



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Halså kommunestyre	16/16	07.03.2016

### Bakgrunn

### Kommunedelplan Liabø (ny trase for E 39 Betna - Klettelva) - vedtak av plan.

#### Bakgrunn

I F-sak 76/11 ble vedtatt planoppstart og utleggelse av planprogram for kommunedelplan (KDP) Liabø. En av de viktigste hensiktene med planarbeidet var å få fastlagt trase for ny E 39, men også øvrige arealbruk innenfor planområdet skulle fastlegges. Planprogrammet ble vedtatt av kommunestyret i sak 1/12.

I planprogrammet var vist flere alternative veiføringer i og ved Liabø.

#### Utelatte alternativer – som var med i det opprinnelige forslaget til planprogram

Ett mulig alternativ for ny Fylkesveg 65 forbi Liabøen på sørsiden av dagens E 39 med kryss med ny E 39-trase fra vest (Vågland) knyttet til tunellkryssing av Halsafjorden ble tatt ut av den videre vurderingen i vedtaket om godkjenning av kommunedelplanen, en slik veiføring ville skape en barriere mellom kommunesenteret og fjorden.

Det samme ble en mulig trase direkte mellom Betna og Klettelva lengre øst enn kommunedelplanens planområde.

#### To hovedalternativer i opprinnelig kommunedelplan (i tillegg til dagens vei, kalt nullalternativet):

En satt da igjen med to hovedalternativer, ett alternativ på nordsiden av dagens E39 fra like vest for Halsahallen, mellom dagens E 39 og Liabøgardene og videre vestover forbi Vågland, kalt **alternativ 2**. Dette var med tanke på framtidig kryssing av Halsafjorden med tunnel ytterst i fjorden. Denne linja krysser Skålvikfjorden omtrent ved Skålvika. Dette alternativet falt bort da staten i konseptvalget av 08.05.2014 fastslo at Halsafjorden skal krysses med bru. Inntil det ble fastslått var kryssing av Halsafjorden med undersjøisk tunell svært aktuelt.

I ettertid har Tingvoll og Halså kommuner kommune godkjent kommunedelplan for ny E 39 på strekninga Bergsøya – Betna med bruløsning for kryssing av Halsafjorden, jfr. K-sak 10/15 der vedtaket er som følger:

*«Halså kommune vedtar kommunedelplan for «E 39 Bergsøya – Liabø» med tilhørende bestemmelser og plankart datert 05.08.2014 samt planbeskrivelse og konsekvensutredning datert 20.08.2014.*

*Vedtaket gjelder den delen av planområdet som ligger i Halså kommune og fattes med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-15.*

*For planstrekninga Betna – Liabø vil eventuell endret traseføring bli fastsatt i egen kommunedelplan.»*

Ett alternativ var da igjen for ny E 39 forbi Liabøen, sør og øst for Liabøen med start ca. 1,5 km nord for Betnakrysset og ny trase øst for Halsahallen med tilkobling til dagens E 39, kalt **alternativ 1**. Denne varianten betinger kryssing av Halsafjorden med bru med som er vedtatt i konseptvalget. Dette trasevalget inkluderer oppgradert E 39 fra Betna (Gjengstøa) til Liabø. Arealbruk utenom fastlegging av ny trase for E 39 har det ikke vært arbeidet med, da trase for ny E 39 er avgjørende for øvrige arealbruk i Liabøområdet og arealbruken langs hele den nye veistrekninga for ny E 39.

*Det vises også til vedtak i F-sak 138/12 der planutvalget i kommunen vedtar at det pågående kommunedelplanarbeidet skal begrenses til å bestemme framtidig linjeføring for ny E 39 gjennom Liabøområdet og slik sett mellom Betna og Klettelva.*

I ettertid, jfr. kommunestyresak 79/15 er planprogrammet for kommuneplanens arealdel vedtatt, og planarbeidet er igangsatt. I det planløpet vil også samla arealbruk for Liabøen bli fastlagt, og da vil valgt trase for E 39 få innvirkning og være premissgivende for flere elementer i arealbruken.

### **Lover/regelverk**

Plan- og bygningsloven

### **Faktiske opplysninger**

*KDP for Liabøen ble i F-sak 138/12 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i h.h.t. Plan- og bygningsloven. I løpet av utleggingsperioden kom det et klart krav fra Statens vegvesen at de ønsket utredet en ny trase for E 39 direkte mellom Betna og Klettelva.*

Dette kunne kommunen ikke se bort fra, og den annonserte høringen av kommunedelplanen ble avbrutt/utsatt, noe som ble varslet med brev av 22.02.2013 til alle parter i saken der grunnen ble angitt som beskrevet ovenfor.

Finner det like vel riktig å kommentere innspilla til det utlagte planforslaget fra de som rakk å avgi uttalelser før høringen ble avbrutt.

*Ny E 39 via Liabø, alt 1 (alternativ med utbedring av E 39 Gjengstøa – Liabø og ny veg gjennom Liabøområdet).*

Mattilsynet 04.01.2013:

Ingen merknader.

Martinus Vaagland, eier av gnr. 34, 15.01.2013:

Påpeker at traseen ved lunneplass øst for Våglandselva og gjennom Gurålia kan komme i konflikt med gammel vei som han benevner som kulturminne.

