasjonen frå den automatiske fredinga gjennom planvedtaket føreset at den nemnde teksten ovanfor blir innarbeidd i reguleringsføresegnene.

Dersom kommunen gir melding om at den nemnde teksten **ikkje** vil bli innarbeidd i reguleringsføresegnene, og fylkeskommunen ikkje reiser motsegn mot planen, må fylkeskommunen straks varsle Riksantikvaren om dette. Riksantikvaren vil i så fall normalt reise motsegn mot planen.

Dispensasjonen vil vere gyldig i 3 år etter datoen planen er vedteken.

Med helsing

Bjørn Ringstad  
fylkeskonservator

Heidi-Iren Wedlog Olsen  
Kulturdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur*

Kopi:

UNIVERSITETET I BERGEN	Postboks 7800	5020	BERGEN
RIKSANTIKVAREN	Postboks 1483 Vika	0116	OSLO
ØRSTA KOMMUNE	Dalevegen 6	6153	ØRSTA

Vedlegg

- 1 Vedlegg 1 - Universitetsmuseets tilråding Liadal E39
- 2 Vedlegg 2 - Plankart Liadal E39
- 3 Vedlegg 3 - Liadal føresegn
- 4 Vedlegg 4 - Liadal teikningshefte tema





**From:** Søren Diinhoff[Soren.Diinhoff@uib.no]

**Sent:** 16.05.2023 13:47:27

**To:** Dokpost[post@mrfylke.no]

**Cc:** postmottak@ra.no[postmottak@ra.no]

**Subject:** Falig tilråkning

Hermed oversendes akter for § 8.4 vedtak for detaljregulering for E39 Liadalen, Ørstad kommune, Møre og Romsdal fylke.

Fylkets ref.: 2018/358-46745/2023

Museets ref.: 2019/7359

Askeladden id nr. 246513, 139352, 139354 og 145202

Med Venlæig Hilsen

Søren Diinhoff

Universitetsmuseet i Bergen



## Seksjon for kulturarv

### Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeshuset PB 2500, 6404 Molde

Fylke ref.	Vår ref.	Dato
2018/358-46745/2023	2019/7359	17.05.2023

## DETALJREGULERING FOR E38 LIADAL I ØRSTA KOMMUNE, MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Vi viser til søknad om faglig uttale i forbindelse med behandling av dispensasjonssøknad fra kulturminnelovens 8.4 ledd for lokalitetene Askeladden id nr. 246513, 139352, 139354 og 145202 Liadal, Ørsta kommune, Møre og Romsdal fylke. Søknaden er sendt til Universitetsmuseet fra Møre og Romsdal fylke på vegne av tiltakshaver Ørsta kommune og Statens vegvesen i E-post datert 30.03.2023.

### Tidligere saksgang

Bakgrunn for saken er fremlagt detaljreguleringsplan for utbedring av E39 i Lidal, Ørsta kommune. Søknad om faglig uttale i forbindelse med § 8.4 vedtak ble sendt til Universitetsmuseet i Bergen av Møre og Romsdal fylkeskommune i post den 30.03.2023 på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen og Ørsta kommune.

Universitetsmuseet i Bergen er bedt utarbeide faglig tilrådning med frist til 18. mai. Saken er allerede kjent for museet idet vi i 2019 ble bedt om å utarbeide budsjett kalkyle for eventuelle arkeologiske undersøkelser.

Tiltakshavers og fylkets dokumenter og saksbehandling så langt framstår for museet som noe uklar. Museet mangler konkrete opplysninger om aktivitet og vedtak i saken inntil nå og som fylket selv skriver i sin søknad så er kartgrunnlag ennå noe uklart i reguleringsplanen. Det er heller ikke opplyst om den arkeologiske registrering som fylket utførte i dagene 16.8 til 5.9 i 2010 - og som i registreringsrapporten fra da nevnes å være forårsaket av nettopp ønske om veiutbedring av E39 - har relasjon til denne reguleringsplan for E39.

Det har imidlertid ingen betydning for utarbeidelse av foreliggende plan- og budsjett, som lar seg beregne på nåværende grunnlag. Museet vil derfor henvise til Møre og Romsdal fylke for ytterligere dokumenter og saksgang.

### Beskrivelse av fornminnene

Innenfor det omsøkte areal ved Liadal har Møre og Romsdal fylke gjennomført arkeologiske registreringer i flere omganger. I 2010 ble det utført to separate registreringer som ligger innenfor det nåværende planområde og igjen i 2018 ble areal registrert (årstall for registreringen er ikke opplyst av fylket, men 2018 nevnes i Askeladden). I tillegg ble et det på et areal sørvest for gjeldende planområde

Telefon 55580000  
[postmottak@uib.no](mailto:postmottak@uib.no)  
Internett [www.uib.no](http://www.uib.no)  
Org no. 874 789 542

Universitetsmuseet i Bergen,  
Fornminneseksjonen  
Telefon 55582946  
[post@fsm.uib.no](mailto:post@fsm.uib.no)

Postadresse  
Universitetsmuseet i  
Bergen,  
Fornminneseksjonen  
Postboks 7800  
5020 Bergen

Besøksadresse  
J.Frielesgt. 1  
Bergen

Saksbehandler  
Søren Diinhoff  
91720009

utført arkeologiske registreringer i 2003. Etterfølgende år utførte Universitetsmuseet arkeologiske frigivningsundersøkelser der. Resultat fra 2004 undersøkelse har betydning for denne tilrådning.

**Registreringsundersøkelse 2010a på gnr. 5, bnr. 2.  
Askeladden id nr. 125202**

Lokaliteten er avsatt i Askeladden med et areal på 6476 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med registrering for regulering av vannledninger til boligfelt i 2010 ble det utlagt tre sjakter på arealet. Den ene av disse (sjakt 3) var over matrikkel 5/2 som nå er en del av denne aktuelle reguleringsplan. I den 32 meter lange registreringssjakt ble det påvist syv strukturer i form av kokegrop og stolpehull samt spor etter flerfasert forhistorisk dyrking. Rapport fra arkeologisk registrering foreligger fra 31.3.2011 ved Camilla Jakobsen, Møre og Romsdal fylke.

Det foreligger ikke radiologiske dateringer fra registreringen.

**Registreringsundersøkelse 2010b på gnr. 6, bnr. 2, 3, 5 og gnr. 7, bnr. 1, 2, 23.  
Askeladden id nr. 139352 og 129354**

Lokaliteten id 139352 er avsatt i Askeladden med et areal på 1026,44 m<sup>2</sup> og id 139354 er avsatt med 656 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med utvidelse av E39 utførte fylket i 2010 arkeologisk registrering langs veitrase sør for Håvoll. Dette areal inngår i den aktuelle detaljreguleringsplan uten museet ved om det er direkte relasjon eller ei.

Ved registreringene ble det lagt ut 89 prøvestikk og 3 søkesjakter. I en 135 meter lang sjakt 2 ble det påvist kulturspor i to områder og to kulturhistoriske lokaliteter ble avsatt i Askeladden. Det var lokalitet 1 i sør (id 139352) hvor en trekullholdig struktur (S9) ble registrert. I nord lå lokalitet 2 (id 139354) med tre strukturer (S3-5). Alle er tolket som mulige stolpehull til et hus. I S5 fantes en bergartsmeisel/miniaturrøks fra neolitikum. Rapport fra den arkeologiske registrering er datert 17.11.2011 ved Camilla Jakobsen, Møre og Romsdal fylke.

Det foreligger ikke radiologiske dateringer fra registreringen.

**Registreringsundersøkelse 2018 på gnr. 5, bnr. 8, 64 og gnr. 6, bnr. 1, 5, 64.  
Askeladden id nr. 145202 og 246513**

Lokaliteten 246513 er avsatt i Askeladden med et areal på 14591 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med den aktuelle fremlagte detaljreguleringsplan for utbygging av Rv. 39 i Liadal ble det i 2018 foretatt arkeologisk registreringer. Fylket delte planområdet inn i fire områder som ble undersøkt ved syv søkesjakter mange og mange prøvestikk

I område 1 i nord ble de to sjaktene 1.1 og 1.2 lagt ut. Den første sjakten viste 8 positive strukturer i form av kokegroper og stolpehull. Kokegropen S5 ble datert til romersk jernalder (Beta-519072; 1810±30 BP, cal. AD 128-322). Det var og påvist flerfaset dyrkingslag. Bunnlag 3 ble datert til sen-neolitikum (Beta-519070; 3500±30 BP, cal. BC 1906-1743) og derover lag 2 til midten av førromersk jernalder (Beta-519071; 2190±30 BP, cal. BC 361-177). Litt øst derfor ble sjakt 1.2 lagt ut. Her ble det funnet en kokegrop og en nedgravning samt en flerfaset dyrkingsprofil.

I område 2 ble det gravd tre sjakter. Det var sjakt 2.1 og 2.2 i nord og sjakt 2.3 i syd. I sjaktene 2.1 og 2.2 ble det påvist rest av enfaset dyrkingslag. I den sørlige sjakt 2.3 ble det funnet to strukturer samt tofaset dyrkingslag. Sjakten ligger tett opp til den søkesjakt med stolpehull og neolittiske funn som etter 2010 registreringen resulterte i registreringen av lokalitet id 139354. Det er gitt den samme lokalitet som i 2018 ble påvist i sjakt 2.3.

Mot sør fulgte område 3 hvor den todelte sjakt 3.1 og 3.2 ble lagt ut. Begge sjaktene viste dyrkingslag. I sjakten ble det også påvist en røys.

Fra dyrkingslag 3 i bunn ble en radiologisk prøve bestemt til SN I (Beta-519067; 3640±30 BP, cal. BC 2133-1921). Toplaget 2 kunne dateres til sen bronsealder og tidlig jernalder (Beta-519068; 2440±30 BP, cal. BC 751-408). Dyrkingslaget som dekket røysen ble datert til midten av førromersk jernalder (Beta-519069; 2240±30 BP, cal. BC 390-205).

### **Vår vurdering av omsøkte kulturminners kilde- og dokumentasjonsverdi**

De tre registreringene i planområdet har resultert i fire forhistoriske lokaliteter. Reelt set så burde kun to lokaliteter ha vært registrert. Det ville være en lokalitet i nord som omfatter id nr. 145202 med spor etter tidlig jordbruk fra seneolitikum frem til eldre jernalder. Lokaliteten kan relateres til den sen-neolittiske bosetning som ble påvist av fylket i 2003 og undersøkt av museet i 2004 (id 145278) på naboareal Grøvik verk. Fra romersk jernalder er det avdekt flere kokegroper som formodentlig danner et kokegropgfelt.

Lengere mot sør danner de tre lokalitetene id 139352, 139354 og 246513 en sammenhengende lokalitet med mulige neolittisk bosetningsspor og tidlig jordbruk fra sen-neolitikum frem til eldre jernalder.

De påviste kulturspor ved Liadalen har stor vitenskapelig interesse. Spesiell påvisningen av dyrking og langhus bebyggelse fra tidlig jordbruk er interessant. Museet har gjennomført flere arkeologiske og botaniske undersøkelser av tidlig jordbruksbosetting, men det er mest fra landskapene langs indre deler av Sognefjorden. Dette er kulturlandskap og biotop av en annerledes sammensetning enn de vi finner i mer kystnære strøk av Sunnmøre. En arkeobotanisk undersøkelse av de registrerte kultursporene vil ha stor betydning i en komparativ analyse mellom de forskjellige vestlandske landskaper. Det kan vel tenkes at det er forskjell i økonomisk jordbruksstrategi imellom fjor- og kystlandskaper.

### **Vår tilråding**

Universitetsmuseet i Bergen vurderer at veiutvidelsen av E38 ved Liadal har stor samfunnsmessig verdi. De påviste kulturminner er ikke synlige i terreng og har ringe formidling verdi. Lokalitetene har derimot arkeologisk vitenskapelig verdi.

*Universitetsmuseet i Bergen, Fornminneseksjonen, anbefaler att det for de omsøkte lokalitetene id nr. 246513, 139352, 139354 og 145202 kan gis dispensasjon fra Lov om kulturminner § 8.4 led, men at dette forutsetter forutgående arkeologiske frivigningsundersøkelser av lokaliteten.*

Fornminneseksjonen oversender herved forslag til prosjektplan og budsjett.

Vennlig hilsen

Björn Nilsson  
Avdelingsleder

Morten Ramstad  
Seksjonssjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen håndskrevne signaturer*

Vedl.: - prosjektplan  
- budsjett

Kopi: Riksantikvaren, Seksjon for arkeologiske kulturminner  
(SAK) Postboks 1483 Vika, 0116 Oslo

## **FORSLAG TIL PROSJEKTPLAN**

for arkeologisk frigivningsgranskning av kulturminnelokaliteter i forbindelse  
med detaljreguleringsplan for E38 Liadal i Ørsta kommune,  
Møre og Romsdal fylke

### **OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR LIADAL**

Askeladden id. nr. 246513

Askeladden id. nr. 139352

Askeladden id. nr. 139354

Askeladden id. nr. 145202

Lokaliteter med dyrkings- og bosetningsspor fra forhistorie

**GRUNNLAG FOR VEDTAK ETTER KML § 8.4**

Universitetsmuseet i Bergen

Fornminneseksjonen

16. Mai 2023

## Tidligere saksgang

Bakgrunn for saken er fremlagt detaljreguleringsplan for utbedring av E39 i Lidal, Ørsta kommune. Søknad om faglig uttale i forbindelse med § 8.4 vedtak ble sendt til Universitetsmuseet i Bergen av Møre og Romsdal fylkeskommune i post den 30.03.2023 på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen og Ørsta kommune.



Fig 1. Planområdet ligger ved Liadal. Det er i Ørsta kommune, på nordsiden av Ørstafjorden, godt 8,5 km nordvest for Ørsta sentrum. Grafikk etter GisLink.

Universitetsmuseet i Bergen er bedt utarbeide faglig tilrådning med frist til 18. mai. Saken er allerede kjent for museet idet vi i 2019 ble bedt om å utarbeide budsjett kalkyle for eventuelle arkeologiske undersøkelser.

Tiltakshavers og fylkets dokumenter og saksbehandling så langt framstår for museet som noe uklar. Museet mangler konkrete opplysninger om aktivitet og vedtak i saken inntil nå og som fylket selv skriver i sin søknad så er kartgrunnlag ennå noe uklart i reguleringsplanen. Det er heller ikke opplyst om den arkeologiske registrering som fylket utførte i dagene 16.8 til 5.9 i 2010 - og som i registreringsrapporten fra da nevnes å være forårsaket av nettopp ønske om veitbedring av E39 - har relasjon til denne reguleringsplan for E39.

Det har imidlertid ingen betydning for utarbeidelse av foreliggende plan- og budsjett, som lar seg beregne på nåværende grunnlag. Museet vil derfor henvise til Møre og Romsdal fylke for ytterligere dokumenter og saksgang.

## Beskrivelse av fornminnene etter fylkeskommunens registreringsundersøkelser i 2010 og 2018

Innenfor det omsøkte areal ved Liadal har Møre og Romsdal fylke gjennomført arkeologiske registreringer i flere omganger. I 2010 ble det utført to separate registreringer som ligger innenfor det nåværende planområde og igjen i 2018 ble areal registrert (årstall for registreringen er ikke opplyst av fylket, men 2018 nevnes i Askeladden). I tillegg ble et det på et areal sørvest for gjeldende planområde utført arkeologiske registreringer i 2003. Etterfølgende år utførte Universitetsmuseet arkeologiske frivigningsundersøkelser der. Resultat fra 2004 undersøkelse har betydning for denne tilrådning.

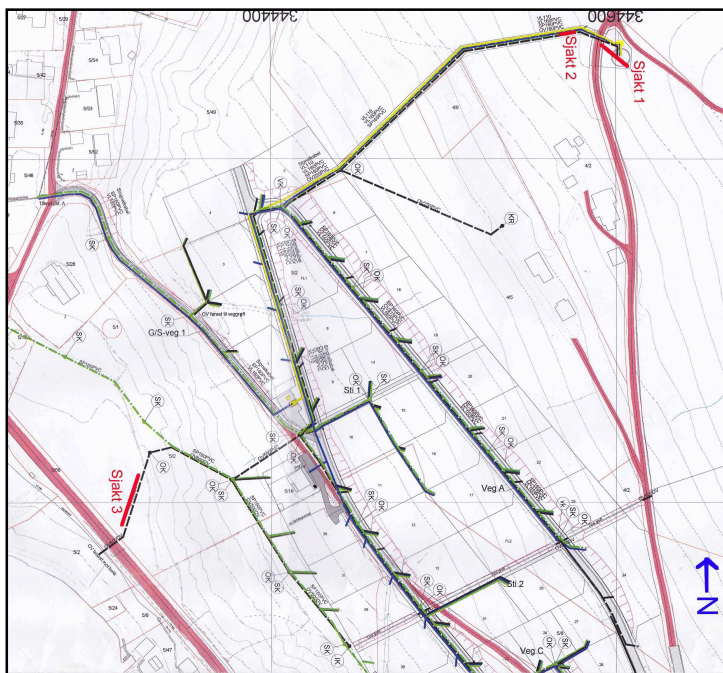


Fig 2. Innenfor planområdet er det registrert fire vernete kulturhistoriske lokaliteter i Riksantikvarens database Askeladden. Grafikk etter GisLink og Universitetsmuseet.

### Registreringsundersøkelse 2010a på gnr. 5, bnr. 2. Askeladden id nr. 125202

Lokaliteten er avsatt i Askeladden med et areal på 6476 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med registrering for regulering av vannledninger til boligfelt i 2010 ble det utlagt tre



sjakter på arealet. Den ene av disse (sjakt 3) var over matrikkel 5/2 som nå er en del av denne aktuelle reguleringsplan. I den 32 meter lange registreringssjakt ble det påvist syv strukturer i form av kokegroper og stolpehull samt spor etter flerfaset forhistorisk dyrking. Rapport fra arkeologisk registrering foreligger fra 31.3.2011 ved Camilla Jakobsen, Møre og Romsdal fylke.

Det foreligger ikke radiologiske dateringer fra registreringen.

Fig 3. Ved første 2010 registrering ble det gravd tre søkesjakter. Sjakt 3 nederst ligger innenfor det aktuelle planområde. Grafikk Møre og Romsdal fylke.



**Registreringsundersøkelse 2010b på gnr. 6, bnr. 2, 3, 5 og gnr. 7, bnr. 1, 2, 23.  
Askeladden id nr. 139352 og 129354**

Lokaliteten id 139352 er avsatt i Askeladden med et areal på 1026,44 m<sup>2</sup> og id 139354 er avsatt med 656 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med utvidelse av E39 utførte fylket i 2010 arkeologisk registrering langs veitrase sør for Håvoll. Dette areal inngår i den aktuelle detaljreguleringsplan uten museet ved om det er direkte relasjon eller ei.

Ved registreringene ble det lagt ut 89 prøvestikk og 3 søkesjakter. I en 135 meter lang sjakt 2 ble det påvist kulturspor i to områder og to kulturhistoriske lokaliteter ble avsatt i Askeladden. Det var lokalitet 1 i sør (id 139352) hvor en trekullholdig struktur (S9) ble registrert. I nord lå lokalitet 2 (id 139354) med tre strukturer (S3-5). Alle er tolket som mulige stolpehull til et hus. I S5 fantes en bergartsmeisel/miniaturrøks fra neolitikum. Rapport fra den arkeologiske registrering er datert 17.11.2011 ved Camilla Jakobsen, Møre og Romsdal fylke.

Det foreligger ikke radiologiske dateringer fra registreringen.

