



Statens vegvesen



Halså kommune  
Kjenn kor du trivest!

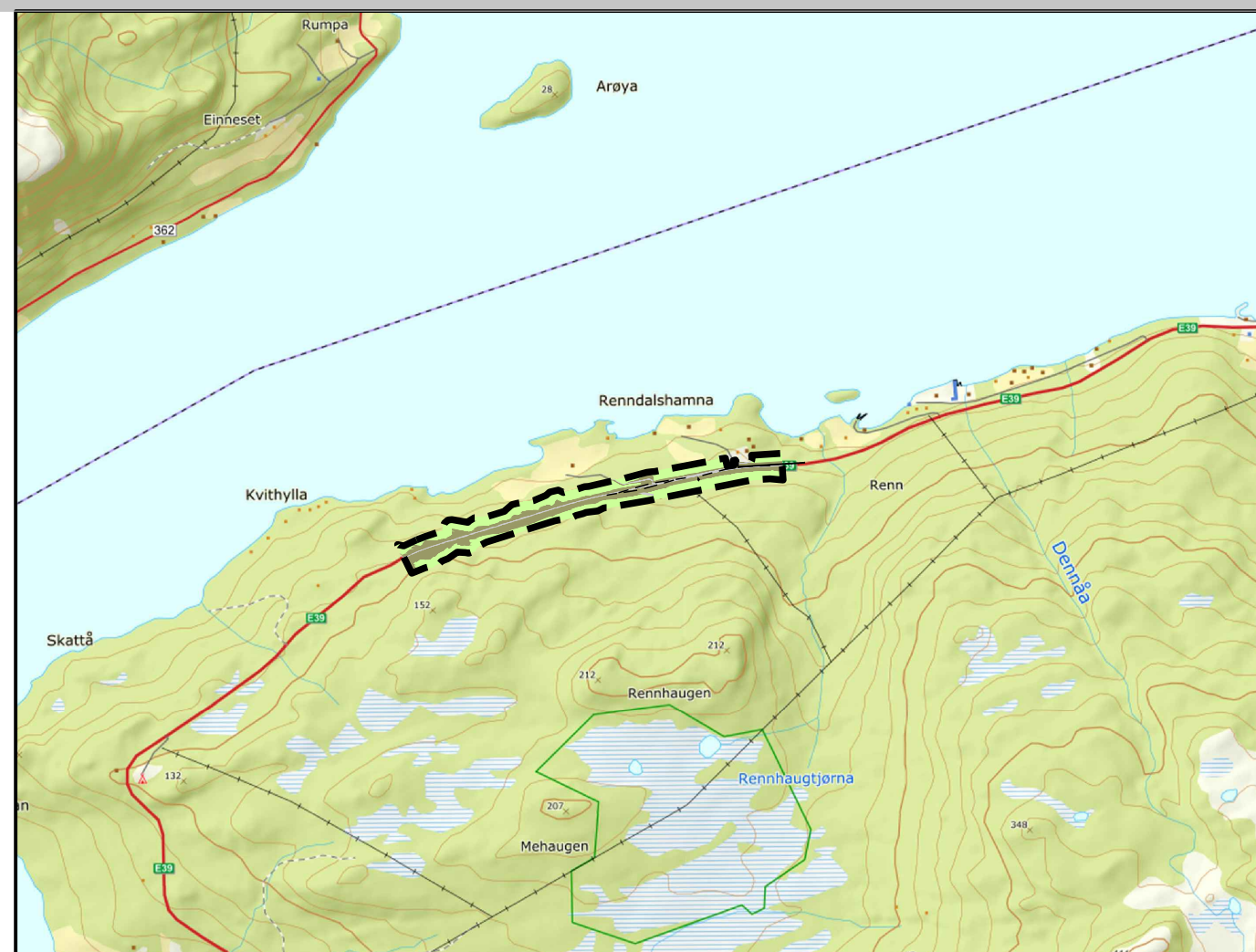
# REGULERINGSPLAN

## E39 Stokkjølen - Renndalen

Halså kommune

Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.....	09.03 2010
Vedtak om offentlig ettersyn i sak FS 63/10.....	25.05.2010
Offentlig ettersyn.....	3. juni - 15. juli 2010
Vedtak i kommunestyret i sak KS 43/10.....	16.09.2010
Mindre reguleringsendring.....	30.09.2019
Begrenset høring.....	11. oktober - 8. november 2019



# Planbeskrivelse

Mindre reguleringsendring 30.09.2019

E39

## **Stokkjølen - Renndalen**

Halsa kommune

## Planbeskrivelse

### Forord

Statens vegvesen Region midt har med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 utarbeidet forslag til reguleringsplan for E39 fra Stokkjølen til Renndalen i Halså kommune.

Målet med prosjektet er å bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten og på den måten være med på å bidra til at man unngår alvorlige ulykker. Den aktuelle vegstrekningen slik den fremstår i dag er trafikkfarlig. Vegen er smal (under 6 meters bredde på enkelte steder) og har dårlig horisontal- og vertikalgeometri på deler av strekningen. Bakgrunnen for planen er behov for fortsettelse av E39-utbyggingen i området til fullgod stamveg.

### Planarbeidet

Planarbeidet i 2015 skjedde etter oppdrag fra Vegavdeling Møre og Romsdal i Statens vegvesen Region midt (SVV) i samarbeid med Halså kommune. Det ble avholdt møte 5.mars 2010 med Halså kommune der planforslaget ble gjennomgått og avtale om prosessen i planarbeidet blir avtalt. På dette møtet deltok ordfører og plansjef fra Halså kommune. Fra Statens vegvesen møtte representanter fra prosjektavdelinga og planprosjektleder.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i Tidens Krav og Driva 18.mars 2010.

Det ble gjennomført møte med de fleste berørte grunneiere. Planforslaget er presentert for Fylkesmannen i Møre og Romsdal (miljø-, landbruk- og kommunal- og beredskapsavdelinga) og Fylkeskommunen v/kulturavdelinga. Det ble også avholdt interne møter med fagansvarlige og prosjektbestiller.

Planarbeidet som nå pågår i regi av prosjektavdelinga i SVV begrunnes med at planarbeidet må ta høyde for utviding av midlertidige anleggsbelter. Dette for å sikre anleggsgjennomføringen, bedre trafiksikkerheten for trafikantene mens anleggsarbeidet pågår, ved at sikkerhetsavstanden mellom trafikanter og anleggsmaskiner i aktivitet økes. Endringene medfører ikke endring av arealformålene som er i vedtatt plan fra 2010. Dagens arealbruk skal fortsatt gjelde. Dette medfører at man har valgt å kjøre planarbeidet som en mindre reguleringsendring.