Ber om at traseen flyttes østover der denne tar av fra dagens E 39 for å unngå dyrka mark.

Våre komm.: Tilpasning av traseer i hht. momenter påpekt av grunneier, kan delvis gjøres i evt. reguleringsplan.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 25.01.2013:

Har noen merknader vedr. natur- og miljøvern og landbruksinteresser, men påpeker at disse kan tas hensyn til og at avbøtende tiltak kan være god nok løsning. (Fylkesmannen har også innsigelse til alternativ 2 som kommer fra Vågland p.g.a. oppdeling av dyrka mark, dette alternativet er tatt ut).

Våre komm.: Er enig i uttalelsen at detaljplanlegging kan sikre verdiene som omtales i brevet fra fylkesmannen.

Mari M Tjørstad/Knut Tjørstad jr., 28.01.2013:

Viser til at alt. 1 vil føre til at trafikken på ny avkjørsel fra E39 gjennom Liabøområdet vil komme nærmere eiendommen Lyngstad der de bor enn dagens veger, samt legge ekstra beslag på dyrka mark.

Mener det er meningsløst å planlegge for at dagens strekt økende gjennomgangstrafikk skal gå gjennom Liabø, og anbefaler at det arbeides for ny E 39 direkte på strekninga Betna – Klettelva, ikke via Liabøen.

Våre komm.: Ingen.

Møre og Romsdal fylkeskommune, 29.01.2013:

Påpeker at en må regne med krav om arkeologisk registrering, uansett valg av alternativ.

Viser til at planforslaget kun viser samferdselsanlegg, og ikke byggeområder, friområder, LNF-områder m.v. som angitt i planomtalen, kap. 5.

Har også en del spørsmålsstillinger som i utgangspunktet skal løses på reguleringsplannivå, men det er viktig at de kommer til uttrykk på dette stadium.

Våre komm.: Jfr. det som er skrevet ovenfor og F-skapets vedtak i sak 138/12 der det ble bestemt at en skal konsentrere seg om å få på plass ny trase for E 39 forbi Liabøområdet i dette planarbeidet. Øvrige utfordringer som omtales i fylkeskommunens brev er vi enige i må avklares.

Trøa Eiendom v/L O Tunheim Valsø og Ottar Hendseth, 28.01.2013:

Uttrykker at de får små endringer i trafikken rundt seg ved evt valg av alt 1, mens de er skeptiske til valg av alt 2 (som bygger på tunnelløsning og er utelatt).

Nevner en tidligere spørreundersøkelse der en stor del av de spurte ønsket ny trase for hovedvei gjennom kommunen lagt direkte fra Betna til Klettelva, ikke om Liabø.

Våre komm.: Ingen.

Tore T Halse, 12.02.2013

Er stort sett uenig i de viste alternativa og påpeker at de medfører store skjæringer og høye fyllinger. Foreslår egne traseer for veilinje lengre øst enn de viste alternativa, der de utfordringer han beskriver med størrelse på skjæring/fylling reduseres.

Våre komm.: Ingen

Kystverket, 14.02.2013.

Ingen kommentarer.

Veilinje Betna – Klettelva «alternativ 3».

Så langt i saken har det vært fokusert på de første veialternativa for framtidig trase for ny E 39 om Liabøen, før vegvesenet uttrykte ønske om utredning av et alternativ, kalt «alternativ 3», lagt utenom Liabø og i direkte linje mellom Betna og Klettelva.

Møre og Romsdal fylkeskommune og fylkesmannen i Møre og Romsdal har i brev av 13.03.2013 og 05.03.2013 ingen merknader til at vedtatte planprogram, jfr. K-sak 1/12 legges til grunn for utredning av et tredje veialternativ, «alternativ 3».

Asplan Viak AS fikk i oppdrag å utarbeide en tilleggs konsekvensutredning (KU), datert 28.09.2015 som dekker det aktuelle trasealternativet, «alternativ 3», da dette delvis ligger utenfor det opprinnelige planområdet som første KU, datert 12.07.2012, omfattet.

Planforslaget for «alternativ 3» ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt berørte parter i F-sak 102/15, med høringsfrist 21. des. 2015. Det ble også avholdt et folkemøte i Halsahallen i utleggingsperioden.

### **Kort om omtale av «alternativ 3» og sammenligning med «alternativ 1».**

Veglinjen for «alternativ 3» ligger helt i øst av opprinnelig planområde, og delvis utenfor dette. Alternativet vil føre til en kortere vei enn en veilinje gjennom eller nær Liabø. Veilinja går i stor grad gjennom skogs- og myrterreng av lav verdi og berører bebyggelse i liten grad. Linjen vil medføre til dels store terrenginngrep i sør og i forbindelse med tilknytning til eksisterende E 39.

Dagens E 39 mellom Betna og Liabø vil bli uberørt, og vil i stor grad ha dagens standard med de krappe svinger og ujevne og begrensa bredde den har.

En ny E 39 etter «alternativ 3» skal i følge forslaget til KDP kobles sammen med eksisterende vei i nord og sør gjennom T-veikryss. I nord blir det en forbindelsesveg til dagens E 39 vest for Klettelva.

Alternativet vil føre til redusert reisetid på omtrent fire minutter, noe som omtales som en betydelig reisetidsgevinst.