**Registreringsundersøkelse 2018 på gnr. 5, bnr. 8, 64 og gnr. 6, bnr. 1, 5, 64.  
Askeladden id nr. 145202 og 246513**

Lokaliteten 246513 er avsatt i Askeladden med et areal på 14591 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med den aktuell fremlagte detaljreguleringsplan for utbygging av Rv. 39 i Liadal ble det i 2018 foretatt arkeologisk registreringer. Fylket delte planområdet inn i fire områder som ble undersøkt ved syv søkesjakter mange og mange prøvestikk

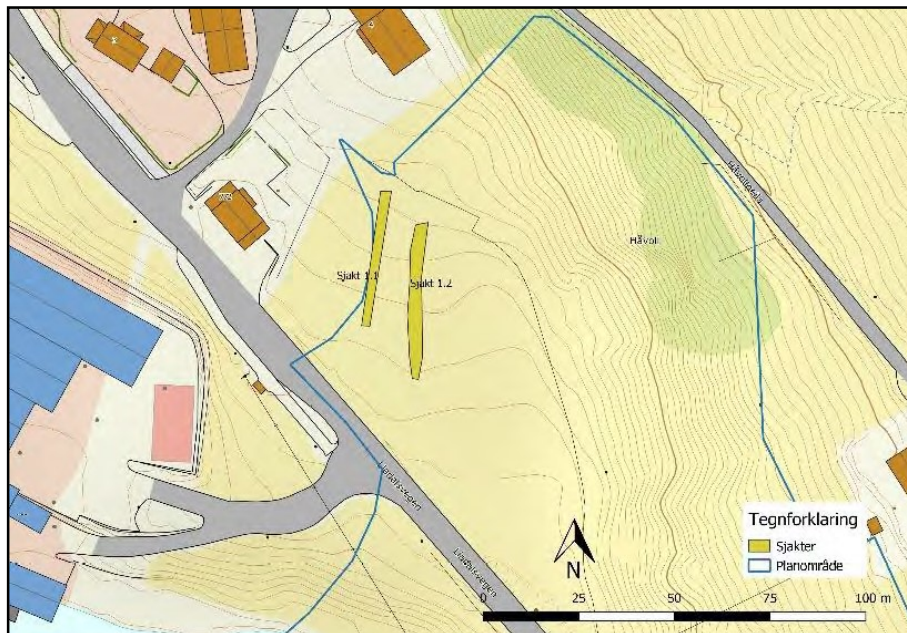


Fig 4. I det nordlige område 1 ble de to sjaktene 1.1 og 1.2 lagt ut. Grafikk Møre og Romsdal fylke.

I område 1 i nord ble de to sjaktene 1.1 og 1.2 lagt ut. Den første sjakten viste 8 positive strukturer i form av kokegrop og stolpehull. Kokegropen S5 ble datert til romersk jernalder (Beta-519072; 1810±30 BP, cal. AD 128-322). Det var og påvist flerfaset dyrkingslag. Bunnlag 3 ble datert til sen-neolitikum (Beta-519070; 3500±30 BP, cal. BC 1906-1743) og derover lag 2 til midten av førromersk

jernalder (Beta-519071; 2190±30 BP, cal. BC 361-177). Litt øst derfor ble sjakt 1.2 lagt ut. Her ble det funnet en kokegrop og en nedgravning samt en flerfaset dyrkingsprofil.

I område 2 ble det gravd tre sjakter. Det var sjakt 2.1 og 2.2 i nord og sjakt 2.3 i syd. I sjaktene 2.1 og 2.2 ble det påvist rest av enfaset dyrkingslag. I den sørlige sjakt 2.3 ble det funnet to strukturer samt tofaset dyrkingslag. Sjakten ligger tett opp til den søkesjakt med stolpehull og neolittiske funn som etter 2010 registreringen resulterte i registreringen av lokalitet id 139354. Det er gitt den samme lokalitet som i 2018 ble påvist i sjakt 2.3.

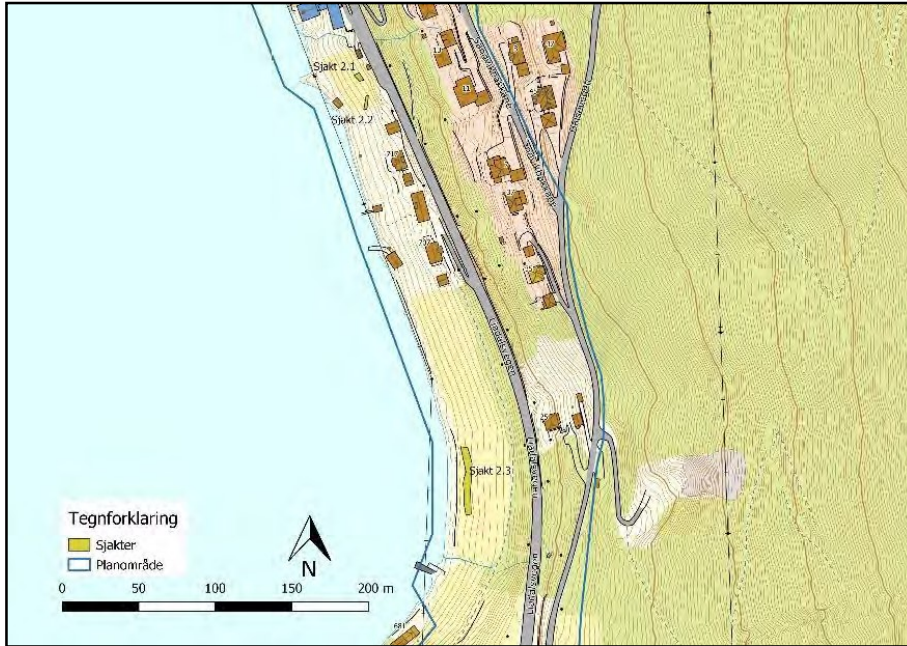


Fig 5. I område 2 ble det gravd tre sjakter (2.1, 2.2 og 2.3). Grafikk Møre og Romsdal fylke.

Mot sør fulgte område 3 hvor den todelte sjakt 3.1 og 3.2 ble lagt ut. Begge sjaktene viste dyrkingslag. I sjakten ble det også påvist en røys.

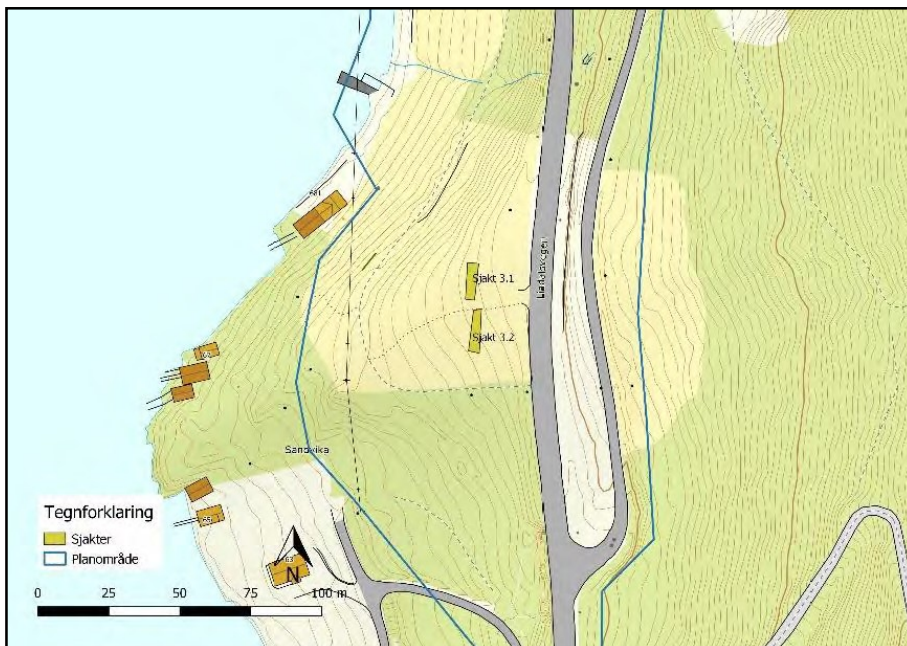


Fig 6. I sør på område 3 ble den todelte sjakt 3.1 og 3.2 gravd. Grafikk Møre og Romsdal fylke.

Fra dyrkingslag 3 i bunn ble en radiologisk prøve bestemt til SN I (Beta-519067; 3640±30 BP, cal. BC 2133-1921). Toplaget 2 kunne dateres til sen bronsealder og tidlig jernalder (Beta-519068; 2440±30 BP, cal. BC 751-408). Dyrkingslaget som dekket røysen ble datert til midten av førromersk jernalder (Beta-519069; 2240±30 BP, cal. BC 390-205).

Askeladden id	Anleggstype	Datering
139352	Trekullag	Udatert
139354	Mulig hus og dyrkingslag	Neolitikum
145202	Kokegroper og dyrkingslag	Sen-neolitikum til førromersk jernalder og romertid
246513	Dyrkingsspor	Sen-neolitikum frem til førromersk jernalder

Fig. 7. Resultat etter fylkets tre lang E39 i Lidal.

### De omsøkte kulturminner

De tre registreringene i planområdet har resultert i fire forhistoriske lokaliteter. Reelt set så burde kun to lokaliteter ha vært registrert. Det ville være en lokalitet i nord som omfatter id nr. 145202 med spor etter tidlig jordbruk fra seneolitikum frem til eldre jernalder. Lokaliteten kan relateres til den sen-neolitiske bosetning som ble påvist av fylket i 2003 og undersøkt av museet i 2004 (id 145278) på naboarealt Grøvik verk. Fra romersk jernalder er det avdekt flere kokegroper som formodentlig danner et kokegropgfelt.

Lengere mot sør danner de tre lokalitetene id 139352, 139354 og 246513 en sammenhengende lokalitet med mulige neolitisk bosetningsspor og tidlig jordbruk fra sen-neolitikum frem til eldre jernalder.

### Problemstillinger

De påviste kulturspor ved Liadalen har stor vitenskapelig interesse. Spesiell påvisningen av dyrking og langhus bebyggelse fra tidlig jordbruk er interessant. Museet har gjennomført flere arkeologiske og botaniske undersøkelser av tidlig jordbruksbosetting, men det er mest fra landskapene langs indre deler av Sognefjorden. Dette er kulturlandskap og biotop av en annerledes sammensetning enn de vi finner i mer kystnære strøk av Sunnmøre. En arkeobotanisk undersøkelse av de registrerte kultursporene vil ha stor betydning i en komparativ analyse mellom de forskjellige vestlandske landskaper. Det kan vel tenkes at det er forskjell i økonomisk jordbruksstrategi imellom fjor- og kystlandskaper.

## Metode og arbeidsopplegg

### Forarbeid

Forarbeidet i forbindelse med planlegging og administrasjon beregnes, inkludert tilretteleggelse av feltarbeidet, til 1 dag prosjektleder, 2 dager feltleder og 2 dager feltleder GIS.

### Feltarbeid

Det er litt komplisert å beregne feltarbeid for arkeologiske utgravninger for Liadalen prosjektet. De fire registrerte lokaliteter danner etter museets mening to store sammenhengende lokaliteter. Det er lokaliteten id 145202 i nord og så er det en stor lokalitet i syd bestående av id 139352, 139354 og 246513. I Askeladden er de tre lagt ind som tre separate lokaliteter, hver omgitt av en sikringsone (fig. 8). Det betyr at den samlede lokalitet i Askeladden reduseres med sikringsone areal imellom de tre individuelle lokalitetene. Når de tre lokaliteter i virkeligheten er en og samme lokalitet, så skal det naturligvis ikke settes sikringsone mellom de tre. Det betyr at de tre lokalitetene i Askeladden er oppgitt med for lite areal. Det får dog i praksis ingen betydning for budsjett utregning.

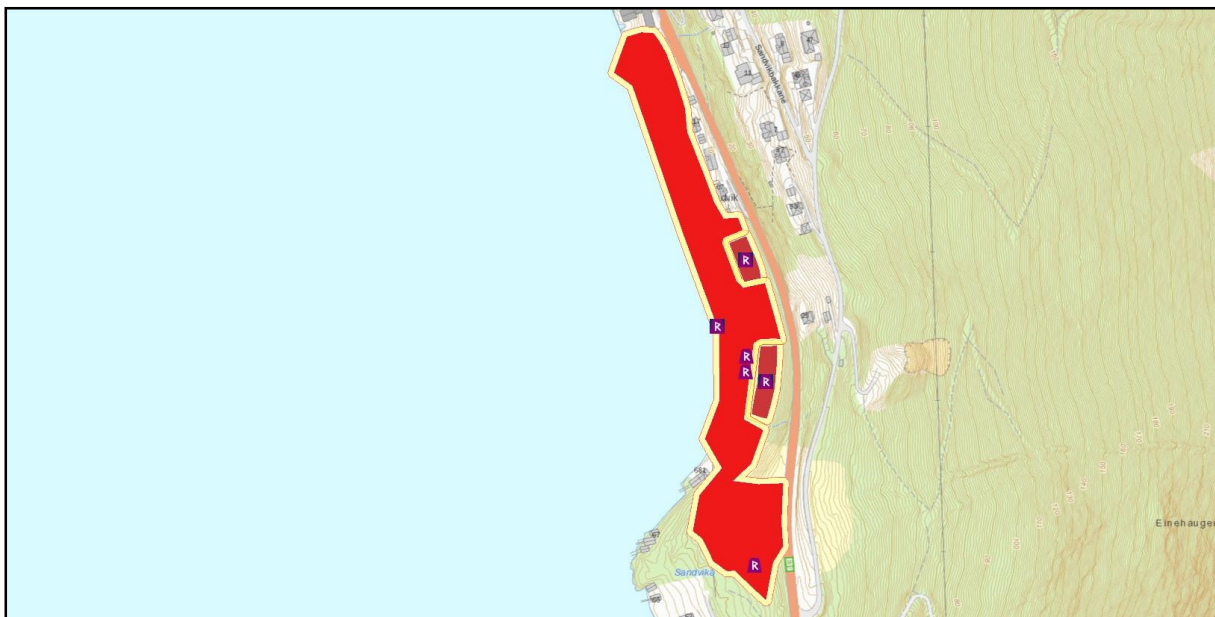


Fig 8. De tre lokalitetene i sør som de avbildes i Askeladden og Gislink med mellomliggende sikringssoner. Grafikk GisLink.

### Lokalitet nord: Askeladden id. nr. 145202

Lokaliteten er avsatt i Askeladden med et areal på 6475,92 m<sup>2</sup>. I 2010 ble det lagt ut en sjakt 3 på 80 m<sup>2</sup> med syv strukturer og i 2018 to sjakter på samlet 210 m<sup>2</sup> med ti strukturer. Det medfører en struktur tetthet på 0,059 (17:290). For hele lokalitetens areal betyr det at det kan forvente 380 strukturer (0,068x6475,92). Av disse dokumenteres ¾, eller 285 strukturer fullt (380x0,75).

Lokalitet	Areal	Struktur tetthet	Forventede strukturer	Fulldokumenteres
125202	6475,92	0,058	379,62	284,72
Enhet	Areal	Areal i planområde	Antall strukturer	Struktur pr kvm.
Sj 2010:3	80	80	7	
Sj 1.1	90	90	8	
Sj 1.2	120	120	2	
<b>Sum</b>	<b>290</b>	<b>290</b>	<b>17</b>	<b>0,059</b>

På lokaliteten ble det også påvist flerfaset dyrkingslag.

**Lokalitet syd: Askeladden id. nr. 139352, 139354 og 246513**

Dette konglomerat av tre lokaliteter rommer enkelte strukturer. Et mindre areal skal derfor flateavdekkes ved id 139354 og tilstøtende areal på id 246513. Strukturtettheten på id 139354 er utregnet til 0,025 strukturer (3:120). For hele lokaliteten medfører det, at det påvises 26 strukturer (0,025x1049). Av disse dokumenteres  $\frac{3}{4}$ , eller 20 strukturer fullt (26x0,75).

Lokalitet/	Areal	Strukturteethet	Forventede strukturer	Fulldokumenteres
<b>139352</b>	656,16	0,005263158	3,453473684	2,590105263
Enhet	Areal	Areal i planområde	Antall strukturer	Struktur pr kvm.
sjakt 2	337,5	190	1	
<b>Sum</b>	<b>337,5</b>	<b>190</b>	<b>1</b>	<b>0,005263158</b>

Lokalitet	Areal	Strukturteethet	Forventede strukturer	Fulldokumenteres
<b>139354</b>	1049	0,025	26,225	19,66875
Enhet	Areal	Areal i planområde	Antall strukturer	Struktur pr kvm.
sjakt 2	337,5	120	3	
<b>Sum</b>	<b>337,5</b>	<b>120</b>	<b>3</b>	<b>0,025</b>

Lokalitet	Areal	Strukturteethet	Forventede strukturer	Fulldokumenteres
<b>246513</b>	14591,01	0	0	0
Enhet	Areal	Areal i planområde	Antall strukturer	Struktur pr kvm.
Sj 2.1	15	15	0	
Sj 2.2	120	120	0	
Sj 2.3	176	176	3	
Sj 3.1	42	42	0	
Sj 3.2	42	42	0	
<b>Sum</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Samlet tidsforbruk i felt**

Samlet skal det maskinelt avdekkes et areal på 7525 m<sup>2</sup>. Dette krever bruk av gravemaskin i 25 dager. Gravemaskin følges av tre feltarkeologer i disse 25 dagene, og det er samlet 75 dagsverk feltpersonale (25+50).

Samlet areal	Forventede strukturer	Fulldokumenteres	Dyrknings/kulturlag
7525	406	246	305

Det forventes at det samlet påvises 406 strukturer, hvorav 305 dokumenteres fullt. Profilsnitting og dokumentasjon av strukturer utgjør 76,25 dagsverk.

På alle lokaliteter i nord og syd er det påvist flerfasete dyrkingslag. Det skal settes ut profilsjakter for å undersøke disse dyrkingslagene. Det medfører bruk av gravemaskin i 5 dager. Arbeidet sammen med gravemaskin og følgende opprensing og dokumentasjon av profiler utgjør 15 dagsverk (4+10).

Uttak av botaniske pollen og makrofossil) og radiologiske prøver er samlet 15 dagsverk (5+10). Innmåling og GIS i felt utgjør 25 dagsverk (5+20). Prosjektledelse er 26,5 dagsverk, og reise til og fra felt er 14 dagsverk inklusiv botanikk.

Samlet utgjør feltarbeidet 247 dagsverk som fordeles på seks arkeologer i til sammen 240 dager, samt en botaniker i 7 dager. Alt er inklusiv reise til og fra felt.

### **Etterarbeid**

Etterarbeidet innebærer vask, preparering og innsending av prøver (<sup>14</sup>C prøver), rentegning og klargjøring av feltdokumentasjon, foto etc. til arkiv, katalogisering av eventuelle funn, klargjøring av funn til magasin, behandling av innmålingsdata samt rapportskrivning. Omfang av etterarbeid er som øvrige utregninger i budsjettet utarbeidet i henhold til Riksantikvarens forskrifter, og er dokumentert i tidsbruksmanual vedlagt § 8.4 tilrådning.

Etterarbeidet består også av ferdigstilling av digital dokumentasjon i applikasjonene Intrasys og ArcGis, og utgjør samlet 25 (5+20) dagsverk. Rentegning av felttegninger, skanning og utferdigelse av tegningsliste er 15,5 (12,5+3) dagsverk. Innleggelse av foto i nasjonal fotodatabase, samt utarbeiding av fotoliste, 17 dagsverk. Flottering og behandling av kullprøver, inklusive prøveliste og avsendelse for radiologisk datering, utgjør 13,75 dagsverk (10+3,75). Strukturdatabase er 10,5 dagsverk og gjenstandsdatabase er 2,5 dagsverk. Utarbeidelse av arkeologisk rapport og arbeide med å inkludere tverrvitenskapelige resultat er beregnet til 35 dager. Endelig utgjør oppstart av etterarbeid og nedpakking hvert 2 dagsverk, altså 4 dagsverk.