### Oversikt over planbehandling:

Den videre behandling av planforslaget følger § 12-10 i plan- og bygningsloven. Halså kommune vedtar utlegging av reguleringsforslaget til høring. Planforslaget legges ut til på Rådhuset til Halså kommune, Liabøen, 6683 Vågland. Planforslaget legges også ut på Internett

[www.Halsa.kommune.no](http://www.Halsa.kommune.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Alle berørte grunneiere blir tilskrevet slik at de får anledning til å gi merknader til planjusteringen. Planen sendes samtidig til behandling i fylkeskommunen og statlige organer.

Når planen er ferdigbehandlet legges den fram for kommunestyret for vedtak.

### Planens innhold

Reguleringsplanen består av:

- Justert reguleringsplan. Plankart Blad 1-3 datert 30.09.2019
- Reguleringsbestemmelser, datert 30.09.2019
- Planbeskrivelse, datert 30.09.2019

Plankart og bestemmelser er juridisk bindende, mens planbeskrivelsen er orienterende og beskriver ulike forhold som er knyttet til planen.

## 1 Eksisterende forhold

### 1.1 Planområdet

Planområdet ligger mellom Stokkjølen og Renndalen i Halså kommune. Strekningen var opprinnelig en 2,15km lang parsell i Møre og Romsdal på Kyststamvegen E39 Kristiansand – Klett. Reguleringsplanen E39 Leirvika-Stokkjølen oppheva 0,75 km av strekningen av reguleringsplanen Stokkjølen-Renndalen da den ble vedtatt i 2015. Resterende strekning på ca. 1,4 km av reguleringsplanen ble fortsatt gjeldende. Det er denne «rest-strekningen» som nå blir omfatta av en mindre reguleringsendring.

Ny reguleringsplan følger dagens veg trasé langs Vinjefjorden. Parsellen har i dag varierende vegstandard og vegbredde uten midtstripe. Kartskissen under viser vegens / planområdets beliggenhet i Halså kommune.



Området som veglinja går igjennom består hovedsakelig av skog- og landbrukslandskap med noe randbebyggelse. Både løvskog, barskog og blandingskog er utbredt i området.



(foto: Statens vegvesen)

Dagens E39 på strekningen har lav standard og mangler tilstrekkelig breddeutvidelse i de fleste kurver. Strekningen er stort sett smal, har dårlig horisontal- og vertikalkurvatur og har partier med svært dårlig sikt. Gjennomsnittlig bredde på eksisterende veg er 5 – 7 m. Til sammen gir dette en hovedveg med dårlig framkommelighet og trafiksikkerhet.

Grøfter inn mot fjellskjæringene er for smale iht. krav, og det gir dårlig siktforhold rund svinger. I tillegg er ikke krav til sikkerhetssone oppfylt.

Dagens E39 har ikke spesielle miljøproblemer knyttet til støy og støvproblemer eller annen forurensning.

## 1.2 Tidligere planer

### Reguleringsplaner:

Følgende vedtatte reguleringsplaner vil bli berørt som følge av foreliggende reguleringsplan for E39:

- Reguleringsplan for E39 Renndalen – Staurset – stadfestet 26.10.2000
- Reguleringsplan for E39 Renndalen Vest - vedtatt 29. mai 2008

## 1.3 Verneplaner

Ut fra tilgjengelige opplysninger (naturbase) er det ingen registrerte former for verneplaner som kan komme i konflikt med prosjektet. Dette er likevel et område med stort biologisk mangfold der både elg, hjort og rådyr har beiteområde her om vinteren.

## 1.4 Kulturminner

Fylkeskommunen har i sin uttalelse til oppstart av planarbeidet ingen merknader til arealbruken, men minner om den generelle aktsomhetsplikta som følger av kulturminneloven.

Fylkeskommunen ber om ei vurdering av eventuelle SEFRAK-objekt langs traseen. I planområdet er det et gårdstun på gnr 121 bnr 1 i Halså kommune der bygningene er registrerte i SEFRAK. Dette tunet vil ikke bli berørt av plantiltaket. Avstanden mellom tunet og eksisterende veg er vist på figuren nedenfor.



## 1.5 Trafikkforhold

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2018 – 2029 er det vedtatt følgende målsettinger rettet mot trafikk og trafiksikkerhet:

- Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren.
- Antall personer som blir drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres med minst en tredel.

NTP retter også fokus på framkommelighet og transportkostnader, jfr. disse nedfelte målsettinger:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader, for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden.

Dette prosjektet vil være med og bidra til å kunne oppfylle målsettingene i NTP.

## 1.6 Grunnforhold

Geoteknisk rapport er vedlagt planforslaget og sammendraget tas inn her:

Grunnforholdene på strekningen vurderes som gunstige med hensyn på fyllingsstabilitet. Oppå fjellskjæringene forekommer stedvis tynne lag av torv/vegetasjonsmasse, men terrenghelningen tilsier at dette ikke fører til stabilitetsproblem. Det er ingen skredrisiko fra naturlige fjell eller løsmasseskråning over vegen, og den nye planen vil ikke innvirke på dette.

## 3 Om planforslaget

### 3.1 Formålet med planen

Planen fra 2010 ble utarbeidet for å skaffe hjemmel til å bygge ny Stamveg mellom Stokkjølen og Renndalen. Ny veg skulle føre til økt vegbredde, bedre siktforhold og bedre vegkurvatur i samsvar med håndbok 017 Veg- og gateutformingsnormalen. Dette ville til sammen gi en mer trafiksikker vegstrekning med bedre framkommelighet.

Planen skal vise alle arealinngrep som vil være nødvendig i forbindelse med bygging av vegen, og skal avklare framtidig arealbruk i planområdet.

Denne reguleringsplanen var et delprosjekt av i alt 4,4 km ny stamveg fra Leirvika til Renndalen.

Formålet med mindre reguleringsendring er å få hjemmel til midlertidig leie et utvidet område uten at selve arealformålet endres. Arealet skal tilbakeleveres i samme standard. Det er således snakk om grensejusteringer av midlertidige anleggsbelter uten endra arealbruk.

### 3.2 Standard

Statens vegvesen, håndbok 017 "Veg- og gateutforming", skulle legges til grunn for vegutformingen i 2010:

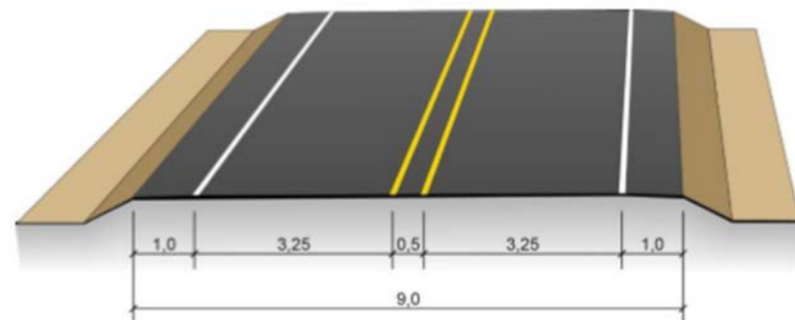
- Dimensjoneringsklasse S2
- Vegbredde: 8.5m
- Maksimal stigning 8 %
- Fartsgrense 80 km/h

- Minimum horisontal kurveradius 250 m.
- En forbikjøringsmulighet pr. 5 km i hver kjøreretning.

