


18.04.2007



Noregs  
vassdrags- og  
energidirektorat

Statens vegvesen, Region Midt  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

 <b>Statens vegvesen</b>	
Reg. dato:	18 APR 2007
Saksnr:	2006/000783
Dok.nr.:	55
Arkivnr.:	352

Region Vest  
Naustdalsvegen 1 B

Postboks 53  
6801 FØRDE

Telefon: 57 83 36 50  
Telefaks: 57 83 36 51  
E-post: rv@nve.no  
Internett: www.nve.no

Org.nr.:  
NO 970 205 039 MVA  
Bankkonto:  
7694 05 08971

Vår dato: **16 APR. 2007**  
Vår ref.: NVE 200702402-2 rv/toh  
Arkiv: 323  
Deres dato: 05.02.2007  
Deres ref.: 2006/000783-052

Saksbehandler:  
Tore Olav Hovland  
71 22 17 12

## E136 -Vurdering av konsekvenser av flom i planområdet Monge – Flatmark i Rauma kommune

### Innledning

I forbindelse med standardheving av E-136 gjennom Romsdalen, i dette tilfellet parsellen Monge – Flatmark, ber Statens Vegvesen NVE vurdere konsekvensene av planforslagene i forhold til Rauma elv.

Vassdraget er vernet i verneplan IV. Vernet gjelder først og fremst mot kraftutbygging, men verneverdiene skal også tas hensyn til ved andre inngrep.

Området, der den aktuelle vegomleggingen er planlagt, er allerede i dag påvirket av tekniske inngrep.

Området er også vurdert svært viktig for fiske og som gyteområde for laks .

Det

er vår vurdering at den samfunnsmessige nytten ved den planlagte standardhevingen av E-136 er større enn ulempen som følger av at vegen på en avgrenset strekning mellom profilene 19300 og 19200 får et utslag i vannstrengen, det vil si ved foten av nåværende veifylling.

Så sant mulig, vil vi anbefale at vegutløsningen for gårdstunet til Per Bersås blir gjort på en slik måte at dette ikke betinger ytterligere utfylling i elva.

Vi har ikke spesielt kjennskap til flomsituasjoner i Rauma i dette området. Vi har derfor innhentet opplysninger fra Per Brandli i Statens Vegvesen, som gjennom sitt arbeid kjenner strekningen godt. Vi har også fått opplysninger fra eieren av gårdsbruket som er bruker av jernbaneundergangen i området.

### Følgende forhold er registrert/ uttalt:

Vannet trekker under flom gjennom vegfyllinga og står nærmere 1 m over vegdekket i jernbaneundergangen.

Nivåforskjellen mellom bunnen i undergangen og vegkanten på E-136 er 1.2 m.

Vegkanten mot elva ligger 20-30 cm lavere ettersom veien er dosert. Dette innebærer at flomvannstanden når helt opp til laveste veiskulder gitt at observasjonene er korrekte.

Vi har under befaring av området sett på hva en eventuell vegutfylling i Rauma elv medfører av endringer og ulemper i området.

Ca 100 m nedenfor nedre del av utfyllingsområdet finner man Kjerkjefossen.

Elveløpet her er svært trangt fra naturens side. Det har derfor fra gammelt av vært gjort forsøk på å senke og utvide løpet.

Innsnevringa fører til at man i flomsituasjoner får en oppstuvning av vannmassene. En utfylling av vegen oppstrøms vil utvilsomt øke oppstuvningen ytterligere. Dette vil ikke bare øke vannstanden under jernbaneundergangen som i dagens situasjon er tilkomstvegen til gården, men også på motsatt elveside, venstre bredd. Her ligger store steinblokker langs elvekanten med lauvskog innenfor. Sett på bakgrunn av elva si oppbremsing ved innløpet til Kjerkjefossen, mener vi at en mindre økning på vannstands nivået neppe vil gi vesentlig økning av erosjonspåvirkningen på venstre bredd.

#### **Fiskeinteressene i området er store.**

Djupålen ligger nærmest veifyllingen. Her oppholder fisken seg, her gyter den og her blir det fisket. Sandbanken fra midten av løpet og videre mot motsatt bredd er viktig som landskapselement og dessuten området som fiskeren under utøvelse av fiske, oppholder seg på. Det er viktig at disse miljøelementene ikke blir endret.

Strekningen som er tenkt omlagt har i dag en bratt og spredt vegetert vegskråning som gir liten naturopplevelse sammenliknet med vassdraget ellers.

Under befaringen den 22.mars la Staten Vegvesen fram et nytt forslag som gikk ut på oppføring av en utragende veikonstruksjon der halve veibanen ville bli "hengende" som en halv bru ca 4m ut over elva med foten av muren stående i dagens skråningsfot.

Dette forslaget fikk bedre tilslutning blant deltakerne enn den framlagte planen på utfylling i løpet. Forslaget innebærer likevel en redusering av kapasiteten i elva. Hvordan den endelige utformingen av muren blir, ble ikke fastlagt, så som pilarer eller langsgående mur, utfylling eller ikke utfylling mot bakmuren. Vi ber derfor om at Statens Vegvesen sender oss dette planforslaget til uttalelse.

Forventede endringer i klima og avrenning kan tilsi at en, ved fastsettelse av kotehøyde for vegbane, bør tar høyde for større vannstands nivåer enn de man kjenner til i dag. Statens Vegvesen bør også derfor vurdere nøye om den planlagte undergangen like øst for pel 1900 blir liggende i flomfri høyde. Dersom det ønskes en nøyere fastsettelse av flomhøyder på strekningen ved Flatmark vil det, dersom vi har kapasitet, måtte utføres som et oppdragsarbeid.

Når det gjelder spørsmål angående mottak på overskuddsmasser har vi ingen tiltaksplaner i området. Vi vil likevel nevne at vi har registrert erosjonspågang langs fylkesvegen mot Trollstigen, nærmere bestemt strekningen oppstrøms Åndalsnes Camping og forbi høyspentlinja til Rauma Energi. Likeledes er det en sak på samme strekning ved Istra bru hos Roe Ingar Setnes. Her er det en utvasking på hans eiendom, trolig som følge av et skråstilt midtkar.

Med hilsen



Ivar Sægvog  
fung.regionsjef



Inge Lavoll  
sjefingeniør

Kopi

Rauma kommune, Vollan 8A, 6300 Åndalsnes  
Møre og Romsdal fylke, Areal- og miljøvernadv. Fylkeshuset 6404 Molde