Samlet utgjør det arkeologiske etterarbeidet 123 dagsverk, som fordeles med 23 dagsverk på prosjektleder, 70 dagsverk feltleder og 30 dagsverk på feltleder GIS. Etterarbeid er 50 % av feltarbeid. Det er normalt for flateavdekkinger.

Botanisk etterarbeid er 5 dagsverk administrasjon, og 50 dagsverk i laboratoriet.

Søren Diinhoff  
Forsker  
Fornminneseksjonen

## **FORSLAG TIL BUDSJETT**

for arkeologisk frigivningsgranskning av kulturminnelokaliteter i forbindelse med detaljreguleringsplan for E38 Liadal i Ørsta kommune, Møre og Romsdal fylke

### **OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR LIADAL**

Askeladden id. nr. 246513

Askeladden id. nr. 139352

Askeladden id. nr. 139354

Askeladden id. nr. 145202

Lokaliteter med dyrkings- og bosetningsspor fra forhistorie

GRUNNLAG FOR VEDTAK ETTER KML § 8.4

Universitetsmuseet i Bergen  
Fornminneseksjonen  
16. Mai 2023

## Budsjett

Lønnsdelen av budsjettet opererer med høyeste lønnstrinn innen hver stillingskategori. Budsjetteringen følger de retningslinjer og den budsjettmal som er vedtatt av Miljøverndepartementet for «Budsjettering og regnskap ved særskilt granskning av automatisk fredede kulturminner, jfr. kulturminneloven § 10». Kopi kan fås ved henvendelse. Vi gjør oppmerksom på at våre lønnskostnader inkluderer 60 % overhead.

### *Forberedelse*

Forarbeidet i forbindelse med faglig planlegging og administrasjon beregnes til 1 dagsverk prosjektleder (7,5 timer forsker ltr. 73), 2 dagsverk feltleder (15 timer forsker ltr. 62), og 2 dagsverk feltleder GIS (15 timer a ltr. 65). Dette inkluderer forberedelse for feltarbeid, herunder bestilling av varer og tjenester, og organisering av feltutstyr.

### *Lønnsutgifter felt*

Lønnsdelen av budsjettet opererer med fastlagte lønnssetninger for oppdragsprosjekt ved UiB. I felt blir lønnskostnaden for prosjektleder 40 dagsverk (300 timer a ltr. 73), 40 dagsverk feltleder (300 timer forsker ltr. 62), og 40 dagsverk feltleder GIS (300 timer a ltr. 65). Feltassistenter er samlet 120 dagsverk (900 timer a ltr. 52). Botanikk feltarbeid er 7 dager (52,5 timer a ltr. 66) Alle er inkludert reise til og fra felt. I felt har det vitenskapelige personalet i tillegg til ordinær lønn krav på en ekstra døgngodtgjørelse, som skal kompensere for ubekvem arbeidstid i forbindelse med faglig/administrativ ledelse av feltarbeidet (arbeidsgodtgjørelse i felt, 162 dager arkeolog og 7 dager botaniker á kr. 677,60,- (eksklusiv alle avgifter og overhead).

### *Etterarbeid*

Samlet utgjør det arkeologiske etterarbeidet 123 dagsverk, som fordeles med 23 dagsverk på prosjektleder (172,5 timer a ltr. 73), 70 dagsverk feltleder (525 timer forsker ltr. 62), og 30 dagsverk feltleder GIS (225 timer a ltr. 65).

### *Botanikk*

Etterarbeid botanikk utgjør 50 dagsverk i laboratoria (375 timer ltr. 66), samt 5 dagsverk botanikk administrasjon (37,5 timer ltr. 73).

### *Utgifter til kost/losji*

Kost/losji godtgjøres normalt etter det såkalte feltregulativ for universiteter og høyskoler, som opererer med noe lavere satser enn statens reiseregulativ. Det er dog en kjensgjerning at det ikke lenger er mulig å finne bolig i store deler av vårt museumsområde svarende til disse satser. Vi budsjetter derfor med diett etter feltregulativ, men må beregne en høyere sats for overnatting. Denne oppfører vi under posten Hotell, legitimert, selv om det ikke nødvendigvis vil være tale om hotell. Samlet beløper posten seg da til 331 døgn á kr. 1.118,75 -. (inkl. botanikk).

### *Reise/transport*

Transport av utstyr og personell baseres på 2 leiebiler til kr. 125.000, -.

### *Utstyr*

Utgifter som finansierer forbruksutstyr, s. s. dokumentasjonsmaterieil (film, tegne-/skrivesaker), nødvendig fornyelse og supplering av graveutstyr, arbeidsklær, verneutstyr etc. Slike utgifter beregnes ut fra en fastsatt sats på 4 % av brutto lønnsutgifter, her kr. 97.701,08 -.

### *Leie av brakke og toalett (inkl. transport)*

Utgiften beløper seg til 120.000, -.



#### *Leie av totalstasjon og innmålingsutstyr*

Leie av totalstasjon/innmålingsutstyr baserer seg på innleid utstyr og koster i alt for hele perioden 60.000, -.

#### *Strøm til felt*

Oppsetting og nedtaking av strømskap, oppkobling til strømmnett, nettleie og elforbruk utgjør samlet 30.000, -. Hvis tiltakshaver selv sørger for strøm til utgravningsfelt bortfaller denne utgift.

#### *Radiologiske dateringer*

Radiologiske dateringer inngår rutinemessig i våre frigivningsundersøkelser. Slike dateringer er særlig viktig i denne sammenheng, da en ikke forventer å finne arkeologiske gjenstander som kan bidra til sikker tidfesting av de ulike forhistoriske aktiviteter i undersøkelsesområdet.

Dateringsbehovet anslås til 50 dateringer á kr. 5.000, - (gjennomsnittspris for standard datering/utvidet telling/AMS).

#### *Gravemaskin*

Ved avdekking estimeres det behov for gravemaskin i totalt opptil 225 timer á kr. 1.500, -. Dertil regnes to gange flytting av gravemaskin á 10.000, -.

#### *Vedartsbestemmelse*

Radiologiske prøver sendes til ved artsbestemmelse før datering. Dette utgjør 35.000, -.

#### *Uforutsette utgifter*

Utgjør 10 % av brutto lønnsutgifter, her avrundet for å få en rund sluttsum til 244.246, -.

Søren Diinhoff  
Forsker  
Fornminneseksjonen

**BUDSJETT - SÆRSKILT GRANSKING/SÆRSKILTE TILTAK ETTER KML § 10**

Utførende instans	Universitetsmuseet i Bergen
Tiltakskode/prosjektnr.	
Prosjektnavn	E39 Liadalen
Sted/gård, kommune, fylke	Håvoll gnr, 5, Sandvik gnr 6. Ørsta kommune, Møre og Romsdal fylke
Kulturminnetype/objekt(er)	Bosetnings-, dyrkings- og aktivitetsspor fra forhistorisk tid
Askeladden ID nr.	145202, 139352, 139354 og 246513
Tidsramme i felt	Seks arkeologer i otte uker og botaniker i en
Prosjektansvarlig	Søren Diinhoff
Tiltakshaver	
Adresse	

Dato: 16-05-2023

Versjonsdato: 07.06.2022

(kun for intern bruk)		<b>LØNNSUTGIFTER *)</b>						<b>Sum</b>
(2.1.1)	<b>Forarbeid</b>							
	Prosjektleder/-ansvarlig	l.tr. 73	7,5	timer á	kr 359,40	kr	2.695,50	
	Utgravningsleder	l.tr.		timer á				
	Feltleder	l.tr. 62	15,0	timer á	kr 294,10	kr	4.411,50	
	Innmåling/GIS	l.tr. 65	15,0	timer á	kr 309,70	kr	4.645,50	
		l.tr.		timer á				
		l.tr.		timer á				
			37,5			kr	11.752,50	
(2.1.2)	<b>Feltarbeid</b>							
	Prosjektleder/-ansvarlig	l.tr. 73	300,0	timer á	kr 359,40	kr	107.820,00	
	Utgravningsleder	l.tr.		timer á				
	Feltleder	l.tr. 62	300,0	timer á	kr 294,10	kr	88.230,00	
	Innmåling/GIS	l.tr. 65	300,0	timer á	kr 309,70	kr	92.910,00	
	Feltassistent	l.tr. 52	900,0	timer á	kr 248,90	kr	224.010,00	
	Botanikk felt	l.tr. 66	52,5	timer á	kr 315,20	kr	16.548,00	
		l.tr.		timer á				
	Andre lønnsutgifter, skifttillegg mv. (Skal spesifiseres i budsjettforklaring el.)		1.852,5			kr	529.518,00	
(2.1.3)	<b>Etterarbeid</b>							
	Prosjektleder/-ansvarlig	l.tr. 73	172,5	timer á	kr 359,40	kr	61.996,50	
	Utgravningsleder	l.tr.		timer á				
	Feltleder	l.tr. 62	525,0	timer á	kr 294,10	kr	154.402,50	
	Innmåling/GIS	l.tr. 65	225,0	timer á	kr 309,70	kr	69.682,50	
		l.tr.		timer á				
		l.tr.		timer á				
			922,5			kr	286.081,50	
(2.1.4)	<b>Naturvitenskap/øvrig kompetanse **)</b>							
	Botanikk , administrasjon	l.tr. 73	37,5	timer á	kr 359,40	kr	13.477,50	
	Botanikk, laboratorie	l.tr. 66	375,0	timer á	kr 315,20	kr	118.200,00	
		l.tr. 73		timer á	kr 359,40			
		l.tr.		timer á				
						kr	131.677,50	
(2.1.5)	<b>Andre lønnsutgifter</b>							
	Konservering	l.tr.		timer á				
(2.1.6)	Formidling	l.tr.		timer á				
(2.1.7)	Interne styringsgruppe mdl	l.tr.		timer á				
(2.1.8)	Felttillegg		169	døgn á	kr 677,60	kr	114.514,40	
						kr	114.514,40	
(2.1.9)	Sum direkte lønnsutg.					<b>kr</b>	<b>1.073.543,90</b>	
	Sosiale utgifter - (legg inn %-sats)		42,20	% av direkte lønnsutgifter		kr	453.035,53	
	Sum lønn og sos. utg.					<b>kr</b>	<b>1.526.579,43</b>	
(2.2)	Overhead			60 % av lønn og sosiale utgifter		kr	915.947,66	
	<b>SUM samlede lønnsutgifter (lønn+ sos. utg. + overhead)</b>					<b>kr</b>	<b>2.442.527</b>	

forts. neste side

overført fra forrige side: kr 2.442.527,08

(kun for intern bruk) <b>DRIFT</b>				<b>Sum</b>	
(2.3)	<b>Diett-/natttillegg</b>				
	Diett m/overn. (feltsats)	331	dager á kr 618,75	kr	204.806,25
	Natttillegg (feltsats)		netter á		
	Diett m/overn. (stat.reg.)		dager á		
	Natttillegg (stat.reg.)		netter á		
	Diett 6 -12 t (stat.reg.)		dager á		
	Diett 12 t u/overn.(stat.reg)		dager á		
	Hotell, legitimert	331	netter á kr 500,00	kr	165.500,00
	Administrativ forpl.		døgn á		
				kr	370.306,25
(2.3)	<b>Reiseutgifter **)</b>				
	Kjøregodtgjørelse (pr.km)		km á		
	Bil leie (dag/uke/mnd.)			kr	125.000,00
	Offentlig transport (fly, tog osv,)				
				kr	125.000,00
(2.4)	<b>Utstyr m.m. **)</b>				
	Større/tyngre utstyr				
	Småutstyr/arb.klær/verneutst.				97.701,08
	Brakkeleie inkl. frakt			kr	90.000,00
	Toalettleie inkl. frakt			kr	30.000,00
	Leie av innmålingsutstyr			kr	60.000,00
	Oppsetting strømskap og leie av strøm			kr	30.000,00
				kr	307.701,08
(2.5)	<b>Innkjøpt konsulentbistand, og tjenester **)</b>				
	Konservering				
	Miljøovervåking				
	C-14 prøver	50 stk a 5.000 kr.-		kr	250.000,00
	Naturvitenskap **)				
	Gravemaskin	225 timer a 1.500 kr. samt 2 flytn a 10.000 kr		kr	357.500,00
(2.1.7)	Eksterne styringsgruppe medlemmer				
(2.1.7)	Drift styringsgruppemøter				
(2.6)	Trykkeutgifter				
	Vedartsbestemmelse	50 stk a 700 kr.-		kr	35.000,00
				kr	642.500,00
(2.7)	<b>Uforutsett</b>	Inntil 10 % av samlede lønnsutgifter		kr	244.246,00
	<b>SUM samlede driftsutgifter</b>			<b>kr</b>	<b>1.689.753</b>
	<b>SUM TOTAL</b>				<b>kr 4.132.280</b>

\*) Føy til ytterlige stillingskategorier om nødvendig

\*\*) Spesifiser/legg til. Legg ved underbilag ved behov

Sted/dato: \_\_\_\_\_

Signatur: \_\_\_\_\_



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon  
Kari Bjørnøy, 71 25 84 05

## Ørsta kommune

### Detaljregulering E39 Liadal

### Høring og offentlig ettersyn

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

#### Bakgrunn

Det er lagt fram planframlegg for detaljregulering for E39 Liadal på ei 1,2 km lang strekning sør for Håvoll. Planen skal sikre «Liadalsmuren», breiddeutvide E39 og etablere gang- og sykkelveg langs E39 austside. Det er også gjort endringar i avkøyrslar og tilrettelegging for busslommer på strekninga.

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde følgande merknader:

#### Vassdrag

Av omsyn til ulike organismar som lever i og ved vatn, ber vi om at føresegna stiller krav til utforming av kulvertane. Til dømes følgjer oteren vassvegane, og dersom kulvertane ikkje kan forserast vil dyra krysse europavegen med stor fare for påkøyrslar. Kulvertane må difor utformast slik at både oter og andre artar kan passere også når vassføringa er stor.

#### Støy

Det er viktig at føresegnene er klare og eintydige og kan forståast av alle som ønskjer å setje seg inn i planen. Føresegna § 4 punkt c) må gjerast noko klårare. Siste setning i 2. avsnitt må sikre minimum storleik på uteareal med tilstrekkeleg gode støytilhøve. Likeins må det gå fram at det er innandørs støy som byggt teknisk forskrift NS 8175 skal tilfredsstillast. Vi vil også føye til at føresegnene kan gjerast meir konkrete.

## Konklusjon

Vi viser til våre merknader, og ber om at disse takast med i den vidare sakshandsaminga.

Med helsing

Frida Farstad Brevik (e.f.)  
plansamordnar

Kari Bjørnøy  
seniorrådgivar

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

Kopi til:

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)  
Møre og Romsdal fylkeskommune

Postboks 5091 Majorstua  
Fylkeshuset

0301 OSLO  
6404 Molde



**ØRSTA KOMMUNE**  
**Plan, byggesak og oppmåling**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Vår referanse  
19/10047 23/3954

Dykkar referanse

Sakshandsamar  
Matias Kårstad

Dato  
14.02.2023

**Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal**  
**Uttale frå Samfunnsutvalet**

Samfunnsutvalet har i møte 31.01.2023, sak 05/23, fatta følgjande vedtak:  
Samfunnsutvalet ser positivt på prosjektet med utbedring av E39 på Liadal, som er ei trafikkfarlig strekning for både køyretøy og mjuke trafikantar. Trafikkmengda har auka i åra etter at vegen opprinnelig var bygd, og etter ei mellombels utbedring for mange år sidan. Prosjektet vil også kunne ivareta andre funksjonar i infrastrukturen i området, som gangvegar, busslommer og avkøyrslar til kommunale vegar.

Vi ser samtidig at utbygginga kan gi negative konsekvensar for partar i saka. Det er derfor naudsynt at Statens Vegvesen tar innspel frå partane som blir berørte inn i vidare sakshandsaming.

SFU oppfordrar Statens Vegvesen til å sjå til at planlagt gangveg og eksisterande gangveg vert gjennomført slik at den vert samanhengande.

SFU er skeptiske til at Statens Vegvesen skisserer at vegstrekning i planframlegget får ein standard som vil kunne gi fartsgrense på 80 km/t. Av omsyn til både støy for dei som bur langs strekning og trafikktrygging for mjuke trafikantar ynskjer SFU at 80 km/t ikkje blir vurdert som gjeldande fartsgrense for vegstrekninga i det vidare arbeidet.

Med helsing

Matias Kårstad  
planleggjar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur





## Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
05/23	Samfunnsutvalet	31.01.2023

### Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal

#### Samandrag av saka:

Ørsta kommune ved Formannskapet har i møte den 29.11.2022, sak 140/22, fatta vedtak om å legge planframlegget ut til offentlig ettersyn.

#### Samfunnsutvalet 31.01.2023

##### Handsaming:

Ørsta FrP, foreslått av Idar Henning Vatne, Framstegspartiet  
SfU (Samfunnsutvalget) ser prosjektet på Liadal som svært krevjande og kostbart i forhold til samfunnsnytta. SfU syner til muligheita for ei ny vurdering av Ørstafjordkryssinga. Prosjekta mellom Furene og Rjånes på E39 er mange. Vi kan nevne Flyplasskrysset, gangveg i Hovdebakken, krysset til Rystelandet, Osbrua, trafikkavvikling gjennom sentrum, Rindane og Liadal. SfU ynskjer ei kalkyle av alle desse prosjekta til samanlikning med kryssing av Ørstafjorden. Fordelar og ulemper berekna. SfU ynskjer også kartlegging av om dette kan ha fordel til framdrifta av Voldatunellen.

E39 Liadal, foreslått av Anne Sølvi Vatne, Høgre

Samfunnsutvalet ser positivt på prosjektet med utbedring av E39 på Liadal, som er ei trafikkfarlig strekning for både køyretøy og mjuke trafikantar. Trafikkmengda har auka i åra etter at vegen opprinnelig var bygd, og etter ei mellombels utbedring for mange år sidan. Prosjektet vil også kunne ivareta andre funksjonar i infrastrukturen i området, som gangvegar, busslommer og avkøyrslar til kommunale vegar.

Vi ser samtidig at utbygginga kan gi negative konsekvensar for partar i saka. Det er derfor naudsynt at Statens Vegvesen tar innspel frå partane som blir berørte inn i vidare sakshandsaming.

Tilleggspunkt, foreslått av Tove Halse Digernes, Senterpartiet

SFU oppfordrar Statens Vegvesen til å sjå til at planlagt gangveg og eksisterande gangveg vert gjennomført slik at den vert samanhengande.

SFU er skeptiske til at Statens Vegvesen skisserer at vegstrekning i planframlegget får ein standard som vil kunne gi fartsgrense på 80 km/t. Av omsyn til både støy for dei som bur langs strekning og trafikktrygging for mjuke trafikantar ynskjer SFU at 80 km/t ikkje blir



vurdert som gjeldande fartsgrense for vegstrekninga i det vidare arbeidet.

## **7 røysteføre**

Gunnar Wangen , seniorrådgjevar teknisk, eigedom og landbruk, orienterte kort, viste fram aktuelt område på kart og svarte på spørsmål.

**Votering nr 1** - Alternativ votering over forslag

**Ørsta FrP:** 2 stemmer (29%) - FRP 2

**E39 Liadal:** 5 stemmer (71%) - H 1, MDG 1, SP 3

**Votering nr 2** - Votering over forslag

Forslag: **Tilleggspunkt**

**For:** 7 stemmer (100%) - FRP 2, H 1, MDG 1, SP 3

**Mot:** 0 stemmer (0%)

## **SFU - 05/23 Vedtak**

Samfunnsutvalet ser positivt på prosjektet med utbedring av E39 på Liadal, som er ei trafikkfarlig strekning for både køyretøy og mjuke trafikantar. Trafikkmengda har auka i åra etter at vegen opprinnelig var bygd, og etter ei mellombels utbedring for mange år sidan. Prosjektet vil også kunne ivareta andre funksjonar i infrastrukturen i området, som gangvegar, busslommer og avkøyrslar til kommunale vegar.