Samferdselsdepartementet har nå bestemt at E39 Betna-Stormyra skal bygges etter ny Håndbok N100 fra mai 2019. Ny E39 skal derfor bygges etter dimensjoneringsklasse H1 9 m der det nå blir stilt krav om forsterka midtoppmerking. Dette skyldes pålegg om 0,5 m forsterka midtoppmerking

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

Tverrprofil  
Vegen skal bygges med tverrprofil som vist i Figur C.1.



Figur Ny normalprofil som E39 blir planlagt og bygd etter, jfr. ny Håndbok N100 mai 2019

### 3.3 Byggegrense

Byggegrense langs riksveger er 50 meter fra midtlinje veg på begge sider jfr. vegloven § 29. Samme lovhjemmel tillater annen byggegrense når dette er tatt inn i reguleringsplan. Planforslaget viser ikke byggegrenser og det forutsettes at veglovens bestemmelser til byggegrenser gjelder.

### 3.4 Beskrivelse av veglinja

Planen startet opprinnelig ved profil 1850, ved Stokkjølen. Ny veg fulgte i hovedsak dagens vegtrasé. Bredeutvidelsen ble utført ved at man skar seg inn mot fjellet. Reststrekninga starter nå i profil 11 400 og avsluttes ved profil 12 820, og vegbredden er økt fra 8,5 m til 9 m for å gi plass til forsterka midtoppmerking.

### 3.5 Avkjørsler

De fleste private eiendommer får opprettholdt sine adkomster direkte fra ny stamveg. Eksisterende avkjørsler til hytter, bolighus og gårdsbruk langs E39 ligger spredt langs vegen.

Avkjørselspilene som ble vist på planen fra 2010 viste avkjørsler og private veger som skal ivaretas eller som skal etableres som nye adkomster er nå erstattet av regulert adkomst på plankartet.

### 3.6 Bruer

Ingen konstruksjon på strekningen.

### 3.7 Behandling av sidearealer til ny veg regulert som annen veggrunn

For best mulig overgang til vegens sideterreng skal det legges vekt på å slake ut skråninger der det er mulig og naturlig. Da kan også bruk av rekkverk minimeres. Terrengforming utover normal vegfylling kan være aktuelt for å tilpasse vegen best mulig i landskapet. Dette er spesielt nyttig der vegen går gjennom jordbruksområder.

Skjæringer og fyllinger bør gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av disse så mye som mulig. I reguleringsplanen er det derfor regulert områder til annen veggrunn som er større enn det som er minstekrav til fyllinger og skjæringer basert på rasvinkel og grunnens beskaffenhet. Utenom skjæringstopp og fyllingsfot er det regulert inn et tilleggsareal, slik at man i byggeplansammenheng kan vurdere nærmere hvordan sidearealene kan utformes. Det kan være behov for å lage brattere skråninger og/eller slakere skråninger for å tilpasse vegen best mulig til landskapet, og for å få nok areal til eventuelle fanggrøfter i forbindelse med skjæringer.

### 3.8 Massehåndtering

Massehåndteringen ses sammen med reguleringsplanen E39 Leirvika-Stokkjølen. Beregninger viser at det kan bli lite, eller ingen, overskudd av faste steinmasser på strekningen. Det vil likevel være behov for mellomagring av både faste og lause masser. Det er ingen kjente konflikter i dette området. Ved profil ca 2000 sør for vegen reguleres det også et varig deponi. Dette gjøres blant annet for å bedre adkomsten til skogsområdet tilhørende gnr. 120 bnr 5. Det kan også sikres en adkomstrett til gnr 120 bnr 1 over denne fyllinga. Når veganlegget blir videreført videre vestover (Leirvika – Stokkjølen) vil disse massene bli tatt i bruk. Avhengig av kvalitet på fjellmassene og andre forhold er det ikke mulig å oppgi eksakt mengde som vil bli lagra i området.

### 3.9 Anleggsbelte og anleggsveger

Langs veglinja ble det regulert områder for Midlertidig anleggsbelte. Disse områdene ble avsatt på yttersiden og parallelt med områdene langs veglinja som er regulert til "annen veggrunn". Anleggsbeltet på 6-10 m ble i 2010 forsøkt tilpasset eksisterende landskap og situasjon så godt som mulig. Anleggsbeltet viser seg nå ikke å være bredt nok til anleggsgjennomføring og gi nok areal til å ivareta trafikkavvikling og trafiksikkerheten for trafikantene i anleggstiden. Dvs. at det ikke er avsatt tilstrekkelig med plass for å komme fram med anleggsmaskiner der eksisterende terreng kan tillate det. Eksisterende terreng og vegetasjon skal i størst mulig utstrekning bevares i anleggsbeltet. Humusholdige toppmasser som inneholder planterester og frø skal tas vare på og lagres atskilt fra andre masser i anleggsbeltet. Disse massene skal så langt som mulig legges tilbake i samme avsnittet der de ble samlet.

Annens veggrunn er regulert slik at sikkerhetsarealet og driftsområdet ivaretas. Annens veggrunn vil i hovedsak bestå av skjæringer og fyllingsskråninger. Store deler av dette arealet utnyttes til anleggsbelte.

Det er satt de samme krav om istandsetting og revegetering av berørte områder til annen veggrunn og midlertidig anleggsbelte. Det som i foreliggende reguleringsplan er regulert som annen veggrunn vil bli ervervet av Statens vegvesen, mens det som er regulert som midlertidig bygge- og anleggsområde, vil bli tilbakeført til eksisterende formål når anleggsperioden er ferdig og vegen er ferdigbygd. Det er gitt bestemmelser for dette og hvilket formål det skal tilbakeføres til i reguleringsplanen.

## 4 Støyforhold/Støytiltak

### 4.1 Innledning

Dette notatet er en beskrivelse av retningslinjer, beregningsforutsetninger, beregningsmetode og beregningsresultater for støyberegning av støyfølsom bebyggelse langs E 39.

### 4.2 Retningslinjer

«Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», T-1442 kommer til anvendelse ved bygging av ny veg og utbedring av eksisterende veg. I følge retningslinjen bør det ved bygging og utbedring av veg beregnes støy og kartfestes en inndeling i to støysoner:

- Rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås
- Gul sone er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Kriteriene for soneinndeling er gitt i tabellen under. Når minst ett av kriteriene for den aktuelle støysonen er oppfylt, faller arealet innenfor sonen. Alle tall er i dB, frittfeltverdier.