Reiselengden for de to alternativa med utgangspunkt i Betna og Klettelva viser at dagens situasjon (null-alternativet) har en reiseavstand på 7,7 km mens alt. 3 har en reiseavstand på 4,4 km. Også alternativ 1 vil føre til noe kortere vei og noe redusert reisetid, da en bl.a. unngår trafikk gjennom sentrum med miljøgate og redusert hastighet.

Ny E 39 vil ha veistandard H4 og en total veibredde 10 m, som parsellen videre mot øst, og med hastighet på 90 km/t.

Det vises i planbeskrivelsen også til brev fra Vegdirektoratet der det sies at hovedveger, som E 39 er, i størst mulig grad skal legges utom tettsteder og byer. Det er foretatt beregninger av framtidig trafikkutvikling på E39, som viser en betydelig trafikkøkning når fergefri kryssing av Halsafjorden realiseres.

*I det etterfølgende er det korte omtaler av de momenter KU og planbeskrivelsen beskriver nærmere:*

#### Trafikale forhold:

Begge alternativa, alt. 1 og alt.3 fører til redusert trafikkbelastning gjennom Liabø sentrum på ca. 1000 ÅDT, noe som også fører til bedre trafiksikkerhet på Liabø, også for skolevegen. Det er regnet med at trafikken øker med ca. 8 prosent fram til 2020 og 25 % fram til 2040. Erfaringen de siste åra viser at anslaga for trafikkvekst er for lågt sammenlignet med faktisk trafikkvekst, som i 2015 var på over 7 % personbilenheter (PBE), og i tidligere år også har vært mellom 6 og 10 %.

Dagens E 39 mellom Betna og Liabø vil ikke bli utbedret om alt. 3 bygges. Sterkt redusert trafikkmengde vil delvis kompensere for dette mht trafiksikkerhet.

For den trafikale situasjonen vil begge alternativa føre til bedre trafiksikkerhet på Liabø og for skoletrafikken.

Alternativ 1 vil føre til høyere veistandard på veien mellom Betna og Liabø, da E 39 i dette tilfellet må oppgraderes til ny standard.

I planbeskrivelsen konkluderes det med at alt. 3 gir størst positiv konsekvens samlet sett, da redusert reisetid veier tungt i samlet vurdering.

#### Støy.

Støy er beregnet på samme måte for begge alternativene. Detaljert støyanalyse vil gjennomføres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

Det konkluderes med at støy og luftkvalitet i stor grad vurderes likt for alt. 1 og alt. 3. Begge fører til forbedret situasjon i forhold til dagens situasjon, null-alternativet.

#### Kommunal infrastruktur.

«Alternativ 3» fører til behov for et større lokalt veinett, da ny E 39 ligger lengre fra Liabø. Mindre trafikkbelastning i Liabøområdet som alt. 3 fører til, antas ikke å ha andre effekter enn redusert trafikkbelastning på lokale veier, når vi ser bort fra at lokalveien mellom Betna og Liabø ikke blir oppgradert.

Det konkluderes med at det i forhold til kommunal infrastruktur er små forskjeller på de to alternativene.

#### Landskap.

I sammenligning av landskapsmessige virkninger av de to alternativene kommer alt. 3 marginalt bedre ut.

Alternativ 1 som ligger nær Liabø sentrum vil få til dels store terrenginngrep når veglinjen skal planlegges etter den veistandarden som er valgt og ligger nær bebyggelse.

Alt. 3 vil i sør ha til dels store terrenginngrep, samt noen store fyllinger/skjæringer under vegs, men kommer samlet bedre ut enn alt. 1, ikke minst som følge av at E 39 mellom Betna og Liabø blir liggende urørt.

#### Naturmiljø.

Dette emnet omfatter kun «alternativ 3» i den nye KU.

I rapporten beskrives flere lokaliteter som blir berørt av ny veitrase. Det konkluderes med at totalkonsekvensen for hele tiltaket vil være lite til middels negativt.

I KU fra 2012 som bla. omhandler alternativ 1 omtales konsekvensen for naturmiljøet som lite til middels negativt også for dette alternativet.

#### Kulturminner og kulturmiljø.

Begge trasevalgene har negative konsekvenser for disse temaene.

Ut fra en samlet vurdering av konsekvensene kommer alt. 1 bedre ut enn alt. 3.

Det er ikke foretatt arkeologiske registreringer, disse kan forandre rangeringen for de to trasealternativene innen disse emnene.

#### Nærmiljø og friluftsliv.

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø.

Friluftsliv defineres ofte som «opphold og fysisk aktivitet – i friluft – med sikte på miljøforandring og naturopplevelse».

Begge tema omhandler folks livsstil og trivsel.

Tiltak i områder som benyttes til utøvelse av friluftsliv kan være fysiske hindringer/barrierer, som kan redusere områdets estetiske eller naturmessige kvaliteter og slik redusere utbyttet for brukerne.

I den etterfølgende konsekvensvurderingen baseres denne på verdivurdering og omfang/virkning av tiltak.

Samlet vurdering av de to alternative traseene viser at alt. 1 gir ingen til svakt positive konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv, mens alt. 3 gir en liten negativ konsekvens i følge KU.

### Næringsutvikling.

Det konkluderes med at kommunens næringsliv er tradisjonelt, kommunen har stort behov for arbeidsplasser og har en stor andel arbeidstakere som pendler til andre kommuner.