Vi ser samtidig at utbygginga kan gi negative konsekvensar for partar i saka. Det er derfor naudsynt at Statens Vegvesen tar innspel frå partane som blir berørte inn i vidare sakshandsaming.

SFU oppfordrar Statens Vegvesen til å sjå til at planlagt gangveg og eksisterande gangveg vert gjennomført slik at den vert samanhengande.

SFU er skeptiske til at Statens Vegvesen skisserer at vegstrekning i planframlegget får ein standard som vil kunne gi fartsgrense på 80 km/t. Av omsyn til både støy for dei som bur langs strekning og trafikktrygging for mjuke trafikantar ynskjer SFU at 80 km/t ikkje blir vurdert som gjeldande fartsgrense for vegstrekninga i det vidare arbeidet.

## **Kommunedirektøren si tilråding:**

Inga tilråding.

**Vedlegg:**

Plankart\_E39 Liadal 09.12.2022

Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal, Ørsta kommune, PlanID2017007

Planomtale\_E39 Liadal, 09.11.22

Reguleringsføresegner\_E39 Liadal, 09.11.22

40109-GEOT-R1 Geoteknisk rapport

40109-GEOT-R2 Geoteknisk vurdering støttevegg

40109-GEOT-R3\_Geoteknisk rapport\_breddeutviding vestsida

Arkeologisk rapport E39 Liadal\_13.05.2019 redusert

Innspel E39 Liadal\_samla

Støyvurdering E39 Liadal, Statens vegvesen 2022

Teikningshefte\_E39 Liadal, 09.11.22

VegLCA Mellomfaseverktøy E39 Liadal, Statens vegvesen 30.09.22

Dokument 20/23625-55 Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal, Ørsta kommune, PlanID2017007 sendt fra Statens vegvesen

**Saksopplysningar:**

Statens vegvesen har i samarbeid med Ørsta kommune utarbeidd framlegg til detaljregulering for E39 Liadal på ei 1,2 km strekning sør for Håvoll. Planframlegget legg til rette for å sikre «Liadalsmuren», breiddeutvide E39, og etablere gang- og sykkelveg langs E39 austside. Det er også gjort endringar i avkøyrslar og tilrettelegging for busslommer på strekninga.

Sjå vedlegg for meir informasjon.

**Vurdering og konklusjon:**

Samfunnsutvalet får denne til uttale.

Wenche Solheim  
kommunedirektør



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Vår referanse  
19/10047 23/3670

Dykkar referanse

Sakshandsamar  
Liv Bente Viddal

Dato  
10.02.2023

### **Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal - Uttale frå landbruksutvalet**

Landbruksutvalet har i møte 06.02.2023, sak 05/23, fatta følgjande vedtak:  
Landbruksutvalet viser til at omdisponering og nedbygging av dyrka og dyrkbar jord må avgrensast så langt det mogleg, og spesielt gjeld dette dyrkamarka på gnr 5 bnr 2. For landbruket er det elles viktig at matjord ved nedbygging vert nytta på andre areal, og at jordbruksareala vert sikra tilkomst, slik det er lagt opp til i planen.  
Landbruksutvalet viser elles til uttalen til Samfunnsutvalet og støttar denne i heilskap.

Med helsing

Liv Bente Viddal  
Tenesteleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur



## Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
05/23	Landbruksutvalet	06.02.2023

### Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal - Uttale frå landbruksutvalet

#### Samandrag av saka:

Statens vegvesen har i samarbeid med Ørsta kommune utarbeidd framlegg til detaljregulering for E39 Liadal på ei 1,2 km strekning sør for Håvoll.

#### Landbruksutvalet 06.02.2023

#### Handsaming:

Fellesframlegg, foreslått av Anne Stine Foldal Aam, Senterpartiet  
Landbruksutvalet viser elles til uttalen til Samfunnsutvalet og støttar denne i heilskap.

#### 3 røysteføre

#### Votering nr 2 - votering over kommunedirektøren si tilråding

Forslag: **Opprinnelig forslag**

**For:** 3 stemmer (100%) - KrF 1, SP 2

**Mot:** 0 stemmer (0%)

---

#### Votering nr 1 - votering over tillegg, fellesframlegg

Forslag: **Fellesframlegg**

**For:** 3 stemmer (100%) - KrF 1, SP 2

**Mot:** 0 stemmer (0%)

#### LAU - 05/23 Vedtak

Landbruksutvalet viser til at omdisponering og nedbygging av dyrka og dyrkbar jord må avgrensast så langt det mogleg, og spesielt gjeld dette dyrkamarka på gnr 5 bnr 2. For landbruket er det elles viktig at matjord ved nedbygging vert nytta på andre areal, og at jordbruksareala vert sikra tilkomst, slik det er lagt opp til i planen.

Landbruksutvalet viser elles til uttalen til Samfunnsutvalet og støttar denne i heilskap.

#### Kommunedirektøren si tilråding:

Landbruksutvalet viser til at omdisponering og nedbygging av dyrka og dyrkbar jord må avgrensast så langt det mogleg, og spesielt gjeld dette dyrkamarka på gnr 5 bnr 2. For

landbruket er det elles viktig at matjord ved nedbygging vert nytta på andre areal, og at jordbruksareala vert sikra tilkomst, slik det er lagt opp til i planen.

**Vedlegg:**

Planomtale\_E39 Liadal, 09.11.22

**Saksopplysningar:**

Statens vegvesen har i samarbeid med Ørsta kommune utarbeidd framlegg til detaljregulering for E39 Liadal på ei 1,2 km strekning sør for Håvoll. Planframlegget legg til rette for å sikre "Liadalsmuren", breiddeutvide E39, og etablere gang- og sykkelveg langs E39 austside. Planomtalen er lagt ved saka.

I kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda, ligg storparten av planområdet innafør LNFR-formål. Planomtalen er omfattande med mange sider, men med tanke på landbruk er desse punkta aktuelle:

- Pkt. 4.8 Naturressursar, side 26 - 30. Her står det om jordbruksareal/dyrkbart areal i planområdet, og det er kart over dyrka og dyrkbar jord.
- Pkt. 6.2.5 Felles tilkomstvegar, side 61 - 62. Gjeld private tilkomstvegar også til jordbruksareal.
- Pkt. 7.2.3 Driftsavkøyrslar, side 68.
- Pkt. 7.8 Naturressursar, side 73 - 74. Her står det m.a. at for dyrkamark som blir berørt skal matjorda takast vare på for tilbakeføring og reetablering, primært på anleggsområda som skal tilbakeførast til jordbruk, eller jordbruksføremaal utanfor planområdet. LNF-områda vest for E39 vert redusert i areal, i tillegg til m2 nedbygd jord, vil form og storleik på atliggande dyrkamark redusere drivverdige areal.

Planen fører til at fleire hus og bygningar må innløyast vest for E39, liste over desse står i pkt. 7.3.1 Innløyasing av eigdomar, side 68 - 69.

**Vurdering og konklusjon:**

I planomtalen er det vist til at det er prøvd å vise omsyn til nasjonale føringar for jordvernet, men at gjennomføring og endeleg løysing er vanskeleg utan at det går på bekostning av jordvernet/inngripen i dyrka mark. Det er ikkje oppgitt kor mykje jordbruksareal som vil verte nedbygd. Det er lagt opp til riggområde i kvar "ende" av planområdet, som vil beslaglegge areal midlertidig.

Jordbruksareala i planområdet er relativt små og oppstykkja, og dei er ikkje innafør registreringa Kjerneområde landbruk. Landbrukseigedommane som vert berørt, har lite jordbruksareal, og ingen har sjølvstendig jordbruksdrift. Eigedommane som har mest jordbruksareal er gnr 5 bnr 2 med 4,7 da fulldyrka, og gnr 6 bnr 5 med 7,3 da fulldyrka. Dei andre eigedommane har mindre fulldyrka/overflatedyrka areal, i tillegg til areal som er registrert som beiteareal. Jordbruksarealet på gnr 5 bnr 2 er registrert utleigd til anna bruk i drift (gjennom produksjonstilskotsordninga), elles har landbrukskontoret ikkje registrert utleige av areala, men dei kan vere i drift/hausta på annan måte. Arealet på gnr 5 bnr 2 ligg i nordenden av planområdet, og er ei samanhengande, flat dyrkamark, som må seiast å ha stor verdi. Dyrkajorda på gnr 6 bnr 5 ligg nedom E39, er delt i to teigar med beiteareal imellom, og kan vere vanskelegare tilgjengeleg med dagens utstyr.

Generelt bør omdisponering av dyrka og dyrkbar jord verte minst mogleg, men det er ikkje oppgitt kor mykje som faktisk vil verte nedbygd. For landbruket er det viktig at matjord vert nytta andre stader ved omdisponering, og at jordbruksareala vert sikra tilkomst/avkøyrslar, slik det er lagt opp til i planomtalen. Dyrkamarka på gnr 5 bnr 2 må skånast så langt det er mogleg.

Wenche Solheim  
kommunedirektør

Liv Bente Viddal  
tenesteleiar landbruk



Liadal grendalag har følgt med i saka om utbetring av vegen i Sandvika. Vi ynskjer ei utbetring av denne trafikkfarlege vegen velkomen, men vi har nokre innspel og merknadar til saka. Vi har prøvd å sette oss inn i saka via media, berørte partar og bygdefolk generelt. Grendalaget er opptekne av at alle skal bli høyrde og at denne saka til slutt skal gagne bygdemiljøet vårt og innbyggjarane her.

Vi har tidlegare ytra ynskje om å få ein gang og sykkelveg gjennom heile bygda vår. Dette som eit helse og trivselstiltak, samt sikre tryggleiken til mjuke trafikantar. Vi ser at planen inneheld ei løysing som ivaretek dette, det er vi glade for. Men når vi ser nærmare på saka, så ser vi at det er tiltenkt ei fartsgrense på 80 km/t. gjennom Sandvika, og det er ikkje innteikna trygge overgangar mot sjøen og til busstopp på nedsida av vegen. Dette bekymrar oss, då skuleborn skal ferdast ved vegen og innbyggjarar, både unge og eldre, skal kunne krysse vegen på ein god måte. Denne fartsaukinga vil også medføre meir støy for innbyggjarane som bur langs vegen. Vi ser også at buss-stoppet er tenkt å flyttast og leggast ved Halseveg-krysset, i motsetnad til i Sandvika der det ligg no. Vi tenkjer at det er lite formålstenleg å legge eit busstopp i eit område der det bur få folk. Eit alternativ kan vere å få til to busstopp, både i Sandvika og ved Halsevegen.

Dersom planen som er utarbeida vert realisert, mister fleire av innbyggjarane i bygda bustaden sin. Vi ser på dette som svært uheldig då vi treng alle våre innbyggjarar i den fine bygda vår! Vi vil også miste eit unikt nærområde som fungerer som tur-, kultur- og rekreasjonsområde i bygda. Mange av dei som bur her i bygda legg turen om gamlevegen i Sandvika. Her kan ein oppleve ei eiga ro med gamle kulturminne som steingardar, gamle klyngetun og verneverdige bygningar. Dette kan ikkje erstattast av nye vegar og bygningar. Det gir oss innsikt i lokalhistoria frå bygda vår og er såleis viktig for grendalaget å ta vare på, også for framtidige generasjonar.

Vi ser at reguleringsplanen sluttar rett før huset til Peder Haglund. Vi tenkjer at det er litt rart at ein ikkje vil knytte gangvegane heilt saman i dette området. Vi veit at Ørsta kommune har ein reguleringsplan for dette området der dei tenkjer at det skal gå ein veg oppom huset til Haglund til byggefeltet. Vi ber om at Ørsta kommune og vegvesenet samarbeidar i denne saka, slik at vi får ein heilskap i overgangen, og få sikra at dette trafikkfarlege krysset kring Håvollbakken vert meir oversiktleg. Vi er også bekymra for at ei auka fartsgrense i området rett før krysset skal kunne føre til ulykker i området, då vi veit at bilistar ikkje slakkar ned rett etter ei redusering av fartsgrensene. I dette krysset går det mange skuleborn dagleg, og det har vore fleire nestenulykker her.

Liadal grendalag er oppteken av at vegen gjennom bygda skal utbetrast og bli trafiksikker for alle partar. Det er viktig å sjå det heile biletet og at vi skal få til dette på ein så god måte som mogeleg for bygda vår.

For å oppsummere grendalaget sine synspunkt:

- Vi ynskjer ei utbetring av vegen med eigen gang og sykkelveg velkomen!
- Vi ynskjer ikkje 80-sone gjennom delar av bygda vår.
- Vi ynskjer at busslomma vert verande omtrent der ho ligg i dag, eventuelt ha to busslommer.
- Vi ynskjer gode overgangar der mjuke trafikantar trygt kan krysse vegen.
- Vi ynskjer ikkje ei rasering av tur-, kultur- og rekreasjonsområdet i Sandvika.



- Vi ynskjer at vegvesenet og Ørsta kommune samarbeidar for å gjere området/krysset i Håvollbakkane meir oversiktleg og trafiksikkert, både for køyrande, gåande og syklende.

Vi har oppmoda våre medlemmar om å kome med tilbakemeldingar til styret om kva dei meiner grendalaget bør påpeike i denne høyringsrunda. Her er tilbakemeldingane som er komne inn frå enkeltmedlemmar:

- Svært stort ynskje om å behalde ei fartsgrense på 60 km/t. gjennom heile planområdet
- Merka og skilta fotgjengarovergangar i planområdet.
- Gang og sykkelveg i skråninga ovanfor E39 frå Taftesund til Halsevegkrysset.
- Nødvendig utviding av E39 oppover/austover ca. 2 meter. Ny mur. Det vil spare alle husa på nedsida av vegen og gi mindre støy til begge sider.
- Ynskje om at E39 i framtida ikkje skal gå gjennom Liadalsbygda.
- Utviding av vegen bør avventast med til hovudtraseen er klarlagt. E 39 bør gå frå Flåvika med undersjøisk tunell under Raudøya og knytast i hop med Eiksundsambandet på den andre sida.

Mvh. Styret i Liadal grendalag

Anne-Mette Sætre

Øyvind Liadal

Janne Aklestad

Berit Håvoll

Reidun Hansen

Geir Likvern

Øystein Otterlei

**Fra:** "Hildegunn Håvoll" <haavoll2012@gmail.com>  
**Sendt:** onsdag 11. januar 2023 21:20:20  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** Sak 20/23625

Merknad-utviding av E39 Liadal

Brakkerigg-Massedeponi

Naust

Eg er svært skeptisk til brakkerigg/massedeponi på mi dyrkamark på aust sida av vegen. Dette på grunn av dårlege erfaringar frå sist gong det var vegarbeid her. Då vart ikkje matjorda teke vare på. I staden vart det i sørlegaste delen berre fylt på med sand/dårleg jord opp på matjorda med 40-50cm. Det tok fleire år før det vart normal grasmeng på marka. I tillegg vil eg ha moglegheit til å setje opp eit naust eller to i fjøra til etterkomarane.

Bed om at dykk sender svar per brev på fylgande adresse Håvollbakken 7  
6152 ørsta.

Svein Håvoll  
Gnr. 5 Bnr. 2  
95248986

**Statens vegvesen**  
firmapost@vegvesen.no

**Liadal 15.01.2023**

**Sak 20/23625**

**Merknader til reguleringsplanframlegget for E39 Liadal frå grunneigarar i Liadal**

**Vi startar våre merknader med å vise til dei etiske retningslinjene som SVV skal arbeide etter i planprosessen og ved grunnerverv. Vi kan ikkje sjå at dei er nemnt i kapittel 3 RAMMER OG PREMISS FOR PLANARBEIDET i planomtalen. Vi ser det derfor naudsynt å referere dei viktigaste punkta som SVV skal arbeide etter.**

**Etiske retningslinjer for grunnerverv. Gjelder all kontakt med grunneiere. Nr. R730 i Statens vegvesens håndbokserie**

I Vegvesenet deler vi gjerne et utbyggingsprosjekt opp i tre faser; planlegging, grunnerverv og anlegg. For utenforstående er det ikke like lett å skille mellom disse fasene. Og det er heller ingen grunn til at behandlingen av grunneierne skal være forskjellig ut fra hvilken fase et prosjekt er i. **Vi definerer derfor grunnervervet til å starte allerede når planleggingen av et prosjekt starter. Retningslinjene skal gjelde all kontakt med grunneierne.**

**Etiske retningslinjer ved grunnerverv**

**1. Grunnerverv skal skje på et faglig grunnlag.**

1. Grunnerverv skal utføres i henhold til gjeldende regelverk og på verdsettingsfaglig basis.

2. Rettferdighet og likhet skal tilstrebes. Vi skal gi erstatning for det økonomiske tap som grunneieren lider i henhold til regelverket. Vi skal tilstrebe at like tilfeller gis lik erstatning. Av hensyn til likhetsprinsippet skal vi søke å unngå at vegvesenet yter vederlag ut over det lovbestedte økonomiske tapet.

**2. Det skal vises respekt for enkeltmennesket.**

Herunder må det legges vekt på:

**1. Ærlighet.**

Informasjon fra Vegvesenet skal være korrekt.

**2. Åpenhet.**

Den enkelte skal gjøres kjent med sine rettigheter. Vi skal tilstrebe at alle fakta som har betydning for grunnervervet legges på bordet. Disposisjoner ut fra taktiske hensyn må ikke forekomme.

**3. Toleranse.**

Den enkeltes holdninger, meninger og verdier skal respekteres. Det er viktig at vi tar oss tid til å lytte og sette oss inn i situasjonen til den enkelte.

**4. God kommunikasjon.**

Vi skal gi tilstrekkelig informasjon og sørge for at denne blir forstått. Informasjon fra Vegvesenet skal være entydig. Personlig kontakt med den enkelte må tilstrebes, og det skal settes av tilstrekkelig tid og ressurser til dette. Det skal være enkelt å komme i kontakt med rette vedkommende i Vegvesenet.

### **3. Vi skal legge vekt på å være hjelpsomme og positive overfor berørte grunneiere.**

Vi skal være spesielt oppmerksomme på å veilede de svakeste parter, slik at de kan ivareta sine interesser. Vi må være imøtekommende overfor den enkelte. Vi må sette av tid og ressurser til å gjøre inngrepet forståelig for den enkelte.

#### **Til retningslinje 2:**

Det skal vises respekt for enkeltmennesket. Det er gjennom respekt og innlevelse i et annet menneske vi kan oppnå reell samarbeidskontakt. Det er gjennom denne kontakten vi kan løse våre oppgaver. Folkeskikk og høflighet er to sentrale nøkkelord.

**Til retningslinje 2, punkt 1:** Det må legges vekt på ærlighet. Informasjon fra Vegvesenet skal være korrekt. Vi skal alltid gi korrekte opplysninger. I dette ligger det at vi ikke skal utelate relevante opplysninger. Å si halve sannheter er ikke ærlighet.

**Til retningslinje 2, punkt 2:** Det må legges vekt på åpenhet. Den enkelte skal gjøres kjent med sine rettigheter. Vi skal tilstrebe at alle fakta som har betydning for grunnervet skal legges på bordet. Disposisjoner ut fra taktiske hensyn må ikke forekomme. Forvaltningslovens § 11 pålegger oss en betydelig veiledningsplikt. Gjennom veiledningen skal vi gi parter og andre interesserte adgang til å ivareta sitt tarv i bestemte saker på best mulig måte. Vi skal opplyse om de rettigheter grunneieren har. Vi skal gi råd når noen ber om det. Vi skal gi råd også i de tilfeller der vi ikke blir bedt om det, men der vi skjønner at grunneieren ikke har fått eller ikke har oppfattet/forstått den informasjonen han har fått.