Kriteriene for inndeling i støysoner er ifølge «Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442» en kombinasjon av ekvivalentnivågrenser og maksimalstøygrenser. For kilder med jevn, vedvarende aktivitet vil ekvivalentnivåene vanligvis være dimensjonerende for støysonene. Dette vil være hovedregel for vegtrafikk. For kilder som har få hendelser med høye nivåer om natten, vil maksimalnivå i nattperioden kunne være avgjørende for sonestørrelsen. Ekvivalentnivågrenser gis i målestørrelsen  $L_{den}$  mens maksimalnivå gis i målestørrelsen  $L_{5AF}$ .

$L_{den}$  er A-veiet ekvivalent støy nivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg på natt / kveld. Tidspunktene for de ulike periodene er dag: 07-19, kveld: 19-23 og natt: 23-07.  $L_{den}$ -nivået skal i kartlegging etter T-1442 beregnes som årsmiddelverdi, det vil si som gjennomsnittlig støybelastning over et år.

I støysonkartlegging etter T-1442 er mottakerhøyde på 4 meter anbefalt. Anleggseier kan unntaksvis velge annen beregningshøyde, men det skal da begrunnes hvorfor dette er mest hensiktsmessig. Beregningshøyden skal aldri være mindre enn 1,5 meter. For detaljerte beregninger på/ved enkeltbygninger skal det brukes den mottakerhøyde som er aktuell for den enkelte bygning

#### 4.2.1 Behandling av støy ved utbedring av eksisterende veg

Utbedring av eksisterende veg kan for eksempel være breddeutvidelse, kurveutretting, gang- og sykkelveg, kollektivfelt, etablering av midtdeler eller utbedring av problemsoner. Slike tiltak vil som regel bekrefte veganlegget for flere tiår fremover, og de kan ofte ha betydning for støy ved at trafikken flyttes nærmere boligene, skjermingsgraden endres, trafikken endres m.v. All utbedring av eksisterende veg bør derfor i utgangspunktet føre til støyvurdering og eventuelle avbøtende tiltak. Vurderingen kan gjøres enkelt dersom støykonsekvensene åpenbart er små.

Når utbedringen gir merkbart økt støy nivå (større enn 3 dB) og medfører at anbefalte grenser overskrides, bør det alltid gjennomføres avbøtende tiltak. Der utbedringen ikke gir merkbar støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak.

For rene miljøtiltak og gang-/sykkelvegtiltak som ikke endrer støyforholdene, bør det godtas at utbygger slipper støyutredning og avbøtende tiltak. Imidlertid bør det alltid gjøres støyutredning og avbøtende tiltak når støyfølsom bebyggelse ligger i rød sone.

### 4.3 Beregningsforutsetninger

#### 4.3.1 Trafikk

Det er beregnet støy fra E39 Vinjeøra – Staurset (delparsell 2) . Det er benyttet trafikkgrunnlag fra 2009 som er fremskrevet 10 – 20 år i beregningene.

- E39 ÅDT = 1500
- Fartsgrense 80 km/t
- Tungtrafikkandel på 12 %

Det er antatt en trafikkfordeling som følgende:

- Dag (kl 07:00 – 19:00): 75 %
- Kveld (kl 19:00 – 23:00): 15 %
- Natt (kl 23:00 – 07:00): 10 %

#### 4.3.2 Beregningsmetode

Støy fra vegtrafikk er beregnet i henhold til Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy ved bruk av Novapoint Støy. Boligene er beregnet med fasadepunkter med 2 m over bakken. I tillegg er det beregnet støy i et rutenett med høyde 4 m over bakken som grunnlag for støykoter. Støyberegningene er gjort i målestørrelsen  $L_{den}$ .

Ved beregning av støy ved en bygning beregnes støynivået uten at det tas hensyn til lydrefleksjoner fra den aktuelle bygningsfasaden, men reflektert støy fra øvrige fasader tas med.

### 4.4 Beregningsresultat

Det er beregnet fasadestøy for aktuelle bygninger med støyfølsom bruk. 4 bygninger hadde en beregnet fasadestøy på over 55 dBA, men bare 2 av disse har støyfølsom bruk. Beregningsmetoden tar ikke hensyn til vegetasjon og hvordan dette påvirker støyforholdene. På gnr. 121 bnr. 1 vil trolig vegetasjonen gi god nok demping slik at det ikke vil være behov for ytterligere støydempende tiltak her. For boligen som ligger på sørsida av vegen ved profil 3550 er det behov for vurdering av støydempende tiltak. Den nye veglinja blir liggende lenger nord enn den eksisterende.

Tiltak kan være å legge opp en vold langs gammel veglinje eller legge den i overkant av skjæringa som er i dag. Nærmere detaljer om utføring vil bli avgjort i byggeplan og etter avtale med grunneier.

## 5 Kabler/ledningslinjer

Prosjektet berører ikke eksisterende VA- anlegg. For oversikt over eksisterende EI- og telekabler og ledninger viser vi til vedlagte I-tegninger.

## 6 Konstruksjoner

Prosjektet inneholder ingen konstruksjoner.

## 7 Anleggsperioden og plan for anleggsarbeidene

I forbindelse med etablering og bygging av ny veg er det et mål at gjennomgående trafikk på vegen ikke skal hindres mer enn nødvendig. Det er ikke ønskelig å stenge riksvegen, bortsett fra korte avbrekk i forbindelse med sprenging.

Det skal utarbeides en plan for hvordan anleggsarbeidet skal utføres. Planene skal si noe om ulike forhold knyttet til bl.a. trafikkavviklingen, spesielle miljøhensyn mm, og skal være godkjent før anleggsdriften igangsettes.

## 8 Virkninger av planen

### 8.1 Landskap

E 39 Leirvika – Renndalen går i et sidebratt terreng langs Vinjefjorden. Landskapet varierer mellom skogspartier, jordbruk og fjellknauser. De skogkledde partiene dominerer på dette avsnittet.

Når vegen blir breddeutvida i denne typen landskap, vil det bli en del synlige skjæringer og fyllinger sjøl om en prøver å begrense inngrepene. Skogen på nedsiden av vegen blir viktig fordi den vil dempe fjernvirkninga av inngrepene. De høyeste skjæringene blir mindre dominerende når det vokser høye gran – eller furutrær på andre sida av vegen. Samtidig er det også viktig med avsnitt der trafikantene kan oppleve utsikt mot fjorden.

Det finnes relativt lite humus- og vegetasjonsholdige toppmasser i området (jamfør geoteknisk rapport), men det som finnes er viktig for å etablere mest mulig naturlig revegetering. Den geotekniske rapporten fraråder også etablering av avsatser i de høyeste skjæringene.