Effektene av tiltaka vurderes i dette perspektivet.

Beskrevne konsekvenser:

- Svakt negativ effekt på servicebedrifter inne i Liabø sentrum. Alt. 3 vil være mer negativt enn alt. 1.
- I forhold til arealbruk og utvikling i Liabø sentrum anses alt. 1 å kunne gi nye utviklingsmuligheter, mens alt. 3 ligger så langt unna at en kan få etablert nye bedrifter utenom Liabø og slik svekke stedet som enhetlig sentrum.
- For øvrige næringsliv vil tiltaket ha positive konsekvenser, forutsatt fergefri kryssing av Halsafjorden.

Det vil også ha samme effekt for pendlere med bosted i Halså kommune, igjen forutsatt fergefri kryssing av Halsafjorden.

Samlet sett sies det i KU at alt. 1 vil ha positive konsekvenser for næringslivet i Halså, mens alt. 3 vil ha negative konsekvenser for servicebedrifter på Liabø og arealbruk/næring på Liabø.

For øvrige næringsliv i kommunen vil alt. 3 være gunstigst.

### Naturressurser.

Innen dette temaet er følgende ressurser vurdert:

- Vannressurser/vannforsyning.
- Mineralressurser.
- Jordbruk og skogbruk
- Hjortevilt.

Når det gjelder vannressurser vil ingen av alternativene ha nevneverdig konsekvens.

Alternativa vurderes også likt når det gjelder mineralressurser (fjell/grus), disse ressursene anses å være lave i området.

For jord og skogressurser vil alternativene gi liten til middels negativ konsekvens.

En vil ha middels negativ konsekvens for hjortevilt for begge alternativene. Påkjørsler av hjortedyr er en utfordring, og en må best mulig sikre vegens og nærområdets utforming slik at dette i størst grad unngår, samt få på plass viltgjerder og undergang for viltet.

### Anleggsperioden.

I byggeperioden vil en i større eller mindre grad få utslipp og ulemper fra:

- Anleggsveger og riggområder.
- Deponiområder.
- Anleggstrafikk.
- Støy og rystelser fra anleggstrafikk.
- Luftforurensning.
- Rystelser og støy fra sprenging.
- Utslipp til vassdrag og grunnen.

Samlet rangeres alt. 3 foran alt. 1.

### Virkning på offentlige budsjett.

Nedenfor er vist kalkyler for de to veialternativene med en sikkerhet på +/- 25 %.

*Alternativ 3:*

Nedre verdi: 253,44 mill. kr.  
Øvre verdi: 422,40 mill. kr.

*Alternativ 1 (indeksregulert med + 9,1 % fra 2012-tall):*

Nedre verdi: 224,34 mill. kr.  
Øvre verdi: 373,84 mill. kr.

I denne sammenheng anses de to alternativene for relativt like.

#### Grunnforhold.

Så langt grunnforholdene er kjent ser en ikke problemer i forhold til utbygging, selv om trasene ligger under grensen for marin leire.

Begge alternativene kommer likt ut når det gjelder grunnforhold, og det skal generelt vises aktsomhet under bygging slik at nærmere vurdering av grunnforholdene igangsettes hvis en kommer inn i områder med annen grunn enn morene, myr og sand-/grusholdige strandavsetninger.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse.

Denne analysen er gjennomført for begge alternativene og omfatter i hovedsak samme områder.

For alt. 1 er analysen gjennomført i KU fra 2012, mens for alt 3 er den gjennomført i KU fra 2015 og omtalt i planbeskrivelsen.

For begge alternativene er det nevnt ett område som beskrives som alvorlig konsekvens og som det er sannsynlig vil skje.

For følger/hendelser i «rød kategori» må det vurderes tiltak slik at konsekvensene av anlegget blir minst mulig. For følger/hendelser i «gul kategori» skal disse vurderes nærmere slik at forholdene ivaretas på best mulig under anleggsdrift og ved ferdig veganlegg.

For alt 1 gjelder dette «sårbar flora» som er i «rød kategori», og en rekke andre forhold i «gul kategori».

For alt. 3 er mulig uheldige konsekvenser for «kulturminner og kulturmiljø» i «rød kategori», mens også for dette alternativet er det en lang rekke forhold som er i «gul kategori».

#### Bestemmelser for kommunedelplanen.

Disse står på bakerste side i planbeskrivelsen, beskriver planområdet og gir noen retningslinjer og pålegg for det påfølgende reguleringsplanarbeidet.

*Innspill til planforslaget, alt. 3 i høringsperioden. I plandokumentet fra Statens vegvesen datert ja, 2016 er merknadene til planforslaget kommentert.*

#### Hans Aage Gjengstø, 10.11.2015.

Eiendommen 31/4 som eies av H A Gjengstø blir berørt av planen i sørenden av veitraseen, alt. 3. Grunneier protesterer mot planforslaget og det tilhørende naturinngrepet for å realisere planen og mener det ikke er angitt viktige grunner og behov for å gå til slike inngrep.

Videre angir han at hans eiendom 31/63, som ligger utenfor planområdet, må gis partsrettighet til kommende reguleringsplanarbeid for ny E 39 basert på KDP-forslaget, da eiendommen vil bli berørt av ytterlig trafikkøkning som følge av en ny E 39, med de uheldige konsekvenser det får og nevner spesielt støyforurensing og følgelig redusert verdi av eiendommen 31/63.