#### **Retningslinjene angir at disposisjoner ut fra taktiske hensyn ikke må forekomme.**

. Det må være helt klart at vi ikke bevisst skal unnlate å opplyse om mangler ved hjemmelsgrunnlaget for ervervet, f.eks. mangler ved reguleringsplan. Vi har plikt til å gi grunneier alle relevante opplysninger i forhold til grunnervet.

**Til retningslinje 2, punkt 3:** Det må legges vekt på toleranse. Den enkeltes holdninger, meninger og verdier skal respekteres. Det er viktig at vi tar oss tid til å lytte og sette oss inn i situasjonen til den enkelte. Vi må respektere at enkelte har andre holdninger og verdier enn oss selv. Det betyr ikke at vi trenger å være enige i alt, men at vi tar oss tid til å lytte og sette oss inn i den enkeltes situasjon. Dersom vi tar oss tid til å lytte, vil det være enklere å få folk til å lytte til oss. Å lytte vil ofte skape tillit og dermed et bedre forhandlingsklima.

**Til retningslinje 2, punkt 4:** Det må legges vekt på god kommunikasjon. Vi skal gi tilstrekkelig informasjon og sørge for at denne blir forstått. Informasjon fra Vegvesenet skal være entydig. Personlig kontakt med den enkelte må tilstrebes, og det skal settes av tilstrekkelig tid og ressurser til dette. Det skal være enkelt å komme i kontakt med rette vedkommende i Vegvesenet. Ærlighet, åpenhet og toleranse er forutsetninger for god kommunikasjon. Informasjon er et fagområde vi må ta på alvor.

**I våre merknader har vi tatt med deler av etiske retningslinjer for grunnerv for SVV som og gjeld fra starten av planleggingsfasen. Etter vår mening sviktar SVV på flere punkt i disse retningslinjene både i reguleringsplanen, i planprosessen og i deira kontakt med grunneigarane. Dette har medverka til frustrasjon og sinne og ein følelse av maktovergrep frå SVV si side. Dette i skarp motsetnad til perioden då vi var med i reguleringsplanen E39 Lianeset-Liadal frå 2010-2014. Då vart vi godt ivaretatt av SVV og vi fekk mellom anna innsyn i det meste av saksdokumenta.**

#### **Innspel og merknader:**

Vi har sidan oppstart av E39 Liadal i 2018, og til no, i brev, innspel, merknader og på møter lagt fram vår løysing som vil redde husa på nedsida/vestsida av E39 og gi ein god

og trygg g/s-veg på oppsida av vegen. SVV oppmoda grunneigarane på oppstartsmøtet i 2018 om å stille spørsmål i planperioden uavhengig av svarfristar. Så ville SVV svare på spørsmåla. **SVV skulle såleis vere godt kjent med vårt forslag til løysing.**

Vi har til no ikkje fått konkrete svar på våre spørsmål, innspel og forslag og har difor ikkje visst om dei i det heile tatt var vurderte.

SVV vel likevel, negativt og med faktafeil, å omskrive våre forslag i planomtalen. SVV lister opp berre negative argument for våre alternativ. (5.2.2 og 5.2.3)

**Fleire av dei viktigaste og mest kritiske innspel og merknader frå oss i planperioden vert ikkje tatt med i planomtalen i 10.2 eller i Innspel samla, noko som er sterkt kritikkverdig.**

### **Geotekniske rapportar:**

**Geotekniske rapportar 40109-GEOT-R1 og 40109-GEOT-R2 frå 2018 brukar ein plan på ca. 980m frå Halsekrysset til Håvoll både for å angi borehol og kome med vurderingar utifrå profiltal. I reguleringsplanen med plankart og i R3 nyttar SVV ei strekning frå 120 m sør for Halsekrysset til Håvoll, ca 1100m. Det vert såleis ikkje samsvar mellom profilane i R1 og R2 og plankartet når dei vert omtala i planen. Ca 120m vert viktige profiler flytta i reguleringsplanen utan å gi dei nye profiltal. SVV fører ukritisk over vurderingar med angjevne profiler frå R1 og R2 til planomtalen utan å korrigere med 120m.**

**Såleis vert m.a. området ovanfor Liadalsvegen 707, der murane er på det høgste, tildelt ein geologisk illustrasjon og vurdering som tilhøyrrer profil 670 som ligg 120m lenger nord!**

**Dette vert brukt ukritisk også i møtet med formannskapet 29.11.2022 og i ope møte 10.01.2023. Geoteknisk illustrasjon med profil 550 i R1 blir brukt til å advare mot vanskelege grunnforhold ved profil 550 i plankartet, noko som ikkje stemmer overeins.**

**At R3 manglar i utsendinga frå SVV på deira heimesider gjer forvirringa komplett.**

**Desse grunnleggande feila smittar såleis over i mange av vurderingane i planomtalen, også vurdering av alternative g/s-vegar og utviding av E39 austover.**

**Dette må vere god nok grunn til at reguleringsplanen må omarbeidast, korrigerast og sendast ut på nytt.**

SVV brukar bevisst geoteknisk rapport R1 og R2, som omhandlar forhold der ein går 8 meter inn i skråninga for å utvide vegen austover, som eit **alibi for at alle planar med utviding austover ikkje lar seg gjennomføre.** At grunnlaget er på 8 meter innover vert sjølvstakt ikkje nemnt, og ei slik løysing går heller ikkje vi inn for. Denne løysinga er heller ikkje ferdig utreda og vil mellom anna kreve ytterligere grunnundersøking og godkjenning frå vegdirektoratet. Likevel skriv ein i geoteknisk rapport R2 at grunnforholda ikkje er til hinder for at dette kan gjennomførast på strekninga, men med ekstra sikring og ekstra kostnader.

**Eit viktig innspel frå Ragnhild og Kjetil Innvik i brev datert 08.01.2019 angående**

**geoteknisk rapport er ikkje tatt med i Innspel samla i planleggingsfasen og er heller ikkje besvart.**

**SVV kan vel ikkje utelate merknadar og innspel som går mot deira syn i saka?**

**Våre forslag til utviding av E39 og g/s-veg:**

**Vårt forslag** med utviding austover 1,5-2 meter, ny mur og g/s-veg i skråninga ovanfor, vert ikkje vurdert verken planmessig, geoteknisk eller ang. kostnader. Dette vert og mykje mindre inngripande. **Dette vart ei "Ikkjesak" som det skulle teiast om.** SVV hadde truleg allereie i 2019 bestemt seg for planen dei ville gå inn for. At vår løysing austover likevel gjer det naudsynt å rive husa i Sandvika er vi sjølvsgd heilt uenig i. At SVV må skjerme bygningane som ligg nær vegen med støyvern meiner vi at vi har krav på.

Husa til Taftesund nord i planområdet ligg inntil veg som i dag er brei nok til å få gul midtstripe. Her er det natursteinsmur på austsida som berre treng litt tilpassing og forsterkning for å kunne lokalisere g/s-veg ovanfor. Vi har aldri bedt om å få ein midlertidig autostrada på 1km gjennom grenda. Her må Vegdirektoratet kunne tilpasse og godkjenne løysingar som ikkje alltid følgjer boka!

**Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland vil mjuke opp vegnormalane og byggje veg med så lite naturinngrep og fotavtrykk som mogeleg. Vi synes ikkje at SVV er på linje med det i denne saka!**

Dei fleste som vil bruke **ny g/s-veg** på strekninga vil vere dei som bur i bygda og grenda. Bygdevegar og gardsvegar er i dag mykje brukt som turvegar, mest for gåande.

På møtet med Formannskapet i Ørsta 29.11.2022 sa planleggingsleiar i SVV mellom anna at ein kunne alltid legge g/s-veg over Sandvikbakkane. Ho hevda at den då ikkje ville bli brukt dersom dei ikkje legg den der folk vil ferdast. Vi meiner at brukarane vil ferdast ovanfor E39. Ved å leggje g/s-vegen nærare eksisterande busetnad og planlagt byggjefelt, med god og enklare tilkomst, vil bruken bli større enn om g/s-vegen ligg i same nivå som E39. Begge våre alternativ til g/s-veg har denne fordel.

Å flytte g/s-vegen opp frå nivået for hovudvegen har og andre fordelar. Ein unngår sprut og lufttrykk frå bilar i 80km/t. Støyen vert mindre. Betre trafikksikkerheit for gåande og syklende. Ei storslått panoramautsikt utan å måtte sjå inn i sida på ein trailer. **Slike positive argument tar SVV ikkje med.**

**Kva kunne ikkje god kommunikasjon ha utretta her, men det meste av planlegginga vart skjult bak interne møter som ikkje ga innsynsrett.**

**Avdelingsdirektør og vegdirektør:**

Når vi gjer vegdirektøren oppmerksom på planane får vi svaret frå leiinga i SVV, Region Midt, i Molde. Vegdirektøren sitt kontor beklagar at dei ikkje svarte. Vi får ikkje svar på våre spørsmål, men mellom anna skriv avdelingsdirektør Ruth Helene Myklebust følgjande 20.09.2022:

*I arbeidet med reguleringsplan for E39 Liadal er dei største utfordringene knyttet til ustabile masser, trafiksikkerhet, sikker anleggsgjennomføring, kulturminner, støy og kostnader.*

**Ikkje eit ord** om at det var problematisk å fjerne husa i 1/3 av grenda og å ta bustadane frå eldre mellom 70-80 år. Dei fleste kan ikkje byggje nye hus på resten av eigedomane sine. Vi kan ikkje sjå at dette gjev eit inntrykk av "**på veg for eit betre samfunn**" som er SVV sin visjon.

#### **Gamle avtalar:**

Gamle avtaler inngått med grunneigarane då noverande veg vart bygd i 50-åra har vi ikkje fått tilsendt. Det er viktig å sjå kva bindande avtalar som var inngått med grunneigarane då og som SVV ikkje utan vidare kan trekkje seg frå. SVV hevdar at grunneigar har fått tilsendt etterspurte avtalar og eldre saksdokument i den grad ein har klart å framskaffe desse. **Vi har ikkje motteke eit einaste dokument.**

#### **Fordelar og ulemper:**

**Fordelane med denne vegløyninga til SVV veg på ingen måte opp for dei omfattande og store ulempene grunneigarane vert påført. Dette er eit rettsprinsipp som kan føre til at SVV ikkje får erverva grunn på nedsida av vegen. Dette fordi der er mindre inngripande alternativ som kan nyttast.**

**Grunneigarane misser husa sine.** 11 større bygningar må rivast. Dei fleste kan ikkje bygge nye hus på det som vert att av eigedomane på nedsida av vegen. Dei fleste grunneigarane er mellom 70-80 år gamle og dei meiner at denne planen er eit stort maktovergrep frå Statens vegvesen si side.

**Dyrka mark** på gnr./bnr. 6/1, 6/54 og 6/5 vert og i stor grad berørt av store fyllingar og ny tursti/gardsveg nedanfor dei. Allemannsretten gjeld ikkje her på innmarka på gardane utan etter avtale med grunneigarane.

**Gardane vert såleis forringa** og misser mykje av grunnlaget for noverande og framtidig drift.

#### **Fart-80km/t:**

**Vi vil protestere mot planen om å endre fartsgrensa til 80km/t.**

**Vegen vert meir trafikkfarlig** pga 80 km/t utan skilting og merking av fotgjengarovergangar. Det vil og føre til auka støy og vil bli meir trafikkfarleg. G/s-vegen vert utsatt for sprut, støy og lufttrykk frå bilane og utsikta vert forringa, noko vårt forslag unngår.

Vert det 60km/t kan ein lage fotgjengarovergangar med skilting og merking. Fleire avkjørsler kan og behaldast og støyen vert mindre.

#### **Støy:**

Utviding av E39 vestover vil auke støyen både oppover mot Sandvikbakkane og nedover mot sjøen. Dette vert ytterligere forsterka ved å auke fartsgrensa frå 60km/t til 80km/t. Fleire hus på oppsida av vegen kjem i støysone som kan gi grunnlag for innløyning.

**Busstopp:**

Det er ikkje ønskje om at noverande busstopp i Sandvika vert fjerna.

**SEFRAK:**

Gardsbruk på nedsida av E39 vert feilaktig ført opp som feriebusstader både i tekst og til bilde før og no. Det er vel enklare å rive ein feriebusstad enn eit heilt gardstun med våningshus, løe og bud. Dette er rekketun som har vore drive av den same familien sidan 1777. Fleire hus er registrert som verneverdige i SEFRAK.

**Arkeologiske funn:**

Planen tar heller ikkje omsyn til **arkeologiske funn** som er automatisk freda. Desse vert no dekt av fyllingar.

Gamlevegen, som truleg kan daterast attende til Middelalderen, i følgje arkeolog, vert dekt av fyllingar.

Fleire av **husa er verneverdige** og har kome på SEFRAK-liste. Truleg kan noko av bygningsmassen daterast attende til **før 1850** med påbygg og endringar etter det. Desse vert rivne.

Vi voner at Møre og Romsdal Fylkeskommune går mot planen på grunn av dette og får SVV til å revurdere sine planløyisingar.

**Tilførselsstiar:**

SVV meiner at der er etablerte stiar frå Sandvikbakkane til g/s-veg ved hovudvegen som alle kan bruke.

Privat tilførselssti frå huset til Per Asle Sætre i Sandvikbakkane er den einaste som no kan brukast. Grunneigar er ikkje spurt og har ikkje gitt gangrett til nokon.

Bebuarane i Sandvikbakkane må såleis gå heilt ned til Halsekrysset for å nå g/s-vegen i planen til SVV.

**6.3.2 Høgspenliner** og andre ledningar/installasjonar Høgspenlina gjennom området langs sjøen må leggest i mur eller vegggrunn etter tidlegare planer og avtaler med Tussa/Mørenett..

**Konseptvalgutredning, KVVU:**

**Konseptvalgutredning (KVVU) for Ferjefri E39 er utarbeidd, og det er stadfesta at framtidig E39 skal gå via Hareidlandet (Eiksundsambandet og Hafast),**

Når E39 i nær framtid vert flytta til ny trasé utan om Liadal vert dette ein lokal veg eller fylkesveg som Statens vegvesen ikkje vil ha ansvar for og som heller ikkje treng europavegstandard.

**Ørsta kommune:**

At Ørsta kommune og formannskap lar seg overtyde om denne planen av SVV, ikkje kvalitetssikrar, og stemmer for å leggje den ut på høyring utan diskusjon, har forundra og forskrekka mange. Ingen av grunneigarane var invitert for å legge fram sitt syn på formannskapsmøtet og det vart heller ikkje gjennomført synfaring.

Om saka uttaler Gunnar Wangen, Plan og Miljøavdelinga, Ørsta kommune, på telefon



24.11.2022:

**” Det er veldig få om nokon saker på veldig, veldig lang tid, som har såne konsekvensar for eigedomar som denne.”**

**Vi vil protestere mot denne planen på det sterkaste og voner at andre og vil gjere det same.**

**SVV har gjort grunnleggjande feil i bruken av geolograpportane R1 og R2 i planomtalen og i vurdering av våre alternativ. Planen må trekkast attende og dette må korrigerast før planen eventuelt kan sendast ut på nytt.**

**SVV har andre alternativ som ikkje er ferdig utreda. Dei kan spare husa om dei ønskjer det. Grunn er alt erverva på austsida av E39.**

**Med helsing frå grunneigarar i Liadal**

Anne Grete Juliebø

anne.grete.juliebo@gmail.com

Dagfinn Juliebø

Sissel Halbritter

sissel@gmx.ch

Ragnhild Sandvik Innvik

ragnhild.innvik@yahoo.no

Kjetil Innvik

kjetilinnvik@gmail.com

Tor og Erling Taftesund for Turid Taftesund

tor.taftesund@ hotmail.no

Erling Taftesund

erltaft@yahoo.no

Dagrun Sætre

Per Asle Sætre

pimpas@tussa.com

Oddvar Taftesund

[oddvar.taftesund1@gmail.com](mailto:oddvar.taftesund1@gmail.com)

Håvard Bjørndal

hovard@solvtrans.no

**Fra:** "Kjetil Innvik" <kjetilinnvik@gmail.com>  
**Sendt:** tirsdag 17. januar 2023 12:22:03  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>; "postmottak@orsta.kommune.no" <postmottak@orsta.kommune.no>  
**Kopi:** "Ragnhild Innvik" <ragnhild.innvik@yahoo.no>; "Erling Taftesund" <erltaft@yahoo.no>; "Tor Taftesund" <tor.taftesund@hotmail.no>; "Oddvar Taftesund" <oddvar.taftesund1@gmail.com>; "Per Asle Sætre" <pimpas@tussa.com>; "Håvard Bjørndal" <hovard@solvtrans.no>; "Anne Grete Juliebø" <anne.grete.juliebo@gmail.com>; "Sissel Halbritter" <sissel@gmx.ch>  
**Emne:** E39 Liadal Høyringsnotat  
**Vedlegg:** 2023 2 Merknader frå grunneigarar i Liadal.pdf

Viser til vedlagt høyringsnotat frå grunneigarar i Liadal som i dag vert sendt til Statens vegvesen og Ørsta kommune. Vi har no påvist ytterligere alvorlige feil i planomtalen for reguleringsplanen E39 Liadal som etter vårt syn må føre til at planen vert trekt attende. Dette synes det ikkje som om kvalitetssikring har fanga opp, hverken hos SVV eller Ørsta kommune. I verste fall er dei klar over fadese, men har likevel sendt planen ut på offentlig høyring og ettersyn.

Dei alvorlige feila som no er påvist omfattar bruken av profilangivelser og konklusjonar i geotekniske rapportar 40109-GEOT-R1 og R2 i Planomtalen og Plankart i dagens reguleringsplan. Her er det ikkje samsvar mellom profiltal i R1 og R2 og planen på grunn av at planstrekningane er forskjellige med vel 120m. Såleis vert profiltal og konklusjonar i R1 og R2 ført over til profiler i planen der dei ikkje høyrer heime med ein forskjell på 120m. Dette er grunnleggjende feil som har gitt våre alternativ for utviding av E39 og g/s-veg uriktig og negativ vurdering og omtale.

Med vennlig helsing frå grunneigarane i Liadal  
Kjetil Innvik

**Fra:** "Roger Vartdal" <roger.vartdal@tussa.com>  
**Sendt:** tirsdag 17. januar 2023 12:29:15  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** FW: E39 Liadal

---

**Fra:** Roger Vartdal <roger.vartdal@tussa.com>  
**Dato:** tirsdag 17. januar 2023 kl. 12:22  
**Til:** <firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** E39 Liadal

Eg deltok på infomøte om utviding av E39 på Liadal og såg at dette blir ei svært god løysing. Eg har vore yrkessjåfør i 50 år og køyrer denne strekninga fleire gonger for dag og ser virkelig fram til å få sleppe denne flaskehalsen der det har vore fleire alvorlege ulykker og mange nesten ulykker. Veit at eg har med meg alle yrkessjåførar som køyrer denne strekninga om det.

Mvh Roger Vartdal

**Statens vegvesen**

firmapost@vegvesen.no

**Liadal 22.01.2023**

**Sak 20/23625**

**Merknader og klage angående reguleringsplanframlegget for E39 Liadal**

**Fra Håvard Bjørndal & Anne-Mette Sætre**

**Sandvikbakkane 7**

Gardsnummer/bruksnummer 6/50 i Ørsta

Vi vil først starte med å klage på prosessen i prosjektet. Grunneiere har forsøkt å nå fram med et reelt alternativ for bygging av universell gangveg i terreng overfor ny mur etter utviding av nåværende E39 ca. 2 m østover. Alternativet er forvrengt og nærmest ugjenkjennelig i STVV sin planbeskrivelse.