### 8.2 Naturmiljø

Veglinja følger dagens veg gjennom landskapet, men overgangen til sideterrenget vil delvis få relativt store endringer. Farten vil også bli oppjustert opp på grunn av bedre kurvatur. Til sammen vil dette kunne føre til problemer for elg, hjort og rådyrbestanden som har vinterbeite området og som evt. må finne nye krysningspunkt.

Det er ikke praktisk mulig å løse disse problemene i reguleringsplanen, de må løses underveis i byggefasen.

Veglinja kommer ikke i berøring med verna områder eller rødlistearter. Heller ingen naturtyper som er omtalt i naturmangfoldloven er registrert i området. I forbindelse med den biologiske kartleggingen sommeren 2019 ble det ikke påvist fremmede skadelige arter.

### 8.3 Jordressurser/landbruk

I tillegg til varig omdisponering av dyrkajord blir det tatt i bruk jordbruksområde til anlegg- og riggområde (et belte på begge sider av veglinja). Disse områda blir kun midlertidig omdisponerte og skal tilbakeføres til jordbruksareal etter anlegget. Om areal blir brukt til mellomagring av masser skal dyrkajordlaget være beskytta mot blanding av masser og anna forurensing. Matjordlaget skal rankes opp og lagres lokalt for seg uten innblanding av andre massetyper. Matjorda skal så legges tilbake for å nyttiggjøres i landbruksøyemed. Det må også vises særskilt hensyn for å unngå forurensing med kjemikalier etc. både generelt og særskilt i områder med matjord.

	Permanent omdisponert	Midlertidig omdisponert
Dyrkajord, fulldyrka og beite	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Skogsmark med ulik bonitet	41400 m <sup>2</sup>	81750 m <sup>2</sup>
Myr	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>

Tabell Viser oversikt over omdisponert areal – både permanent og midlertidig omdisponering .

## 9 Risiko- og sårbarhetsanalyse

I henhold til plan- og bygningsloven skal det gjøres en risiko- og sårbarhetsanalyse i alle reguleringsplaner. Fylkesmannen i Møre og Romsdal, beredskapsseksjonen, har laga ei «Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarhet i samfunnsplanlegginga» som legges ved planen. Flere av punktene på skjemaet vil ikke passe for vegtiltak som dette og er derfor ikke avkryssa. Risiko knytta til naturgitte forhold er vurdert i egen rapport, Geoteknisk rapport, som er vedlagt planen.

Veganlegget passerer ingen større bekker eller elver og ligger heller ikke nært ned til sjøen. Ut over det som er omtalt i Geologisk rapport bør det ikke være steder der vegen kan komme i konflikt med flom.

I anleggsperioden vil trafikken bli avvikla på minst ett kjørefelt. For kortere perioder kan det bli aktuelt med stenging av trafikken. Erfaring fra anlegget Renndalen – Staurset viser at uforutsette ting kan skje som fører til stenging av vegen i lengre perioder. Men slik de naturgitte forholdene er på den planlagte traseen er risikoen mindre på denne strekninga. Utrykningskjøretøy vil ha prioritet ved stenging.

Isolert sett vil de omsøkte planene ikke føre til større andel frakt av farlig gods. Men det planlegges med en større andel tungtransport enn gjennomsnittet. Det er på grunn av opprusting av E39 på en lengre strekning og ikke som følge av den framlagte planen.

## 10 Eiendomsforhold og grunnverv

### Berørte grunneiere

121	3, 13	Leidulf Glomstad	Vinjefjordveien 2287	6686	Valsøybotn
121	11	Tom Roger Johannessen	Fossegrenda 25 A	7038	Trondheim
121	11	Eva Søderholm	Fossegrenda 25 A	7038	Trondheim
121	12	Jimmy Bjerknes	Vinjefjordveien 2279	6686	Valsøybotn
121	18	Jan Henry Søderholm	Asbjørn Øverås veg 14 H	7036	Trondheim
121	17	Bjørn Johannes Søderholm	Ringvålvegen 135 L	7089	Heimdal
120	13	Reidar A Stokke	Valsetvegen 185	7350	Buvika
121	1	Snorre Westvold Ruch	Vinjefjordveien 2317	6686	Valsøybotn
121	1	Bjørnhild Stokke	Vinjefjordveien 2317	6686	Valsøybotn
121	6	Johnny Gåsvik	Agathe Grøndahls gate 7	0478	Oslo
121	6	Marion Margrete Søderholm	Asbjørn Øverås veg 14 H	7036	Trondheim
121	9	Roy Kristian Hoås Hanssen	Vinjefjordveien 2314	6686	Valsøybotn
121	16	Austad og Bjerknes AS	Sjølivegen 69	6686	Valsøybotn

Tabell 3 Viser oversikt over berørte grunneiere og andre med retter i planområdet.

En vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og andre retter som er nødvendige for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnervervet skjer vanligvis med forhandlinger med de berørte. Erstatning følger prinsippa i Lov om vederlag ved oteigning av fast eiendom (ekspropriasjonserstatningslova) og de beregninger som følger av denne. Dersom det ikke er mulig, eller det viser seg vanskelig å erverve grunn ved frivillig salg, kan grunn og retter erverves ved ekspropriasjon/oteigning (tvungen avståelse). Regionvegsjefen kan gjøre dette med hjemmel i veglova § 50, mens kommunen kan ekspropriere/oteigne med hjemmel i plan- og bygningslova § 16 – 2. Erstatning ved ekspropriasjon/oteigning vil da bli fastsatt ved rettslig skjønn. Grensen for regulert trafikkområde (annen veggrunn) danner grunnlaget for det som kan erverves/eksproprieres/oteignes til trafikkformål. Det vanlige er å sette grensa til minimum 2-3 meter utenfor fyllingsfot/skjæringstopp. I tillegg reguleres det vanligvis et areal på ca. 30 meter utafor trafikkarealet som blir erverva midlertidig (midlertidig anleggsbelte).



# HALSA KOMMUNE

## Reguleringsplan E 39 Stokkjølen - Renndalen

### REGULERINGSBESTEMMELSER

Kommunens PlanID: 20100002

Planforslag er datert: 30.09.2019

Dato for siste revisjon av plankartet:

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 30.09.2019

Dato for godkjenning:

#### § 1. FELLESBESTEMMELSER

##### § 1.1 Generelt

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartene er avgrenset med reguleringsgrense. Reguleringsplanen består av tre kartblad.

Disse fellesbestemmelsene sammen med plankartet gjelder innenfor rammen av Plan- og bygningsloven med tilhørende vedtekter for Halså kommune.

Kommunen kan, når særlige grunner taler for det, tillate mindre vesentlige endringer i reguleringsplanen og/eller disse reguleringsbestemmelsene.