Våre komm.: Innspillet forstår vi slik at det er motstand mot å anlegge ny E 39 p.g.a. de følger dette vil få for bomiljøet, drift av landbrukseiendommen og slik sett verdiforringelse av de to eiendommene. Så langt foreligger det ikke en alternativ trase for E 39 forbi Betna. De planer

som foreligger, og tilbakemeldinger fra involverte parter har ikke en alternativ linjevariant for ny E 39 forbi Betnaområdet.

Vi innser at trafikkøkningen langs E 39 vil fortsette, og at dette kan oppleves som uheldig og sjenerende for beboere. Veilinja forbi eiendommen 31/63 vil bli som den er i dag.

Som eier av 31/4 er H A Gjengstø part i planen.

Lovise S Nygaard/ Johan D Nygaard, 27.11.2015.

I tillegg til brev er det vedlagt div bilder der alternativ veglinje er inntegnet. Påpeker at alt. 3 for ny E 39 mellom Betna og Klettelva sterkt vil ha effekt på deres eiendom, 32/10. De ber om at ny trase legges lengre øst, i større avstand fra deres eiendom. Dette vil være gunstig for deres eiendom og sikre at veg til et nærliggende sagbruk opprettholdes som i dag.

Våre komm.: Har forståelse for at eiere av 32/10 er av den oppfatning at ny veg kommer nær deres eiendom, dette er noe vegvesenet kjenner til, samt at de fortsatt vil ha dagens E 39, som vil få mye mindre trafikk ved realisering av ny E 39, like nær sin eiendom som i dag.

I reguleringsfasen vil forholda vedr. støy o.a. bli vurdert, og det skal legges til rette for avbøtende tiltak i den planfasen.

Arnstein Dyrset, 30.11.2015:

Fremmer flere innspill til alt. 3:

- Primært ønskes at ny trase legges sør for Gokartbanen ved Klettelva, og mener dette vil gi bedre stigningsforhold og bedre byggegrunn for veg. Ved en slik endring vil en også unngå konflikt med dyrka mark.
- Foreslåtte trase vil komme i konflikt med dyrka marka på eiendommen. (For ordens skyld opplyses at det foreligger en noe endret trase som ikke kommer i konflikt med dagens dyrka mark tilhørende A Dyrset).
- Om traseen som ble lagt ut til ettersyn opprettholdes, må evt. dyrka mark som nedbygges erstattes, og legges til rette for at dårligere arrondering kompenseres.
- Påpeker at dyrka mark og skogsarealer sikres like gode adkomstforhold som i dag.
- Ved evt. kompensasjon for dyrka mark må det tas hensyn til forskjell i avlingsnivå mellom eldre dyrka jord og nydyrka jord.

Våre komm.: Ønsket om å flytte veglinja lengre sørover til sør for Gokartbanen lar seg neppe gjennomføre, jfr. sammenheng med vedtatt reguleringsplan for E 39 Klettelva – Hestnes.

Ved siste traseforslag vil en like vel unngå dyrka marka til A Dyrset.

De øvrige kommentarene vedr. dyrka mark faller bort som følge av endret veglinje.

Adkomst til dyrka mark og skogsarealer skal ivaretas, endelig løsning vil komme i reguleringsplanarbeidet.

Martinus Vaagland, 10.12.2015.

Alt. 3 vil gå i skogsområde med et betydelig vilttrekk, og grunneier påpeker at dette i stor grad er kjent for kommunen og vegvesenet. Han ber om ytterlig dokumentasjon av vilttrekk og foreslår en par måter dette kan gjøres på.

Skogen på eiendommen beliggende øst for foreslåtte veglinje vil bli avskåret den transportvegen han til nå har benyttet som ender ved lunneplass ca. 300 m øst for gardstunet, ved dagens E 39.

Våre komm.: Nøyere kartlegging av trekkruiter m.v. er bestilt iverksatt. Det arbeides for å sikre best mulig forhold for hjorteviltet, og konkrete tiltak vil komme som en del av reguleringsplanarbeidet.

Det er så langt lagt opp til anleggsvei fra lunneplass som M Vaagland nevner i sitt brev med tilhørende veg og kryssing av ny E 39. For øvrig skal skogvegnettet ikke forringes som følge av tiltaket.0



Fylkesmannen, 17.12.2015.

Viser til at det er registrert en ny naturtypelokalitet innenfor planområdet, og ber om at denne tas hensyn til. Etterlyser vurdering av massedeponibehovet, midlertidige eller permanente. Evt overskuddsmasser bør få alternativ anvendelse og helst ikke dumpes i sjøen.

Påpeker at kryssinger av bekker o.a. vassdrag utføres slik at de ikke forringer forholda for biologiske organismer.

Anfører at det bør gjennomføres en grundig kartlegging av hjortevilttrekk og legges til rette for sikre viltpassasjer.

Ber om at traseen ved Klettelva legges utenom dyrket mark.

Våre komm.: Noen av merknadene fra fylkesmannen må tas hensyn til ved reguleringsplanarbeidet. Sikker viltkryssing er et viktig moment også for vegvesen og kommune, og noe det har vært jobbet og fortsatt jobbes en god del med for å få en best mulig løsning. Avstanden fra lokaliteten Håkkågarn vil være slik at den ikke blir berørt. Traseen ligger utenom dyrka mark ved Klettelva.