Som kjent er det svært plasskrevende å bygge i plan i et sidebratt terreng.

Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R2 beskriver at det er teknisk mulig med tiltak og å utvide vegen 8 m mot øst. Forslag om kun 2m utvidelse østover med g/-vei ovenfor skulle gjøre dette betydelig enklere.

Måten grunneiere sitt forslaget har blitt svart på, samt manglende grunnprøver i området øst for murene, gir et bilde på at STVV har konkludert og ikke på noen måte ønsker å se på andre løsninger enn å bygge g/s-vei og bilvei i plan (side om side) med nåværende E39.

I området syd i anleggsområde er det meget god stabilitet. Den 7 m høge muren er bygget uten armering og står fortsatt fint den dag i dag ca. 70 år etter oppføring.

**Manglende smidighet fra STVV**

I nordre del av anleggsområdet kunne en lett ha flyttet tørr-oppstilte murer lenger øst og forhindret sanering av to bolighus.

I Sandvika er det ikke plassproblem mot vest så dagens klyngetun kunnet blitt flyttet i sin helhet lenger mot sjøen og grunneiere kunne fått beholdt verneverdig bygningsmasse.

Planen har blitt utredet med et smalt syn som kun har til hensikt å underbygge STVV sitt synspunkt og har ikke kommet grunneiere i møte.

**Dette føles som et overgrep og det er ikke greit.**

### **Fartsgrense:**

Ingen ønsker 80km/t uten gangfelt. Vi i Sandvikbakkane bruker strandsonen aktivt og ønsker et tryggest mulig trafikkbilde. Krav om 60 km/t står ved lag.

### **Støy:**

Vi som bor på Sandvikbakkane 7 vil få over 6 db forhøyet støy på vårt hus og dette vil være en vesentlig forringing av vårt hus og eiendom.

Ved 60 km/t vil støy være vesentlig lavere.

Dersom fartsgrensen på 80 km/t blir opprettholdt og det ikke blir enighet om erstatning, må innløsning av **6/50** også vurderes.

Vi ønsker uansett et oppsett med støyreducerende tiltak og faktiske støymålinger.

### **Trafikksikkerheit**

Det er uklokt å øke fartsgrensen til 80km/t i dette området

### **Naust**

Som eier av ½ delen av naustet til svigerfar Per-Asle Sætre så vil jeg legge frem ønske om tilførselsveg fra Grøvik verk og at tilførselsvei til naust fra sør i planutkastet slettes.

Grunnen til dette er at vi har verksted som heng sammen med naustet som vi ønsker å bevare.

En vil med dette ha mulighet å løyse bygningene fra hverandre og vi får beholdt så mye bygningsmasse som overhodet mulig.

### **Høgspent line**

Høgspent line vest i planområdet må legges som jordkabel i veg/ gangveg. Det er allerede lagt trekkerør til dette fra Grøvik verk til Sætre møbler ( fabrikk)

Dette for å kunne øke rest verdi for alle berørte eiendommer samt gi et bedre visuelt inntrykk av friområde i Sandvika.

### **Privat avløpsanlegg**

Det ligg et felles avløpsanlegg for alle husa i Sandvikbakkane byggefelt som krysser E 39 med slamavskiller på fabrikk-tomta til Per Asle Sætre på ca kote 5moh.

Det må sikrest slik at dette anlegget blir fullt ut funksjonelt for fremtiden.

Det ligg også drenering og takvatn fra de nyere husene på Sandvikbakkane i denne traseen.

Med vennlig helsing

Håvard Bjørndal & Anne Mette Sætre.

## Statens vegvesen

firmapost@vegvesen.no

24.01.2023

Sak 20/23625

### Detaljregulering E39 Liadal

#### **Merknad til behandling av forslag 5.2.3 Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur, samt påpeiking av feil eller manglande samsvar i dokumenta.**

Alternativ 5.2.3 Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur ser ut til å vere vurdert på feil grunnlag, og kommunikasjonen av grunngevinga for å avvise forslaget byggjer på feil profilreferansar til geotekniske rapportar. Forslaget må etter mitt syn behandlast på nytt.

Det er **ikkje samsvar** mellom profilnummera i plankartet på side 64 og 65 og figur 5-8 i **Planomtale** og profilnummera i **Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1** og **Geoteknisk vurdering støttevegg 40109-GEOT-R2**. (R2 har ikkje eige kart med profilnummer, men viser til kartet i R1). Dette fører til at referansar i planrapporten til profiler i geotekniske rapportar ikkje stemmer med plankartet. Denne feilen eller manglande samsvaret er ikkje opplyst om i reguleringsplanen. Det blei under og i etterkant av møtet på Ørsta Rådus 10. januar tydeleg at Vegvesenet si prosjektleiing enten ikkje har vore klar over dette eller sjølv lar seg villeie av det.

Vurderinga av og argumentasjonen mot alternativ **5.2.3 Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur** ser ut til å oversjå det manglande samsvaret i plandokument, og blir framlagt med henvisningar til konklusjonar og illustrasjonar i Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1 og 40109-GEOT-R2 som har feil profilreferansar og/eller ikkje er relevante for dette alternativet. Ørsta Kommune sine fagfolk verkar heller ikkje å ha vore klar over dette, og kan dermed ikkje ha gjort ei grundig lesing av rapporten.

På folkemøtet i Ørsta Rådhus 10. januar blei det etter spørsmål frå salen om dette alternativet vist til dei store utfordringane med det bratte terrenget bak høgaste delen av eksisterande mur, og lagt fram **illustrasjon av Profil 550 frå 40109-GEOT-R2 Tegningsnummer V103**. Eg fekk ikkje profilen til å til å stemme med terrenget, som eg kjenner godt, og stilte spørsmål ved dette. Ingen kunne svare tilfredsstillande på det, men møtet gjekk vidare. Etter møtet ba eg om å bli vist kvar denne illustrasjonen høyrer heime i kartet. Prosjektlear viste meg då **profil 550 i plankartet som er brukt i Planomtale side 64 figur 6-11**, omtrent i bytet mellom eigedom 6/9 og 6/50 der terrenget er på det brattaste, og meinte at huset i illustrasjonen sannsynlegvis er vårt hus på eigedom 6/9. Neste dag gjekk eg gjennom dokumenta på nytt, og fann ut at dette er ei misforståing som byggjer på feil/manglande samsvar i dokumenta. **Profil 550 i Geoteknisk rapport** tilsvarer i realiteten omtrent **profil 670 i reguleringsplankartet** og er ikkje relevant i forhold til skjeringa ved dette alternativet. **På profil 550 i Geoteknisk rapport** er terrenget slakkare og lavare, og **5.2.3 Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur** kjem ikkje til å ligge i skjæring av betydning her. Meir sannsynlig på fylling/mur.

**Vegvesenet viser altså med feile lokaliseringsreferanser til illustrasjon og konklusjonar i ein geoteknisk rapport som er laga for eit alternativ av heilt andre dimensjonar.**

Same manglande samsvar fører også til at alle referanser i Planomtale til profilar i Geoteknisk rapport blir feil om ein nyttar kartet i planomtalen. Dette er det ikkje opplyst om.

**Fylgjande er ein gjennomgang av Vegvesenets etter mitt syn mangelfulle vurdering av og feilaktige og misvisande kommunikasjon om alternativ 5.2.3 Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur.** Alle profilreferansar frå meg er ifølge Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1 om ikkje anna er opplyst. Sitat frå planrapport og Geotekniske rapportar i kursiv:

**Planrapporten si vurdering:**

- *Løysinga er sterkt fråråda grunna ustabile grunnforhold, og då særskilt frå profil 290-680, den opprinnelege «Liadalsmuren», sjå kap. 5.9. Alternativet inneber store inngrep i terreng mot aust i eit område med allereie anstrengt stabilitet, samt busetnad på toppen av skråninga sør for ca. profil 680. Brot eller utskliding av terreng kan gje fatale konsekvensar for både aust- og vestsida av E39.*

**Kommentar:**

Dette er feil eller i beste fall unøyaktig/misvisande. Det Vegvesenet kallar Liadalsmuren går frå ca 430 til 650 i plankartet, 290 til 550 i **Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1**. I begge endar er den forholdsvis lav, og ein opphøgd gang og sykkelveg vil ikkje gå i skjering av betydning der. Ifølge **Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1 punkt 4.3.1, side 8**, er det registrert funn av leire på profil 290 og 450 på 10 og 15 meters djup. Desse punkta ligg ikkje i det brattaste området, og ei skjering til gang og sykkelveg i skråninga vil bli liten eller fråverande for desse profilane. Det brattaste og mest utfordrande området finn ein på strekninga mellom desse punkta, rundt profil 400, og her seier **Geoteknisk vurdering støttevegg 40109-GEOT-R2** fylgjande på side 5:

**2.1 Omkring profil 400**

*«På dette partiet viser grunnboringene stort sett faste eller meget faste løsmasser fra få meters dybde og nedover.»*

*«Basert på totalsonderingsprofilene vurderes massene å være grusige, steinige, sandige friksjonsmasser med fast lagring.»*

*«For skissert skjæring (full utviding av veibane i eitt plan mot aust, mi anmerkning) antas leirlaget omkring profil 400 å ligge så dypt at det ikke styrer valg av avstivingsmetode. Også for den mer globale stabilitetsvurderingen på partiet er det her foreløpig sett bort fra leirlaget. Laget er uansett sterkt overkonsolidert og har kanskje like god skjærfasthet som massene over»*

Det er her viktig å merke seg at vurderingane i geoteknisk rapport her er gjort med høgde for fullskala utviding på eitt plan austover, med opp mot sju gongar så stort masseuttak i volum i forhold til alternativet opphøgd gang og sykkelveg.

**Vidare grunngeving i planrapporten med mine kommentarar:**



- *Eksisterande murar kan ikkje nyttast då desse ikkje er dimensjonerte for å tole lasta av køyretøy/brøytebil m.v. Løysinga vil krevje nye murar med rett dimensjonering som gang-/og sykkelvegen ligg på, og i tillegg murar mot terreng/bustadeigedomar i bakkant.*

Min kommentar: Fyrste del av dette er ikkje relevant som argumentasjon mot dette alternativet spesielt. Ingen av alternativa er tenkt gjennomført utan forsterking av eksisterande mur. Det må byggjast nye murar mot terreng og bustadeigedomar på ein del av strekket, men desse har også ei positiv side i form av støydemping.

- *Gang- og sykkelveg på eit høgare nivå vil bli ei barriere aust-vest. Tilkomst på tvers av vegen frå aust til vest vil vere problematisk.*

Min kommentar: Det er uansett berre planlagt ei kryssing for gåande på strekninga med bebyggelse på oppsida. Om den er lokalisert ved den gamle fabrikk, ca ved profil 550 i **Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1**, profil 670 i Planomtale så er terrenget slakkare her og det bør vere plass til å lage ein rampe/trapp for kryssing.

- *Det vil vere vanskeleg å anlegge g/s-vegen på ei jamn høgde, sidan ujamn overhøgde på eksisterande murar inneber problem med stigningstilhøve/ universell utforming av gangvegens lengdeprofil.*

Min kommentar: Det skal uansett byggast nye eller forsterka murar og utjamning bør vere eit overkomeleg problem. Den totale stigninga sørover blir ikkje vesentleg større, den kjem berre litt lenger nord enn for bilvegen sin del. Dette vil bli enno betre om gang og sykkelvegen møter planet til bilvegen i sør utan å gå innom Halsevegen slik som foreslått i planen.

- *Utfordrande løysing både i høve til anleggsteknikk, HMS, praktisk gjennomføring, uføresette hendingar og økonomi.*

Min kommentar: **Dette støttar seg til Geoteknisk rapport 40109-GEOT-R1 som er laga med tanke på eit heilt anna alternativ**, nemleg full utviding av veg pluss gang og sykkelveg i eitt plan i skjering mot aust. Det blir ikkje vist til nokon rapport om anleggsteknikk, HMS, praktisk gjennomføring og risiko for uforutsette utfordringar for Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur. At det blir for utfordrande med full utviding mot aust er noko vi har innsett og eit alternativ ingen jobbar for no, så det gir lite meining å kun ha ein geoteknisk rapport som tek for seg det som alternativ. Det fører til at Gang- og sykkelveg langs E39 austside/på avsats mur, som bør vere mykje meir realistisk med masseuttak på ein liten brøkdell i forhold, blir ståande utan grundig vurdering, og lett vint avfeia på manglande eller feil grunnlag. Det burde i det minste ha vore laga ein tilsvarande geoteknisk rapport for dette alternativet på grunnlag av undersøkingane som allereie er gjort. Dette handlar om fellesskapet sin økonomi, men utan relevante og presise geotekniske vurderingar for dette alternativet blir kostnadane og mulige konsekvensar berre gjetting. For oss handlar dette også om livskvalitet og vern av miljøet vi lever i.

- *Grunna m.a. behov for vesentleg utvida vegbane på deler av strekninga (frå 5,1m på det smalaste til standardbreidde 7,5m), tilkomst i anleggsperiode og trafikkavvikling på E39, må uansett bygningar langs vegens vestsida innløysast.*

Min kommentar: Det har eg ikkje kunnskap til å vurdere, men eg registrerer at det er usemje om dette. Det er vel ein god del plass på markane mellom bygningane og det er sikkert moglegheiter for å leige parkering for maskiner og anna på områda til Liadal Lager f. eks. Det er etter det eg forstår også lagt fram eit forslag som ikkje er tatt med i denne rapporten. Det byggjer på ei mellomløysing med grunnare utviding av skjering mot aust på 1-2 meter som kombinert med gang og sykkelvei i skråninga kan spare bebyggelsen.

- *Fordel med alternativet er at minimum delområder av automatisk freda kulturminner vest for E39 kan bevarast. Alternativet er likevel ikkje å sjå på som eit reelt forslag med omsyn til måloppnåing kap. 1.2.*

Dette er langt frå alle fordelane, og heller ikkje den viktigaste for oss som bur her. Den største gevinsten for oss som har hus på austsida vil vere vesentleg mindre trafikkstøy fordi ein større del av vegbanen vil hamne bak terrenget, i staden for nesten i si heilheit i luftlinje som er tilfellet med Veivesenet si løysing. Dei gåande og syklande vil bli løfta opp over trafikken i staden for å bli inneklemt mellom trafikk og mur. Gang og sykkelveg vil ligge nærare boligområdet som kjem til å bruke den mest. Murar og fyllingar ned mot strandsona vil bli vesentleg lavare og mindre inngripande. Med ei mellomløysing kan ein kanskje også spare bebyggelsen og kulturlandskapet.

- *Alternativet er forkasta/ikkje tilrådd.*

Det er etter mitt syn ei avgjerd som er dårlig begrunna på feil/ikkje relevant grunnlag, og utan ein geoteknisk rapport som tek for seg konsekvensar og utfordringar med dette alternativet. Vidare er dette framlagt med misvisande illustrasjonar og henvisningar til kartverk.

Det er etter det eg kan sjå berre to moglege lesingar av det som vart framlagt om dette alternativet av Vegvesenet og Ørsta Kommune sine folk i presentasjonen på folkemøtet og i formannskapet:

1. Verken Vegvesenet si prosjektleiing eller Ørsta Kommune har vore klar over det manglande samsvaret i kartgrunnlaget til rapporten. Vurdering av alternativ 5.2.3 er i så fall gjort på feil grunnlag, og informasjon om avvisinga er dermed ubevisst villeiande.
2. Vegvesenet kjem med mangelfull og villeiande informasjon om prosjektet overfor involverte partar og offentlegheita.

I begge tilfelle må det etter mitt syn lagast ei ny vurdering av alternativ 5.2.3 som ikkje bygger på feil profilreferansar, med grunnlag i geotekniske vurderingar av risiko, konsekvensar og økonomi som er relevante for dette alternativet, og ikkje støttar seg på faglege vurderingar for eit heilt anna alternativ.

Helsing,  
Yngve Leidulv Sætre  
medeigar i Halsevegen 37 GNR/BNR 6/9

## **Statens vegvesen**

firmapost@vegvesen.no

**24.01.2023**

**Sak 20/23625**

### **Detaljregulering E39 Liadal**

#### **Merknad vedrørende gangrett**

Gnr/bnr 6/9 har naust på Likkjenset med gangrett på det som etter gammalt heitte «Sjøvegen» langs bytet mellom 6/5 i nord og 6/14 og 6/3 i sør. Omtrent ved profil 200 i kartet i planomtalen. Ved forrige vegoppgradering blei tilkomsten vår frå E39 sperra av autovern, men vi har fått beskjed om at vi kan bruke landbruksavkøyrsla til 6/5. På austsida brukar vi ein snarveg/sti eit stykke nord for krysset til Halsevegen. Denne ruta blir også brukt av mange turgåarar, både av folk frå bygda som går tur Halsevegen-Nipevegen, og av folk med hytter i Nipevegen som skal på tur i Halsevegen eller på fjellet.

Eg ser i reguleringsplanen at landbruksavkøyrsla er tenkt vidareført, men at tilkomsten over vegen frå aust ser ut til å vere sperra med rekkverk så vi må gå i vegbane frå busstopp og bort til landbruksavkøyrsla enten før eller etter kryssing av vegen.

Vi må få vidareført ei god løysing på vår gangrett her, det gjeld vel også dei to andre brukarane 6/8 og 6/23 med naust på Likkjeneset.

Om det blir eit etablert friområde ved sjøen så vil dette også vere den mest naturlige tilkomsten dit frå Sandvikbakkane og frå det planlagte byggefeltet i Halsevegen, samt også folk som kjem med bussen.

Forslag til løysing: Sti frå busstopp på vestsida til bytet og «Sjøvegen», eller flytting av landbruksavkøyrsla så den kjem i forlenginga av nordlige ende av busstoppet på vestsida av vegen

Helsing,  
Yngve Leidulv Sætre  
medeigar i Halsevegen 37 GNR/BNR 6/9

**Fra:** "Tina Reitzig" <tinareitzig@yahoo.no>  
**Sendt:** fredag 27. januar 2023 01:43:24  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** Sak 20/23625 - Liadalsvegen 777

Eg har vore på folkemøte ang. Reguleringsplan ut på Liadal. Sak 20/23625

Eg vil komme med innspill ang. Liadalsvegen 777.

Eg/vi har allerede store støyutfordringer i tillegg kjeme tungtrafikk som kjøre forbi og utløse vibrasjon i heile huset( vegger, skap,osv)

Dette kjem til og blir enda verre når fartsgrensen økes til 80 km/t ( fram til nærmere avkjørsel til Grøvik verket i sør) og trafikken økes, for då få vi i tillegg støy som blir forårsaket av akselersjon og nedbremsing.

Eg veit at det ikkje er deres problem, men mange trafikanter helder ikkje fartsgrense!!!

Slik er det berre i realiteten. Oppleve det meir eller mindre daglig! Og det er noke vi berre må leve med. Vi har hatt mange trafikkfarlige situasjoner her og ulykker. Ongen min skulle over gangfelt og bilen 2 stoppet ikkje og kjørte inni bilen foran som stoppet ved gangfelt.( berre for og nevne et tilfelle) det har vore mange fleire ulykker her ute enn de dere har kjennskap til. Ikkje alle ulykker bir meld til politiet.

Videre så ligge huset mitt allerede i rødsone på deres kart. Så om 20 år ( slik Dere beregne det) vil støyen øke!

- Store utfordringer om vinteren

I alle år har vi hatt( har det fortsatte) store utfordringer ang. brøyting av E39. Når brøytebilen kjøre forbi så få vi slaps,stein,snø osv. heilt inn mot inngangsdøren ( i stor hastighet).

Dette er rett og slett **fare for liv og helse!!!**

Brøytemannskapet no og alle dei som har brøyter E39 tidligere veit om problemstillingen og synst sjølv at det er skummelt.