Etter at reguleringsplanen, med tilhørende reguleringsbestemmelser, er stadfestet, kan det ikke inngås privatrettslige avtaler som er i strid med reguleringsplanen og reguleringsbestemmelsene.

##### § 1.2 Krav om nærmere dokumentasjon – rekkefølge

Før anleggsstart skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele veglinja med berørte sidearealer som viser hvordan terrengbehandling, istandsetting, revegetering og tilbakeføring av arealer til sitt opprinnelige formål skal utføres.

Før anleggsstart skal det utarbeides plan for hvordan trafikken langs E 39 skal avvikles gjennom byggeperioden. Vegen skal være åpen for trafikk i hele bygge- og anleggsfasen. Minst ett kjørefelt skal til enhver tid være tilgjengelig for trafikk i begge retninger. Det kan tillates korte perioder med stengning av vegen uten at dette er til fare for liv og helse. Planen skal være godkjent av Statens vegvesen og Halså kommune.

For anleggsstøy skal gjeldende retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet overholdes.

##### § 1.3 Kulturminner

Dersom det i forbindelse med tiltak oppdages upåviste, fredede kulturminner, skal kulturminnemyndigheten i Møre og Romsdal fylkeskommune kontaktes umiddelbart, i henhold til kulturminnelovens § 8.

##### § 1.4 Landskapstilpasning/ terrengbehandling

Eksisterende bunnvegetasjon og voksemedium i forbindelse med bygging av veganlegget samt i områder for stabiliserende tiltak, skal tas av med forsiktighet og mellomlagres på anviste områder i anleggsperioden.

Skjærings- og fyllingsskrånninger, anleggsbelte og deponiområder skal istandsettes og revegeteres med bruk av lagrete vegetasjonsmasser (toppjord/frøbankjord), slik at overgangen mot omkringliggende arealer blir mest mulig naturlig. I tillegg kan det plantes stedeegne plantearter.

Alle skjæringer og fyllinger skal avsluttes inn mot terreng slik at sideområdene får en estetisk god utforming og slik at overgangen mot eksisterende terreng blir mest mulig naturlig.

##### § 1.5 Trafikkavvikling

Det kan tillates kortere perioder med stenging av kjørevegen når dette ikke er fare for liv og helse. Umiddelbart etter sprenging skal vegbanen ryddes. Minst ett kjørefelt på E39 skal være tilgjengelig for trafikk i begge retninger.

##### § 1.6 Støy

Miljøverndepartementets si retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (Rundskriv T-1442) skal være retningsgivende for anlegget. Retningslinja gjelder både drifts- og anleggsfasen. Støyreducerende tiltak skal være ferdigstilt senest når vegen på den aktuelle strekninga er ferdig bygd og tatt i bruk.

##### § 1.7 Fremmede arter

Det skal tas særskilt hensyn for å unngå spredning av fremmede skadelige arter. Fremmede arter skal destrueres/håndteres slik at forekomsten utrykkes.

##### § 1.8 Vilkår i bygge-, anleggs og driftsperioden

Midlertidige anlegg- og riggområder skal sikres på forsvarlig måte. Det skal etableres rutiner som hindrer avrenning av olje, kjemikalier og andre forurensede stoffer i grunnen. Det skal gjennomføres kontroll av gjennomførte tiltak i anleggsperioden og i etterkant av utbygginga. Geoteknisk rapport skal følges.

### § 2. PLANOMRÅDETS AREALFORMÅL

I samsvar med § 12-5 og § 12-6 i plan- og bygningsloven er arealene innen plangrensen regulert til følgende formål:

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5, punkt 2)

- Kjøreveg (SKV)
- Annen veggrunn, grøntareal (SVG)

#### Landbruks-, natur og friluftsområder (PBL § 12-5, punkt 5)

- Landbruksformål (LL)

Der areal blir tatt i bruk skal lagringsområdene være sikra mot blanding av massene. I alle områder skal arealene istandsettes slik at de får samme kvalitet som før inngrepene.

### **§ 3. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL §12-5 nr. 2)**

#### **§ 3.1 Kjøreveg**

Offentlig kjøreveg o\_SKV1 omfatter ny E39, som i hovedsak følger dagens E 39.

#### **§ 3.2 Privat felles kjøreveg**

Områda merka som SKV1 og SKV2 skal benyttes som privat kjøreveg. Statens vegvesen er ikke ansvarlig for drift og vedlikehold av private kjøreveger. Området skal opparbeides til formålet.

Følgende gårds- og bruksnummer har rett til bruk:

- SKV1: gnr. 121/9
- SKV2: gnr. 121/1
- f\_SKV1: gnr. 121/3, 121/10, 121/13, 121/11, 121/12, 121/17, 121/18, 121/6

#### **§ 3.2 Annen veggrunn - grøntareal**

Områdene o\_SVG1-6 omfatter annen veggrunn som fylling, skjæring, grøfter, murer, støyvoll, støyskjerm og stabiliserende tiltak, rekkverk og liknende. Formålsgrensa for annen veggrunn skal være 2-3 meter utenfor skjæringsstopp og fyllingsfot. Mindre vesentlige endringer i skråningsutslag innenfor områdegrensene kan utføres som følge av uventa forhold, f.eks. grunnforhold.

Arealet skal også nyttes til tilkobling av avkjørsler og driftsveger til E 39.

Områdene f\_SVG1-2 hører til felles avkjørsel f\_SKV1.

### **§ 4 LANDBRUKS -, NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (PBL § 12-5 nr. 5)**

Arealet kan benyttes til landbruksformål, jord- og skogbruk samt natur og friluftsliv.