Ole Jacob Glåmen, Trine Glåmen, 14.12.2015.

Viser til siste planforslag for veiføring for ny E 39 på strekningen Betna – Klettelva og er sterkt i mot siste forslag til trase forbi sin eiendom, fra ca. profil 3300 og til profil 4450, farget blå på skisse datert 02.12.2015.

Den hevder de går i meget produktiv skogsmark, at den vil ta mye areal med store skråninger samt vanskeliggjøre framtidig skogsdrift i området. De lanserer et nytt forslag mellom alternativa farget rød og blå på nevnte skisse, farget gul på vedlegg til merknaden, og grunngrir dette alternativet med at planlagt dyrkingsområde ved dette trasevalget ikke blir så sterkt berørt, at eksisterende plantefelt vil bli mindre vindutsatt og støyforholda ved våningshusa blir gunstigere.

Til slutt kommenteres skogvegløsninger og viltproblematikk.

Våre komm.: Vegvesenets vurdering av veglinja og krava til geometrisk utforming har vi ingen kommentarer til. Produktivt skogsareal vil bli berørt uansett velg av trase.

Løsninger for skogsveier og vilt har det vært arbeidet med av veivesenet, fylkesmannen og kommunen. Dette arbeidet vil foregå i nær samarbeid med grunneiere.

Støyvurderinger og evt. behov for tiltak vurderes i reguleringsplanarbeidet.

Møre og Romsdal fylkeskommune, 22.12.2015.

Etterlyser løsningsforslag for kollektivtrafikk i forbindelse med alt. 3, og ber om at dette blir vektlagt i reguleringsplanarbeidet.

Når det gjelder automatisk freda kulturminne og kulturminne fra nyere tid pekes på at det forekommer registreringer for begge kategoriene, og at en så tidlig som mulig i videre planarbeidet avklarer hvordan en ny veg kan planlegges slik at de funn som er registrert blir minst mulig utsatt for påvirkning fra planlagte vei og bevares intakte.

Våre komm.: Evt. gjennomgående ekspressrute for buss antas å gå via Liabø. Behovet for busstopp i forbindelse med kryss E 39 ved Klettelva kan vurderes nærmere i reguleringsplanen. Redusert trafikk på dagens E 39 mellom Betna og Klettelva vil i seg selv bedre trafiksikkerheten.

Vedr kulturminne vises til planbeskrivelsen og vegvesenets kommentarer.

Halsa næringsforening, 21.12.2015.

Alternativ 3 for ny E39 mellom Betna og Klettelva (direkte linje utenom Liabø) ligger relativt langt fra Liabø. Bedrifter på Liabø som baserer mer eller mindre av virksomheten på trafikken

langs E 39 vil være avhengig av at nok forbipasserende legger veien om Liabø, alternativt at slike virksomheter flytter til der ny E 39 går på dertil egnet tilrettelagt næringsareal. Oversiktlig og god skilting mot Liabø og/eller nyetablerte bedrifter nær ny E 39 vil i alle tilfeller være et viktig element.

Foreningen ber om at næringsareal nær ny E 39 vurderes, og uttrykker at mangel på tilgjengelig utbyggingsareal kan føre til negativ utvikling for Liabøen.

Foreningen ber videre om at avkjørslene utformes slik at tunge kjøretøy enkelt kan kjøre på og av E 39.

Næringsforeningen mener at nytt næringsareal plassert nær avkjørsel fra E 39 ved Klettelva antakelig er gunstigst.

Våre komm.: Kommunen er, som antydnet i brevet av 21.12.2015, stort sett kjent med problemstillingene som er reist i brevet fra næringsforeningen, og enig med foreningen i de mulighetene og tiltakene som nevnes i deres brev.

Vi er kjent med ulempene for div servicebedrifter beliggende på Liabø ved å flytte E 39 et godt stykke unna.

#### Halsa i.l. orienteringsgrp. v/ J Aasland, 19.12.2015.

Gjør oppmerksom på at traseen for ny E 39 skjærer av det beste og mest brukte orienteringsområdet som gruppen bruker. Viser til at det ble utarbeidet nye og gode kart til laget arrangerte Midt-Norsk mesterskap i orientering i 1990.

Tiltaket vil slik føre til at det beste orienteringsterrenget i lagets område ikke kan brukes med dagens kart. Halså i.l. påpeker at de må få laget nye kart med utvidelse østover for å unngå løyper som fører til kryssing av ny E 39.

Laget finner det rimelig at veivesenet bidrar til utarbeidelse av nye kart i form av økonomisk bidrag eller på annet vis, og ser fram til dialog med veivesenet for løsning av dette.

Våre komm.: Kravet fra Halså IL synes rimelig, men det er tvilsomt om evt. krav om nye kart m.v. kommer inn under erstatningsplikta til vegvesenet. Dette kan en forfølge senere og muligens kan det finnes omforente løsninger selv om det ikke er erstatningsplikt i dette tilfellet.

#### Betna og Vågland utmarkslag v/ Frode Kutchera, 19.12.2015.

Skriver i sin merknad at planlagt ny trase for E 39 går i et område med mye hjortevilt, og at det følgelig er omfattende lokale - og i tillegg trekk av regional betydning.