Videre har dei sagt at det ikkje alltid hjelpe å senke fart for slaps/stein kan likevel spruter fleire meter. Det er ikkje mange meter fra E39 til inngangsdøra.

I tillegg er det fare for materiale skade pga brøyting. Bilene er som regel dekte av stein/slaps. Det er ikkje mulig og parkerer bilene andre plasser på tomten for alle parkeringsmuligheter er at med E 39.

Eg meiner at huset/tomta mi bør vere med i reguleringsplan i forhold til støydempende tiltak, skjerming/fasadetiltak.

Mvh

Tina Reitzig og alle dei som bor her.

## **Statens vegvesen**

firmapost@vegvesen.no

**Liadal 03.02.2023**

**Sak 20/23625**

### **Merknader til reguleringsplanframlegget for E39 Liadal frå Ragnhild og Kjetil Innvik**

Vi er eigarar av Liadalsvegen 707, gnr. 6, bnr. 5 og 54 i Ørsta kommune, eit gardsbruk som har vore eigd og drive av vår familie sidan 1777. For oss som no eig 6/5 inneheld tunet på 6/54 vår driftsbygning, stabbur og våningshus på garden Sandvikbukta. For oss er garden såleis ikkje ein fritidseigedom som nokon prøver å framstille den som. Den er heller ikkje registrert som det i matrikkelen. Våningshuset vart i 2009 pussa opp med mellom anna nytt tak, isolering, ny bordkledning og nye vindauge. SVV hadde då ikkje innvending til dette og dei ga heller ikkje støtte til støytiltak då det var for lite støy frå vegen.

Der er drift på garden med frukt og bær-dyrking, slåing av markane, skogskjøtsel og hogst av ved til eige bruk. Vedlikehald av hus og kulturlandskapet. Rett til fiske med laksenot. Drift vil verte vidareført av våre etterkomarar.

**Vi vil protestere mot denne planen** då den medfører at alle husa på garden vert rivne. Noverande tun, dyrka mark og hage med en del bær- og frukttre og den gamle gardsvegen vert dekt av fyllingar. Det er usikkert om vi kan byggje eit nytt tun med gardshus ein annan plass på garden. **Verken SVV eller Ørsta kommune har planar om etablering av nytt tun med bygningar.**

**SVV kan vel ikkje rive gardshusa på ein gard utan å ha ein plan for lokalisering og etablering av nytt tun?**

Vi viser til skriv med høyringsmerknader frå grunneigarar i Liadal datert 15.01.2023 der undertekna er mellom grunneigarane. Dette inneheld ei omfattande grunngeving for vårt syn på saka, alternative løysingar og omfattande kritikk av reguleringsplanen.

Vi har gjennom heile planprosessen av E39 Liadal forsøkt å få SVV til å vurdere andre løysingar som vil spare husa og garden. Dette er SVV lite villig til sjølv om reguleringsplanen medfører at 11 større og 4 mindre bygningar vert rivne langs ei strekning på ca. 1km, dei fleste på vestsida/nedsida av E39.

Vi har sidan oppstart av E39 Liadal i 2018, og til no, i brev, innspel, merknader og på møter, lagt fram vår løysing som vil redde husa på nedsida/vestsida av E39 og gi ein god og trygg g/s-veg på oppsida av vegen. Vår plan treng utviding austover av vegen på ca. 2m, ikkje 8 m, som SVV og har vurdert som mogeleg.

**SVV hevdar i si innleiing til 5.2 at alle alternative forslag for g/s-veg ovanfor E39 si austside vil medføre at vegen likevel vil bli utvida vestover. Dette er basert på**

**at dei gamle murane skal stå og E39 ikkje vert utvida austover. Dei skriv vidare at det er gjort ei vurdering av andre løysingar og alternativ for gang- og sykkelveg som har kome opp i løpet av planleggingsprosessen, for å vurdere moglegheiter og for å belyse dei ulike alternativa, og kvifor desse er forkasta.**

**Vårt forslag med utviding av vegen austover ca. 2 meter, ny mur og g/s-veg i skråninga ovanfor, vert ikkje vurdert verken planmessig, geoteknisk eller ang. kostnader. Våre alternativ som er fronta gjennom heile planleggingsperioden er såleis ikkje vurdert i reguleringsplanen.**

**SVV skulle verkeleg vere godt kjent med våre forslag til løysing, men vel å utelate dei i vurderingane i reguleringsplanen.**

At Ørsta kommune hevdar at våre alternativ er grundig vurdert i reguleringsplanen viser berre kor lite dei har sett seg inn i planen og dei geotekniske rapportane.

**Det manglar såleis ikkje alternativ når ein skal vurdere samfunnsnyttan opp mot ulempene for grunneigarane.**

SVV oppmoda grunneigarane på oppstartsmøtet i 2018 om å stille spørsmål i planperioden uavhengig av svarfristar. Så ville SVV svare på spørsmåla. Vi har til no ikkje fått konkrete svar på våre spørsmål, innspel og forslag i planperioden og har difor ikkje visst om dei i det heile tatt var vurderte. Dei fleste møta hjå SVV har vore interne møter utan rett til innsyn. Vi har heller ikkje fått tilsendt gamle avtalar som vart inngått med grunneigar då noverande veg vart bygd ca. 1955.

**SVV vel likevel, negativt og med faktafeil, å omskrive våre forslag i planomtalen.** SVV lister opp berre negative argument for alternativ med g/s-veg ovanfor E39. (5.2.2 og 5.2.3)

**Sjå merknader frå grunneigarar i Liadal datert 15.01.2023.** Her er det gjort greie for korleis SVV overfører profilbeskrivelser frå geoteknikkrapportane utan å korrigere for andre profilnr. i reguleringsplanen som startar ca.120 m lengre sør enn planen i geolograpportane R1 og R2.

**Såleis vert m.a. området ovanfor Liadalsvegen 707, der murane er på det høgste, tildelt ein geoteknisk illustrasjon og vurdering som tilhøyrer profilnr. 670 som ligg ca. 120m lenger nord!**

**Dette vert brukt ukritisk også i møtet med formannskapet 29.11.2022 og i ope møte 10.01.2023. Geoteknisk illustrasjon med profilnr. 550 i R1 blir brukt til å åtvare mot vanskelege grunnforhold ved profilnr. 550 i plankartet, noko som ikkje stemmer overeins. Same feil er påvist av nabo Yngve Sætre i hans høyringsnotat.**

**At R3 manglar i utsendinga frå SVV på deira heimesider gjer forvirringa komplett.**

**Dei fleste som skal skrive høyringsnotat er ikkje gjort oppmerksom på denne fadese av SVV. Det vil påverke deira uttale om planen.**

**Det er lite truleg at SVV og Ørsta kommune ikkje var klar over denne feilen, men dei vel likevel å sende planen ut på offentlig høyring og ettersyn med feile vurderingar av grunnforholda bak murane og av våre alternative løysingar.**

**Fleire av dei viktigaste og mest kritiske innspel og merknader frå oss og frå grunneigarar i Liadal, sendt til SVV i planperioden, vert ikkje tatt med i planomtalen i 10.2 eller i Innspel samla, noko som er sterkt kritikkverdig. SVV kan vel ikkje utelate merknadar og innspel som går mot deira syn i saka?**

Våre innspel og merknader som skulle overførast frå reguleringsplanen E39 Lianeset – Liadal vert heller ikkje tatt med.

**Til saman må dette medføre at planen vert trekt attende, vert korrigert og omskriven før den eventuelt vert sendt ut på nytt.**

**Skulle reguleringsplanen likevel verte vedtatt, og klage og retts sak ikkje gir oss medhald, må vi no opplyse om følgjande:**

Nytt tun:

SVV og Ørsta kommune må syte for at det vert godkjenning for nytt tun på garden vår. SVV må dekke alle utgifter til nytt våningshus, løe, stabbur, hageanlegg og nytt naust. Alle flytteutgifter må dekkast. Nytt tun må vere ferdig før flytting frå og riving av noverande tun.

Veg til nytt tun:

SVV og Ørsta kommune må prosjektere og anlegge veg fram til nytt tun frå E39. Nytt tun må også få tilkomst til den nye gardsvegen. 6/5 har bruksrett til gamlevegen/den gamle riksvegen som går opp til innkjørsla til 6/2 og 6/3. Denne må i så fall oppgraderast etter avtale med grunneigarane.

I sør har vi og ein landbruksavkjørsel frå/til E 39 som skal oppretthaldast.

Naust:

Naustet må fortsatt få vatn i frostfri leidning frå vår brønn ovanfor Halsevegen. Vassleidning kryssar E39 og ligg i gamlevegen fram til våningshuset. Frå huset går vassleidning til naustet.

Naustet får i dag straum frå våningshuset.

Straum og vatn til naustet må vidareførast her dersom naustet ikkje vert flytta.

Nytt naust:

Nytt naust/flytting av naust må prosjekterast og byggast i nærleiken av det nye tunet. Kostnadane må dekkast av SVV.

Brønn:

Retten til egen brønn med fritt vatn må vidareførast til nytt tun. SVV må såleis prosjektere og legge ny, frostfri vassleidning frå eksisterande brønn gjennom E39 fram til nytt tun.

#### Gardsveg:

Gamlevegen fungerer i dag som gardsveg og er mykje brukt som turveg. Den vert dekt av fyllingar. Ny og teneleg gardsveg må anleggjast langs fyllingskanten. Den må tole både bil og traktor som tidlegare. Ny gardsveg over innmarka vår kan ikkje nyttast til turveg utan etter avtale med grunneigarane då den ikkje går til utmark og vil truleg gå gjennom nytt tun på garden. Det må vurderast å oppgradere den gamle riksvegtraseen/gamlevegen vidare over 6/2 og 6/3 der 6/5 har bruksrett. Dette eventuelt som tilkomstveg for nytt tun og hytter sør på 6/5.

#### Innmark:

Innmark som må innløyast må takserast som område for fruktdyrking med den kvadratmeterpris som følgjer av det. Her var det tidlegare eit større område med fruktdyrking og området har fortsatt eit slikt potensiale. Slik nisjeproduksjon kan gi garden inntekt i framtida og er den mest realistiske driftsforma. Resten av innmarka nedanfor ny gardsveg må drenerast og tilførast jord frå området som skal dekkast med fyllingar. Landbrukskontoret i Ørsta må uttale seg om dyrka mark som vert kraftig redusert på garden vår.

#### Hus og hyttetomter:

Planlagde hus- og hyttetomter må erstattast dersom dei på grunn av reguleringsplanen ikkje kan brukast til dette formålet. Dette vart planlagt og opplyst om då kystsoneplanen var ute på høyring i 2007 og det skulle vidareførast i kommunedelplanen.

#### Veg til hytter og hus som er planlagt bygde:

I søndre del av området som er omfatta av reguleringsplanen er det i kommunedelplanen for Ørsta kommune sett av eit større område til fritidsbustadar. Dette området må få vegløyving frå E39 eller over 6/2 og 6/3.

#### Elveløp:

Elva gjennom E39 må få eit godt tilpassa løp og dimensjon gjennom E39 og fyllinga. Det må vere mogeleg å ta ut vatn frå elva, noko som er viktig for framtidig fruktdyrking eller bær/grønsakproduksjon. Vassmengda i elva varierer mykje og det har vore fleire tilfelle der det blir tett på oppsida av noverande veg og elva finn nye løp. Der er og eit bekkefar nærare tunet som må lokaliserast og oppretthaldast gjennom veg og fylling.

Høgspenliner langs stranda må leggast i veggrunnen/mur langs E39 som tidlegare planlagt mellom Tussa/Mørenett og SVV.

Gangrett må oppretthaldast for dei som har hytter og naust på neset sør på 6/5.

Det må avtalast med grunneigar kva tømmer og trevirke, som må fjernast, skal brukast til. Flytting av frukt- og bærtre og anna beplantning må avtalast.

Riggområde sør på 6/5 kan ikkje leggast på dyrka mark utan etter avtale. Her er og den einaste landbruksavkjørsla som kan nyttast av traktor og større landbruksreidskap.



**Skulle planen bli endra og sendt ut på nytt slik at vi kan behalde husa må følgjande punkt innfriast:**

Støyskjerm på vestsida av E39 forbi husa, som og stopper snø i tunet ved plogging, må etablerast.

Vert fartsgrensa 60km/t kan vi truleg behalde utkøyrsla vår. Vert den 80km/t må ny tilførselsveg til tunet planleggast saman med grunneigarane. Med 60km/t vil støy verte redusert både austover og vestover. Ein kan då og etablere fotgjengarovergang med skilting og merking.

Vassleidning til huset og løa, som går gjennom E39 og i gamlevegen til husa, må lokaliserast og sikrast.

Elveløp og bekkeløp gjennom E39 må lokaliserast og sikrast.

Landbruksavkjørsler må behaldast.

Gamlevegen må fortsatt vere gardsveg.

Område for fritidsbustadar sør i planområdet må få planlagt tenelege tilkomstvegar.

Høgspenline langs sjøen må leggjast i veggrunn/mur på E39 i samarbeid med Mørenett.

Med helsing

Ragnhild Sandvik Innvik  
Kjetil Innvik  
E-post: [kjetilinnvik@gmail.com](mailto:kjetilinnvik@gmail.com)

**Fra:** "Ellinor Mathisen" <ellinor.mathisen@gmail.com>  
**Sendt:** fredag 3. februar 2023 12:47:59  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Kopi:** "Torunn Nupen" <torsandv.nup@gmail.com>  
**Emne:** Sak 20/23625

Vi viser til brev av 12.12.2022 angående: Høyring og offentlig ettersyn - Detaljregulering E39 Liadal, Ørsta kommune PlanID2017007.

Vi vil gjerne gi vårt syn på dette.

Etter første orienteringsmøte 5.februar 2018 og deretter grunnboring og arkeologiske undersøkinger i 2018 håper vi nå det blir fremdrift i dette arbeidet.

Vi er veldig godt fornøyd med det arbeidet Statens Vegvesen har gjort med planarbeidet som er forelagt oss. Vi forstår at veien ( E39 ) og gangvei må bli slik som planlagt.

Vi har merket oss at det skrives at 11 bygninger må rives for å få ny veg. Av disse 11 eier vi 4 bygninger ( som er flest ) og vi har ikke noe imot at det gjøres.

Vår eiendom har ikke tilgang til biloppstillingsplass, så vi må bruke busslomme til parkering, noe som ikke er lov. Vi har også en meget dårlig tilkomstveg til bolighus i tillegg til at det er veldig mye støy i forbindelse med trafikken. Store biler og busser kommer ikke forbi hverandre og må stoppe busslomma for å vente til det blir klart og vår eiendom blir brukt som gangveg da ingen vil gå langs murene på E39, det er i tilfelle med livet som innsats.

Derfor må det komme en ny veg og at gamle E39 blir gangveg og det så fort som mulig.

Med vennlig hilsen

Torunn Nupen Sandvik

Ellinor Sandvik Mathisen

Anne Grete Juliebø  
Borgundfjordvegen 97  
6017 Ålesund

6. februar 2023

Statens vegvesen  
postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

**Sak20 /23625 - Merknader til reguleringsplan «Detaljeregulering E39 Liadal» fra grunneigarane i Halsevegen 25, 6/8**

Vi vil protestere mot denne reguleringsplanen, også det den medfører for eigedomen Halsevegen 25, med bustadhus og garasje, redskapshus og vedbu, som ligg i den raude støysona.

Vi er tre søsken med familiar som brukar huset som sekundærbolig, i lange periodar gjennom heile året. Vi har ei stor tilknytning til staden og ønskjer å behalde og forsette bruken av den øvre delen av tomta som ligg utanfor den raude støysona.

Vegvesenet foreslår innløyasing av eigendommen. Vi krev eit nytt hus med garasje, reiskapshus og vedbu til dagens standard på den øvre delen av tomta som ligg i gul støysone. Det nåverande huset har infrastruktur som kan gjenbrukast til det nye huset og det vil senke kostnadane betrakteleg. Vi har eigen brynn ovanfor Halsevegen med vannledning til huset, og septiktank (fornya for 10 år sidan) med kloakkledning gjennom E39 til sjøen. Kloakkledninga må eventuelt bli lokalisert og sikra.

Hvis denne løysninga ikkje blir akseptert, må Vegvesenet og Ørsta kommune tiltrettelegge ei tilsvarande tomt og eit nytt hus med garasje, reiskapshus og vedbu til dagens standard i Sandvika, i nærheita av det gamle huset.

Dersom vi ikkje får innløyst huset, må vi ha ny isolering, bordkledning og støyisolerte vindauge for det beståande huset og støyskjerming mot vegen. I tillegg krev vi at dei gamle husmurane skal kontrollerast for skader frå tidlegare bilulukker som vart melde.

I byggeperioden krev vi ein erstatningsbolig, lager for inventar og erstatning av kostnadar for flytting.

Vi har eit naust ved sjøen og krev at gangrett frå E39 til naustet må bestå.

Med vennleg hilsen,

Sissel Irene Halbritter  
Dagfinn Kåre Juliebø  
Anne Grete Juliebø.

**Fra:** "yndestad" <yndestad@tussa.com>  
**Sendt:** mandag 6. februar 2023 19:34:12  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** Sak 20/23625  
**Categories:** Doris

Frå Jens- Petter og Ann Kathrin Yndestad  
Sandvikbakkane 11  
Gardsnr. 6/46

Vi vil med dette klage på forhøyet støy som vil medføre en vesentlig forverring av vårt hus og eiendom.  
Vi ønsker at fartsgrensen ikke blir mer en 60 km/t.  
Vi ønsker et oppsett med støyreducerende tiltak.

Med vennlig hilsen  
Jens-Petter og Ann Kathrin

**Fra:** "Per Asle Sætre" <pimpas@tussa.com>  
**Sendt:** onsdag 8. februar 2023 16:45:27  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** Fwd: Klage

**Fr**

**Emne: Klage**

**Dato:** 8. februar 2023 kl. 16:40:59 CET

**Til:** Per-Asle Sætre ([pimpas@tussa.com](mailto:pimpas@tussa.com)) <[pimpas@tussa.com](mailto:pimpas@tussa.com)>

Statens Vegvesen

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

Liadal 04.02.2023

Sak 20/23625

MERKNADER OG KLAGER TIL FORSLAG OM UTBYGGING AV E 39  
GJENNOM SANDVIKA OG INDRE DEL AV LIADALSBYGDA, HÅVOLL.

Vil først begynne med å klage på behandlinga fra SVV der ingen av våre klager er tatt til følge. For det første så må det vere mulig og anlegge gangvei på oversida av veien fra yttersida av den såkalla Liadalsmuren der det er nesten berre små skråningar, lenger nord er det så og seie flatt. Å flytte gråsteinsmuren som vart oppsatt i ca 2011 er jo fort gjort, dei brukte no ikkje mange dagane på og sette han opp, der er det no gul stripe til innom siste huset så da er vel vegen brei nok slik den er i dag. Flytt muren 5 meter lenge austover så slepp man i alle fall å rive husa til Taftesund. Når det gjelder lenger innover så må det gå an og flytte eksisterande mur ca 3 m lenger austover, og så legge gangveien opp på den. Eg, Per, er såpass gammal at eg hugsar når dei bygde desse murane. Det var med handmakt og grunnen var så hard at dei måtte kvesse hakkene kvar dag, trur kanskje der var ei gravemaskin der grabben vart operert med vaiere. Har SVV så lite tru til dagens entrepenørar, at dei ikke kan få til det som dei fikk til i 1954-57? Eg trur dei er betre rusta i dag. Legg gangveien opp i sida over E39 sånn som det er gjort både på Lystad og lenger ute i Liadal. Eg forstår ikkje kva problemet er, og er ikke åleine. Bruk fornuft, så får de til dette!