### **§ 5 HENSYNSSONER (PBL- § 12- 6)**

#### **§ 5.1 Frisikt**

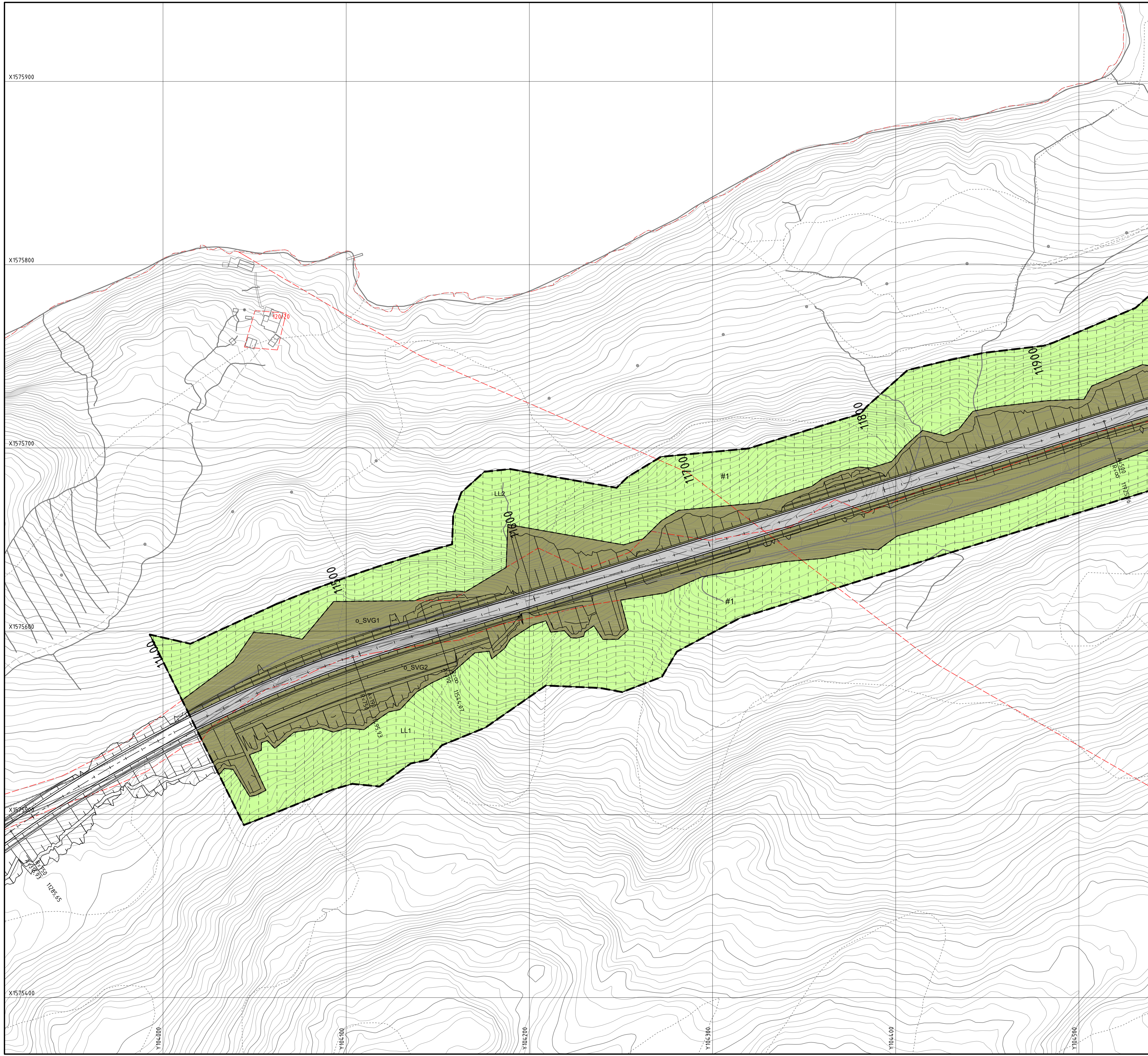
Avkjørsler skal ha fri sikt i samsvar med Statens vegvesens håndbok 017, veg og gateutforming. I området mellom frisiktlinje og kjøreveg (frisiktzone) skal det til en hver tid være fri sikt 0,5 meter over nivået til den tilstøtende vegen. Staten vegvesen og kommunen kan kreve sikthindrende vegetasjon fjernet.

#### **§ 5.2 Midlertidig bygge- og anleggsområde (#1)**

Området kan i anleggsperioden benyttes til nødvendig areal for anleggsdriften og til riggområde for byggherre/entreprenør. Etter at anleggsperioden er avsluttet skal området tilbakeføres til landbruksformål.

Der anleggsbelte krysser avkjørsler og adkomstveger/ driftsveger, skal anleggsdriften planlegges og utføres slik at den ikke er til hinder for bruken av disse.

Innenfor områdene tillates lagring av vegetasjonsmasser som er avtatt i forbindelse med vegbyggingen, og som skal gjenbrukes til istandsetting og revegetering av sideområder.



**Reguleringsplan PBL 2008**

**§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Kjøreveg (annen eierform)
- L\_SKV Kjøreveg (felles)
- o\_SKV Kjøreveg (offentlig formål)
- SVG Annen veggrunn - grøntareal (annen eierform)
- f\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (felles)
- o\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål)

**§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**

- LL Landbruksformål (annen eierform)

**§12-7 - Bestemmelseområder**

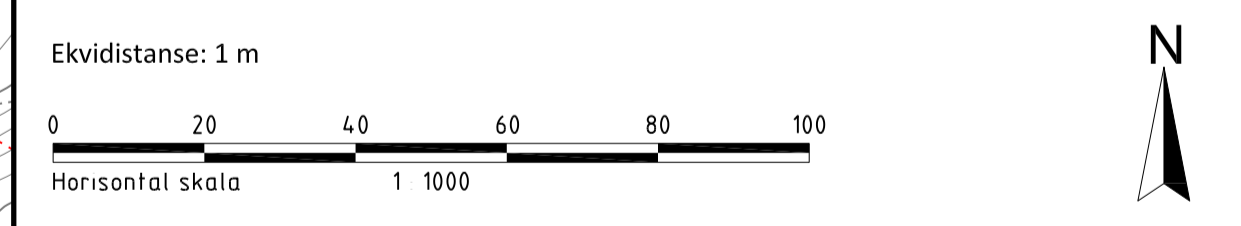
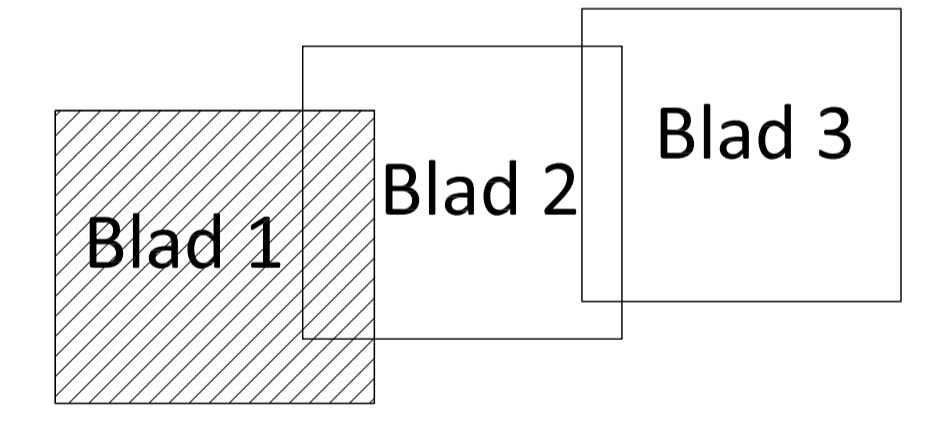
- # Midlertidig bygge- og anleggsområde

**Linjesymbol**

- RpGrense
- RpFormålGrense
- Regulert senterlinje
- Frisklinje
- PblMidlByggAnleggGrense