Gjør oppmerksom på de mange problemstillinger knyttet til hjorteviltet i området, og ber om at disse løses på best mulig måte.

Våre komm.: Som nevnt flere steder i plandokumentene og i saksframlegget er det i gang et samarbeid mellom kommunen, veivesenet og fylkesmannen der en har som mål å sikre best mulig vilkår for hjortevilt i området der ny E 39 er planlagt å gå. Dette er et arbeid som også vil tas over i reguleringsplanfasen.

#### Halsa bonde- og småbrukarlag v/ Lars O Tunheim Valsø, 21.12.2015.

Mener planforslaget er godt ved at det i liten grad berører dyrka mark. Ser gjerne at dyrka marka ved Klettelva unngås, evt. at den som går med erstattes med nydyrka areal.

Våre komm.: Planforslagets veilinje unngår konflikt med dyrka mark ved Klettelva .

#### Forum for natur og friluftsliv i Møre og Romsdal, 21.12.2015.

Påpeker sin rolle angående jordvern, naturmangfold, naturvern, friluftsliv, sykling, støy m.v. Viser til at det ikke er gjennomført analyse av friluftsområda som blir berørt i hht veileder fra Miljødirektoratet, og får ikke nok informasjon fra dokumentene som ligger ved planforslaget til å avgi en fullstendig uttalelse. Representanter fra organisasjonen vil følgelig foreta befaringsav det aktuelle området og supplere sin uttalelse.

Våre komm.: Ny veg i området vil føre til store inngrep i form av fyllinger/skjæringer. Detaljplanleggingen vil legge vekt på å finne avbøtende tiltak for å minske virkningen av inngrepet.

Så langt innspill fra eksterne parter i høringsperioden.

Kommunens kommentarer til planforslaget (alt 3):

De etterfølgende kommentarene vil for en del være innspill til det kommende reguleringsplanarbeidet for E 39, alternativ 3 (Betna – Klettelva), samt momenter som ligger utenfor det faktiske planarbeidet med ny E39 på kommunedelplannivå.

Velger en å legge ny E 39 mellom Betna og Klettelva etter alt. 3, dvs. relativt langt fra Liabø/kommunesenteret, må det legges vekt på å redusere de negative konsekvensene av en slik løsning.

- Påpeker at det bør legges vekt på å få så gode avkjørselsforhold ved Klettelva og ved Betna som mulig, og ber om at det vurderes annen løsning enn ordinære T-kryssløsninger, selv om dette er tilfredsstillende i følge veiklasse og trafikkmengde. Ønskelig kryssløsning vil være med av- og påkjøringsramper, noe som er mer framtidretta enn T-kryss og et godt bidrag til økt trafikksikkerhet ved det nye anlegget. Nevner igjen at trafikkøkningen ligger langt over antakelsene i planbeskrivelsen, i 2015 økte antallet pbe (personbilenheter) med vel 7 %, omtrent tilsvarende økning som det har vært de siste åra.
- Behov for en romslig parkeringsplass ved Klettelva, om mulig i tilknytning til Gokartbane/skytebane med planfri kryssing av E 39 for framtidig utnyttelse av turområdet som ligger på sørsiden av den nye traseen. Dagens utgangspunkt til området vil være dårlig ved evt. realisering av ny vei etter alt. 3. Det påpekes også behovet for gode gang/sykkelveger fra skolen til turområdet. Området som blir berørt av ny veitrase er et mye brukt orienteringsområde i kommunen, jfr. også innspill fra orienteringsgruppa i Halså idrettslag.
- I tilknytning til de to avkjørslene fra E39 på strekninga må det etableres busslommer med trygg adkomst for gående fra parkeringsplass i rimelig avstand (P-plasser kan antakelig kombineres med parkering for folk som skal ut i turterreng). Behovet for busslommer vil avhenge av hvor evt. kollektivtrafikken kommer til å gå i området, enten via Liabøen, som er ønskelig, eller direkte langs ny E 39. I følge statlige retningslinjer skal kollektiv infrastruktur vektlegges og dette må komme fram av plan. Et attraktivt kollektivtilbud må komme på plass, om ikke før så i alle fall i forbindelse med realisering av utbygging av E 39 mellom Betna og Stormyra. Grunnlaget for reisende med buss vil være ungdom som pendler til/fra skoler, eldre som ikke kjører bil lengre, pendlere inn/ut av kommunen, langveis reisende til/fra byene i regionen etter som restriksjonene på bruk av privatbil i byer antas å bli strengere. Gjennomgående bussruter bør gå via kommunesenteret, Liabø.
- Næringsareal i nærheten av E39 ved Klettelva. Behovet er fremmet av næringslivet, adkomsten til slike areal vil gå via sekundærveier, ikke direkte til /fra E39.
- Viltproblematikken er et tema det arbeides med fortsatt, og som vil få på plass løsninger i reguleringsplanarbeidet. Valg av trase vil ha betydning, men viktigere vil være å sikre gode muligheter for kryssing av vegen samt avskjerming slik at viltet i minst mulig grad oppholder seg i veibanen og ryddig sideterreng samt gjerde for å lede viltet.
- Det vil være behov for noe utbygging av skogbilvegnettet som følge av ny E 39. Dette er et arbeid som lokale skogmyndigheter avklarer i samarbeid med fylket og vegvesenet.