Dersom forslaget som ligg ute til høyring vert valt, vert 1/3 av Liadalsbygda rasert og spesielt Sandvika, som også vart stemt frem som det vakraste plassen i Ørsta Kommune for nokre år sidan. Her stoppar turistane og tek bileter, og legg ut på sosiale medier.

Så vil vi kome med følgende merknadar:

TILFØRSELVEG TIL E39

Vi har aldri gitt SVV tillatelse til å bruke min private veg på gr6 br4 som tilførselveg fra Sandvikbakkane til E 39. Denne går rett forbi utgangsdøra mi, og det veit planleggarane meget godt. Kvifor dei foreslår det er forunderlig, det er vel fordi Ørsta Kommune planlegg byggefelt like ovanfor der vi bur, og då vil vel mange

bruke denne vegen som snarveg til å komme seg ned på gangvegen i staden for å gå heile Halsevegen til endes, dette blir ikkje aktuelt.

GR6 Br7

Som eigar av gr6 br7 (den gamle møbelfabrikken), vil vi foreslå at det vert vidareføring av veien fra Grøvik Verk og legge den så nær opp til muren av E39 som mulig. Dette er også av største

interesse for eigarane av inste Taftesundhuset, da dei vil kunne bruke attståande areal ned med sjøen til utbygging av eventuelle naust. Dette var det forståelse for då vi hadde møte 1 til 1 med planleggarane og dei andre for SVV. Dei meinte at det kunne ordnast utan problem inntil min eigedom og lage snuplass nord om gjenstående bygningar, og då vil alle ha tilkomst til sine områder. Gjer ein det slik, kan man ta bort vegen som er inntegna mellom E39 og bygningane på nedsida. Då vil vi kunne behalde bygningane mellom hovedbygningen (som mest sannsynlig må rivast) og naustet som då vil kunne få stå. Dette er bygningar som vil ligge betydelig lavare i terrenget enn E39, vi vil da ha ca 15-20 meter fra E39 til verkstedbygningar, og dette skulle ikkje vere nokon problem da dette ikkje kjem i konflikt med eventuelle støyproblem då det ikkje er nokon som bur der. Minner også om at vatn som er lagt ned til gr6 br 7 ligg under noverande E39. Dette må bli opprettholdt og laga til slik at vi har vatn til verkstadbygget og naustet. Vidare vil vi påpeike at strøm med 3 fas blir opprettholdt til dei attståande bygningane og naust ved sjøen.

**SLAMAVSKILLER OG BREIBAND DRENERING.**

Vi vil i samme samanheng minne om at der er lagt ned slamavskiller, tank for kloakk, der det også er bora igjennom E39 som er tilkobling av all kloakk fra Sandvikbakkane, dette må det ta høgde for og bevare, likeeins er det akkurat grave ned fiber i same området, dette må vel flyttast. Samtidig så går alt dremsvatn ved sidan av slamavskillere fra alle husa i Sandvikbakkane og Halsevegen.

**STØYPROBLEM, BUSSLOMME OG 80 KM GRENSE**

Vi kan ikkje forstå at busslomma skal flyttast fra Sandvika til krysset ved Halsevegen. Skal små førsteklasinger som eventuelt bur i Sandvikbakkane gå langs gangvegen 200 til 400 meter i snøkave og i mørketida eller skal dei gå Halsevegen som ikkje SVV eller kommunen ikkje vil skal brukes til gangveg for å gå på bussen til skule. Ingen ansvarlige foreldre ville sende ut førsteklasinger på ei slik ferd. Alternativet er at dei begynner å køyre ongene på skule noko som ikkje alle har anledning til. Å gå så mange hundre meter for å kome seg på bussen er ikkje berre berre for eit barn på 6 år. I Øygarden såg vi eit eksempel på kva som kan skje i eit område der det er 80 km/timen og skuleborn skal krysse vegen. Her skjedde dessverre det fatale at det resulterte i ei dødsulykke. Busslomma må vere der folk bur, vi har ingen å miste, og slett ikkje dei minste, ein veit ikkje kva en 6-åring kan finne på, dei kjem seg lett under eit føringsrekkverk vist dei ser noko som ser spennande ut på andre sida av vegen. Når trafikken går i 80 km så er det ikkje lett for bilistane å stoppe med det resultat som ingen vil ha, **TENK DOKKE OM!!!**

Vi har forstått det slik at det blir lagt opp til 80 km sone for heile strekninga, dette vil da medføre til betydelig meir støy for oss som bur ovanfor vegen i Sandvikbakkane, og vil føre til vesentlig dårlegere boforhold for oss, Støyen er ganske formidabel slik den er i dag, sit vi ute på verandaen ein sommerdag må vi nesten bruke «utestemme»

for å kunne ha ein skikkelig normal samtale. Skulle det bli 80 km så blir det naturlegvis mykje verre, dette må takast høgde for, trur nok det blir vanskeleg å skjerme for dette, mange av husa kom no lenge før veien blei utbygd. Skil husa utløysast så vert det ein formidabel kostnad. Vil med dette protestere på det sterkaste på at det blir 80 km sone.

#### BEHANDLING AV PLANEN I ØRSTA KOMUNESTYRE FOR VEDTAK.

Før planen blir tatt opp til behandling (avstemming) og skal vedtakast i Ørsta, må kommunestyret ta seg tid til synfaring i området, ikkje berre sjå blindt på teikningar og skisser som SVV har laga. Skulle gjerne ha fått laga 3d teiningar som viser kor dette kan gjerast, men det har vi ikkje ressursar til å få gjennomført. Vi har snakka med entreprenører som seier at det ikke er noko problem å legge vegen austover og dermed spare bygningane på vestsida. Då ville det blitt ein panorama gangveg vekk i fra bilar og støy der man kunne ha satt ut benkar til avkobling og utsyn over Raudøya og fjorden, dette må vere nesten som et friområde og ferdast i.

#### TIL POLITIKARANE I ØRSTA.

Sett dokke godt inn i planen til SVV før dokke seie ja til å rasere deler av den finaste staden i kommunen. På sikt blir vel dette ikkje E39 men ein lokalveg. Vegen skal vel ut i øyane eller i tunell under Raudøya, det er vel derfor dei har sett opp mast på Rjåneset for å måle vinden i Vartdalsfjorden om dei skal gå under eller bygge bru fra Flåvika til Almestrand, og tunell vidare. Tenk dokke om før dokke seier ja til dette. Send planen tilbake til SVV, og be dei utrede eit forslag om utbetring austover, så har dokke to forslag og stemme over.

Med Vennlig Hilsen

Per Asle og Dagrund Sætre

## Merknader til detaljregulering E39 Lidal

Som grunneier av Gnr.6 Bnr.2/3 har vi følgende merknader til denne plan.

Tilkomsten til busslommer ved Halsevegen er dårlig. Vi som bor på nedsiden av veien, må krysse E39 to ganger for å kunne ta bussen inn til Ørsta sentrum. Her finnes ikke gangoverfelt, og det er 80km/t som er fartsgrensen. Det er for meg helt uhørt at mine barn da skal måtte krysse en så trafikkert veg 2 ganger får at de skal komme seg på skole. I og med at veien har en kurve i sør og skal rettes ut nordover så er jeg sikker på at høy fart kommer til å bli et problem. Noe som igjen er livsfarlig i et område der barn kommer til å måtte krysse veg for å komme seg på skole.

Videre i planene, så er hele det nye veistrekningen planlagt for at fartsgrensen skal være 80km/t. I dag så har denne strekningen 60km/t. Ved å øke fartsgrensen vil dette og føre til mye mer støy. Det vil også føre til at flere kommer til å kjøre mye fortere enn hva som er tillatt. Ved å rette ut veien og øke fartsgrensa så tilrettelegger SVV for mere fart, støy og dårligere trafiksikkerhet for gående som skal nytte kollektiv trafikk.

Viser også til samlegrøft for overløpvann rett nord for våres avkjørsle. Per dags dato så blir denne tett hver gang det er større mengder nedbør. Inntil nå er det jeg som har sørget for at denne grøfta er åpen, det forventes for fremtiden at denne grøfta blir driftet av rett entreprenør enten om dette prosjektet blir realisert eller ei.

Mvh  
Monica Iren Solvang  
Eirik Osborg Kvammen  
Grunneiere Gnr6 Bnr2/3



**Fra:** "Erling Taftesund" <erltaft@yahoo.no>  
**Sendt:** fredag 10. februar 2023 20:52:35  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** 20/23625

Sak 20/23625

Merknader til reguleringsplan E39 Liadal

Undertegna har hytte med gangrett på Likkjeneset adresse Nipevegen 67. 6/23.

Det er fleire som nyttar same gangrett. Framlagt plan gav inga god oversikt over kva løysing det blir for oss som har gangrett til eigedomane på Likkjeneset.

Skal ein unngå farlege vegkryssingar må det bli tilrettelagt parkeringsmuligheter på sjøsida (vestsida).

Slik det er i dag, må vi krysse vegen på ein uoversiktlig bakketopp og 80 sone. Tilkomsten vart forverra sist vegen vart rusta opp.

Området er eit populær rekreasjonsområde og har behov for parkeringsplasser.

Vonar at vegvesenet tenkjer på dei mjuke trafikantene!

Mvh Erling Taftesund

Sak 20/23625  
Merknader til reguleringsplan E39 Liadal

Turid Taftesund med familie går i mot reguleringsplanen frå statens vegvesen slik den har blitt framsett gjennom møter og annen informasjon

Vi mener det er fullt mulig å gjennomføre vegprosjektet slik vi har forklart på møter med statens vegvesen der man legger gangveien på oppsiden av eksisterende vei.

Vegen fra oppstart i nord til ca. 80 meter sør for huset til Turid Taftesund er ca. 10 cm smalere og har midtstripe i forhold til E39 på Rjånes. Vi mener at gang og sykkelveg kan legges på oppsiden av natursteinsmuren på hele eiendommen til Turid Taftesund uten at det foringer tilkomst for syklende og gående. Ønsker Statens vegvesen bredere E39 kan naturstein muren flyttes lenger opp uten at det skal bli diskusjon om arealet til bredere veg.

#### Fartsgrense

Vi mener at å bygge ny E39 gjennom Håvoll og Sandvika med 80 sone er feil. Når noen skal krysse E39 for å få tilgang til strandlinjen må de over 2 autovern for å komme til gangveien og med 80 sone blir det fort farlige situasjoner spesielt med barn og eldre. Vi mener at 60 sone er det eneste forsvarlige.

Om det bli 80 sone vil også støynivået for eksisterende hus og fremtidig byggefelt øke betraktelig og kan bli uholdbar for beboere da lyden går lettest oppover.

Om formodning Statens vegvesen får gjennomført planen med ny E39 gjennom Håvoll og Sandvika ønsker vi at kommunen og statens vegvesen legger til rette for at det skal være mulig for barna av Turid Taftesund og bygge seg en hytte / Naust / Rorbue på gjenværende område.

Tilførselsvei til Hytter/naut og rorbuer bør være privat for Gnr5

Det går en høgspennet linje i strandlinja som må legges om og det samme gjelder vannforsyningslinja fra Ørsta til Liadal som også må legges om til hytte,naust og rorbuer.

Med Hilsen

Turid Haldis Taftesund

Beboer av enebolig på Gnr 5 bnr 47 Håvoll

Mobilnr. 90258226/92051371/41401350

Epost: [taftesund@hotmail.com](mailto:taftesund@hotmail.com)

[tor.taftesund@hotmail.no](mailto:tor.taftesund@hotmail.no)

[erltaft@yahoo.no](mailto:erltaft@yahoo.no)

[h-elhuse@online.no](mailto:h-elhuse@online.no)

## sak 20/23625 E39 Liadal

### Merknader til reguleringsplan E39 Liadal

Beboer av enebolig på Gnr 5 bnr 47 Håvoll

Bolig huset mitt står i vegen for skal rivas for å få plass til og få utvide E39 med gang og sykkelveg mener statens vegvesen og Ørsta kommune.

I tillegg til det skal 12 andre små og store bygninger rivas, derav 3 gardsbruk.

All denne raseringa må til for å få plass til ny E39 med gang og sykkelveg.

Vegvesenet mener at E39 og gang og sykkelveg må ligge på samme plan i bredden og all utvidelse skal ned mot sjøen mener Statens vegvesen og Ørsta kommune.

Når alle disse eiendommene er fjernet skal store mengder fyllmasse dumpes mot sjøen.

Denne vandalisme måten og bygge veg på er helt uakseptabelt og vil føre til et unødvendig og ødeleggende arealsluk mot et 1 km langt strandområde som er smalt nok fra før.

År 2008 på strekningen Håvoll gnr5 til Sandvik utførte statens vegvesen en vegutbedring på denne strekningen, slik at E39 har den vegbredden som er kravet for og ha gul midtstripe og fartsgrense 60 kmt.

Gang og sykkelveg vart ikke laget den gangen, men den skal heldigvis komme nå og den bør legges mot aust og opp og ved siden av en solid mur som vart bygd i 2008 når vegutbedringen var gjort.

Dessuten er det statens vegvesen som eier grunnen der gangvegen bør legges. Den vart ervervet av statens vegvesen i 2008 i forbindelse av vegutvidingen den gangen.

Oppe på Håvoll bakkene aust om dette omtalte vegprosjektet eier Ørsta kommune et område, og det skal være et byggefelt med 7 hus, og vil komme i gang med oppstart av byggefeltet allerede til våren 2023 sa ordfører stein Aam på et folkemøte på grendehuset i Liadal for kort tid siden.

Det er litt veistøy der byggefeltet skal komme har jeg registret, for ofte går jeg tur i det området.

Vis statens vegvesen og Ørsta kommune sin plan om å utvide E39 med gang og sykkelveg på 1 plan vestover vil vegbana med det stikke så langt ut at vegstøyen vil få fritt leide i heile området opp mot bakkene.

Byggefelter til Ørsta kommune vil derfor komme i en støysone.

Snakk om å sparke egne bein under seg sjøl!

I tillegg til det vil Statens vegvesen og Ørsta kommune ha en fartsgrense på 80 kmt og det gjør at det blir enda mer vegstøy fra en veg som har støy nok fra før.

En smal gang og sykkelveg skal gå langs en mur som blir sammenhengende på bort imot 1 km, og med kun 1 autovern som skiller mellom E39 og gangveien i en 80 sone

Vogntog i høg fart og med kastevind med støv og drit etter seg, så dette blir en gang og sykkelveg med skrekk og gru og bruke.

Jeg har snakket med en del fagfolk som har lang erfaring med lignede vegprosjekt, de mener at statens vegvesen og Ørsta kommune sin brutale måte og utvide E39 med gang og sykkelveg vil være den dyreste og dårligste og den mest ødeleggende måten og bygge ny veg på i dette området.

Plaser heller gang og sykkel veg opp og innfor en solid mur med tilstrekkelig med bakommasse som bestå av usortert skåten stein, det vil absolutt bli den rimeligste og peneste og den mest brukervennlige gangvegen for framtiden.

Med og utføre dette vegprosjektet på denne måten vil statens vegvesen og Ørsta kommune trulig også unngå en del søksmål og krav som vil komme i ettertid.

Statens vegvesen med samarbeid med Ørsta kommune vil med sin plan med dette vegprosjektet ødelegge boforholdet og livsgrunnlaget til folket i en hel bygd i all framtid.

Denne vegplanen fra Statens vegvesen er så lite gjennomtenkt at den bør skrotes.

Jeg har faktisk gjennom hele livet trudd at kommunevesent var til for og ivareta og være til hjelp og nytte for folket i kommunen. Der har jeg dessverre tatt grundig feil, hvertfall når det dreierom Ørsta kommune.

Om reguleringsplanen til statens vegvesen blir godkjent har jeg en del krav.

På samme tomte som eneboligen står har jeg en hytte og naust og det skal stå etter at boligen har blitt fjernet.

Jeg har elektrisitet og fri tilgang til vann i både naust og hytte, Strømmen går i jordkabel og er koblet til strømmåleren som står i eneboligen som skal fjernest.

Drikkevannet jeg har er fra et privat vannverk og er av meget god kvalitet, Alt disse fordelene vil jeg beholde uten at jeg må betale i noen form for leie eller bli påført nye utgifter og avgifter i ettertid.

Det skal bli bygd en ny tilkomstvei fra Grøvik verk lenger nord og jeg vil at veien kun skal bli brukt av dei som har eiendom på den veistrekningen på gnr 5. Andre skal ikke ha veirett eller bruksrett gjennom dette trange og smale området som vært igjen etter at vegvesenet har brukt opp mesteparten av arealet. Det bør være en privat veg.

Jeg vil heller ikke være med på fellesutgifter når det gjelder snørydding og lignede utgifter om vinteren og alt vedlikehold skal Statens vegvesen stå for

Jeg krever at statens vegvesen påtar seg alt vedlikehold av denne tilkomstvegen, og at den skal asfalteres.

En stikkrenne gjennom E39 må flyttes ca 40 meter lenger nord på grunn av dårlig grunnarbeid då E39 var utbedret i 2008.

Vatnet som renner gjennom stikkrenna inneholder mye kloakk, og en del av denne er på

avveie som sig gjennom sandjord som er i området og videre gjennom hagen og naustet og havner ned i området rund støda, det kan være ganske sleipt og lukte kloakk i området.

På et åpent folkemøte på Ørsta rådhus den 10 januar 2023 foretok Astrid E Stavseng fra Statens vegvesen og Gunnar Wangen fra Ørsta kommune en

! Hans five ! Ved møtets slutt som mange så på.

Slik framferd viser dårlig moral og folkeskikk når folk som de vil rive hjemmet til ser på

Om det ender med at Statens vegvesen river eneboligen min krever eg reetablering i nærheten av min enebolig.

Med Hilsen

Oddvar Taftesund

Beboer av enebolig på Gnr 5 bnr 47 Håvoll

Mobil. 91327711

Email. Oddvar.taftesund1@gmail.com

**Fra:** "Kai Rune Bjørke" <kaibjorke@gmail.com>  
**Sendt:** fredag 10. februar 2023 16:17:45  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Kopi:** "Mamma" <vigdisbjorke@hotmail.com>  
**Emne:** Sak 20/23625 - Innspel  
**Vedlegg:** Sandvika - Naustområde 1.pdf  
**Categories:** Anne S

På vegne av mi mor, Vigdis Bjørke sender eg med dette innspel til ei mindre endring av reguleringsplanen for ny e39 - Liadal.

Vigdis Bjørke er eigar av 1/3 av gnr. 6 bnr. 1. Bakgrunn for innspelet er at ho har privatrettslege rettar i strandsona som ho ynskjer skal takast i vare.

Innspelet går på å få utvida område UNB5. Ein ynskjer at det vert lagt til rette slik at dagens naust kan vølast/utbetrast, ev. byggast på, samt at ein får moglegheit for å kunne trekke det lenger opp i terrenget, jamfør dagens skjerpa krav i høve sikring mot stormflo osv. Byggegrenser må då justerast tilsvarande, og I tillegg gjerne noko utvidast, slik at det kan ivareta dagen krav til bruk og båtstorleik.

I tillegg til etablert naust, ynskjer ein ny nausttomt nord om eksisterande naust.

Voren/Piren mellom desse nausttomtene, ynskjer ein også skal vere med i same arealføremål (UNB5) for å kunne gjere framtidige tiltak, som t.d. å setje den i funksjonell stand att.

Ønska her er i stor grad like med slik som det ligg inne for område UNB3, der vor/pir ligg inne i arealføremålet.

Sjå elles vedlagt kart for ynskja utviding av område UNB5.

Ein ber med dette om at innspela ovanfor vert tekne inn i plankartet, ev. føresegner, slik at ein får legge grunnlag til å kunne løyst dei privatrettslege utfordringane på eigedomen.

Mvh  
Kai-Rune Bjørke



N14.72200

Leasinggate

N14.72100

N14.72000

Ø 71.300

Ø 71.400

Ø 71.500

Sandvik

Sandvikskifte