## Sammendrag/vurdering

I følge planbeskrivelsen som er vedlagt saksutredningen er alternativ 3 et bedre alternativ enn alternativ 1 for ny E 39 mellom Betna og Klettelva, i den vurderingen vektlegges redusert reisetid som svært viktig.

Siden det her er tale om kyststamvegen, E 39, mellom Kristiansand og Trondheim, vil lokale forhold som bl.a. avstanden til Liabøen naturlig nok ikke tillegges så stor vekt fra statens side.

Fra kommunalt hold ser vi, som mange andre små eller større tettsteder i lignende situasjon, ulempene ved at gjennomgangstrafikken legges utenom kommunesenteret.

Gode kryssløsninger ved Klettelva og i Betna vil redusere ulempene, det samme vil god skilting som viser tjenester, både offentlige og private m.v., som er lokalisert på Liabø. Det vil og være viktig med hensiktsmessige parkeringsareal i tilknytning til kryssa og gode løsninger for myke trafikanter.

Det er viktig at veitrase for en ny E 39 i minst mulig grad virker som en barriere mellom utmark/turterreng og brukerne.

Samlet sett kan vi anbefale at ny trase fra E39 mellom Betna og Klettelva planlegges videre etter alternativ 3, dvs. den mest direkte linja mellom de to endepunktene. Fortsatt trafikkøkning langs E 39 vil ha negative konsekvenser for beboere og brukere av Liabøen, siden alt ligger relativt nær eksisterende bebyggelse og friområder/turområder som brukes i dag.

## Rådmannens innstilling

1. Halsa kommunestyre vedtar «Kommunedelplan E 39 Hp 34 Betna – Klettelva Alternativ 3», direkte linje mellom Betna og Klettelva med tilhørende plankart, planbeskrivelse og bestemmelser datert jan. 2016.  
Vedtaket fattes med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-15.
2. Halsa kommunestyre opphever «Kommunedelplan E 39, Bergsøya – Liabø» når det gjelder fastleggelse av veitrase for E 39 på planstrekninga Betna – Liabø, jfr. også vedtaket i K-sak 10/15. Planen erstattes av kommunedelplanen som er til behandling i denne kommunestyresaken.
3. Kommunestyret peker på de momenter som er nevnt ovenfor, samt andre mulige tiltak for å begrense de uheldige konsekvenser flytting av E 39 fra Liabøen vil ha, og ber om at slike tiltak blir en viktig del av det videre planarbeidet.
4. Kommunestyret påpeker også at det vil bli arbeidet for å etablere næringsareal i tilknytning til ny E 39 med adkomst til E 39 via sekundærveger og de allerede planlagte adkomstene/kryssa til E 39 i Betna og ved Klettelva.

## Behandling i Halsa kommunestyre - 07.03.2016

Ordføreren satte fram følgende endrings-/tilleggsforslag:

Tillegg til innstillingen pkt 2:

.... *Planen erstattes for denne delstrekningen av kommunedelplanen som er til behandling i denne kommunestyresaken.*

Endring i fht innstillingen pkt 3

.... For å begrense uheldige konsekvenser av flytting av E39 fra kommunesenteret Liabøen og bygging av ny veg vil ha, og ber om at .....

Nytt punkt:

Halsa kommunestyre ber om at veiføringen på strekningen ved kryss mellom eksisterende og ny E39 på Betna blir tillempet under detaljregulering av veiprosjektet, for å redusere ulempene for nærboere til veien.

### Votering:

Rådmannens innstilling pkt 1	14 stemmer
Ordføreren forslag til tillegg til pkt 2	14 stemmer
Ordførerens endringsforslag pkt 3	14 stemmer
Rådmannens innstilling pkt 4	14 stemmer
Ordførerens nye punkt:	14 stemmer

### Vedtak

- 1 Halsa kommunestyre vedtar «Kommunedelplan E 39 Hp 34 Betna – Klettelva Alternativ 3», direkte linje mellom Betna og Klettelva med tilhørende plankart, planbeskrivelse og bestemmelser datert jan. 2016.  
Vedtaket fattes med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-15.
- 2 Halsa kommunestyre opphever «Kommunedelplan E 39, Bergsøya – Liabø» når det gjelder fastleggelse av veitrase for E 39 på delstrekninga Betna – Liabø, jfr. også vedtaket i K-sak 10/15. Planen erstattes av kommunedelplanen som er til behandling i denne kommunestyresaken.
- 3 Kommunestyret peker på de momenter som er nevnt ovenfor, samt andre mulige tiltak for å begrense de uheldige konsekvenser flytting av E 39 fra kommunesenteret Liabøen, og bygging av ny vei vil ha, og ber om at slike tiltak blir en viktig del av det videre planarbeidet.
- 4 Kommunestyret påpeker også at det vil bli arbeidet for å etablere næringsareal i tilknytning til ny E 39 med adkomst til denne via sekundærveger og de allerede planlagte adkomstene/kryssa til E 39 i Betna og ved Klettelva.
- 5 Halsa kommunestyre ber om at veiføringen på strekningen ved kryss mellom eksisterende og ny E39 på Betna blir tillempet under detaljregulering av veiprosjektet for å redusere ulempene for nærboere til veien.