**Punktsymboler**

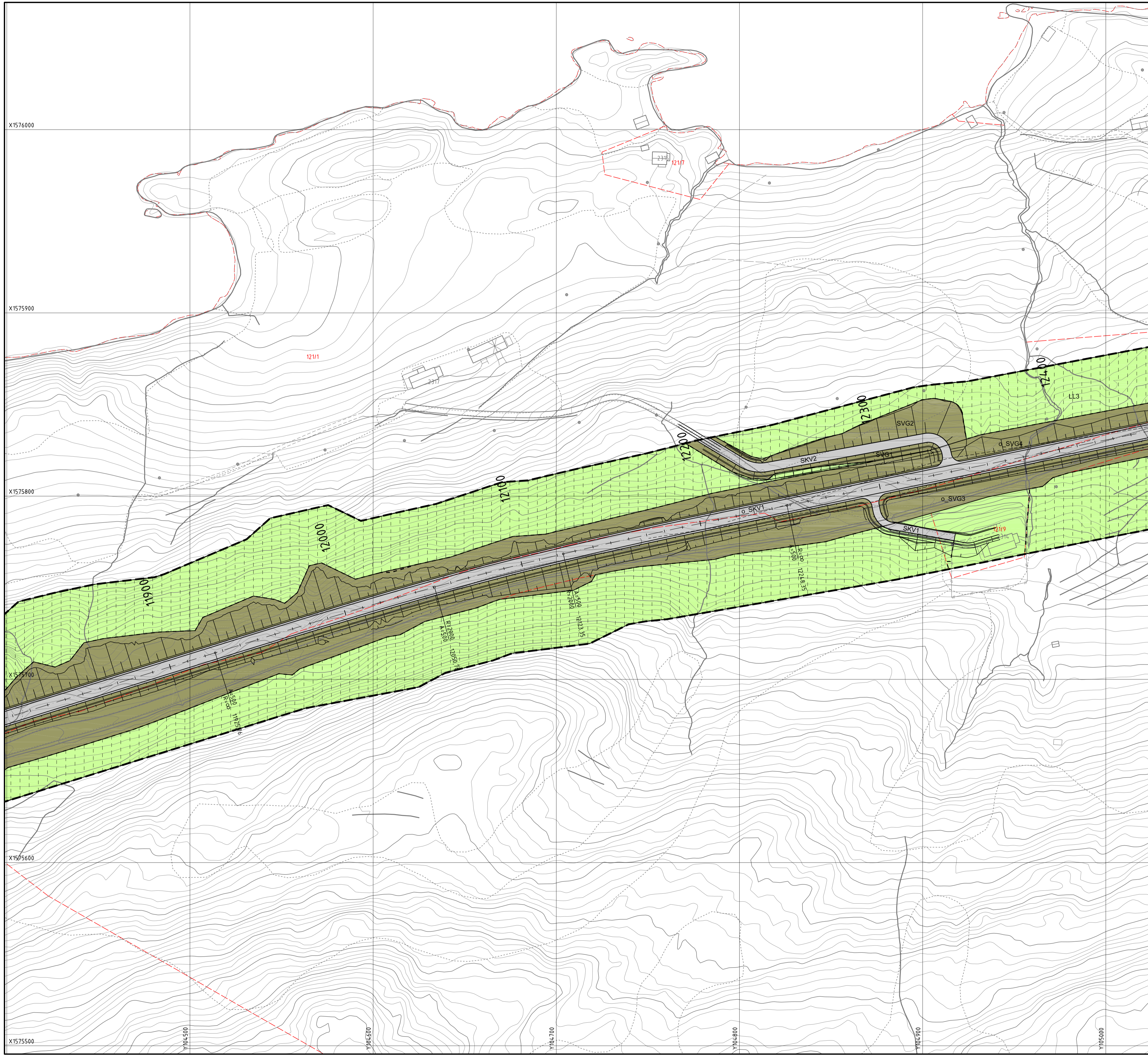
- Avkjørsel - både inn og utkjøring



**Saksbehandling etter plan- og bygningslova**

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtatt om offentlig ettersyn	25. mai 2010
Offentlig ettersyn	3. juni - 15. juli 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsendring	30.09.2019
Begrenset høring	11. okt. - 8. nov. 2019

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">Revisjon</td> <td style="font-size: small;">Revisjonen gjelder</td> <td style="font-size: small;">Utarb</td> <td style="font-size: small;">Kontr</td> <td style="font-size: small;">Godkjent</td> <td style="font-size: small;">Rev dato</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="font-size: x-small;">Kartgrunnlag tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"> </td> <td colspan="4" style="text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="font-size: x-small;">E39 Hp 35/36 Stokkjølen - Renndalen Plankart</td> <td colspan="4" style="font-size: x-small;">Lervika - Renndalen</td> </tr> </table>	Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev dato	Kartgrunnlag tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000												E39 Hp 35/36 Stokkjølen - Renndalen Plankart		Lervika - Renndalen				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Tegningsdato</td> <td>2019-09-30</td> </tr> <tr> <td>Bestiller</td> <td>svamit</td> </tr> <tr> <td>Prosjekt for</td> <td>Region midt</td> </tr> <tr> <td>Prosjekt av</td> <td>Region midt</td> </tr> <tr> <td>Prosjektnummer</td> <td>406248</td> </tr> <tr> <td>Delprosjektnummer</td> <td>15E0039B_054</td> </tr> <tr> <td>Saksnummer</td> <td></td> </tr> <tr> <td>PlanID</td> <td>20100002</td> </tr> <tr> <td>Målestokk</td> <td>A1 1:1000</td> </tr> </table>	Tegningsdato	2019-09-30	Bestiller	svamit	Prosjekt for	Region midt	Prosjekt av	Region midt	Prosjektnummer	406248	Delprosjektnummer	15E0039B_054	Saksnummer		PlanID	20100002	Målestokk	A1 1:1000
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev dato																																						
Kartgrunnlag tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000																																											
E39 Hp 35/36 Stokkjølen - Renndalen Plankart		Lervika - Renndalen																																									
Tegningsdato	2019-09-30																																										
Bestiller	svamit																																										
Prosjekt for	Region midt																																										
Prosjekt av	Region midt																																										
Prosjektnummer	406248																																										
Delprosjektnummer	15E0039B_054																																										
Saksnummer																																											
PlanID	20100002																																										
Målestokk	A1 1:1000																																										
Reguleringsplan																																											
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer /	revisjonsbokstav																																						
fresor					Blad 1/3																																						



**Reguleringsplan PBL 2008**  
**§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Kjøreveg (annen eierform)
- f\_SKV Kjøreveg (felles)
- o\_SKV Kjøreveg (offentlig formål)
- SVG Annen veggrunn - grøntareal (annen eierform)
- f\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (felles)
- o\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål)

**§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**

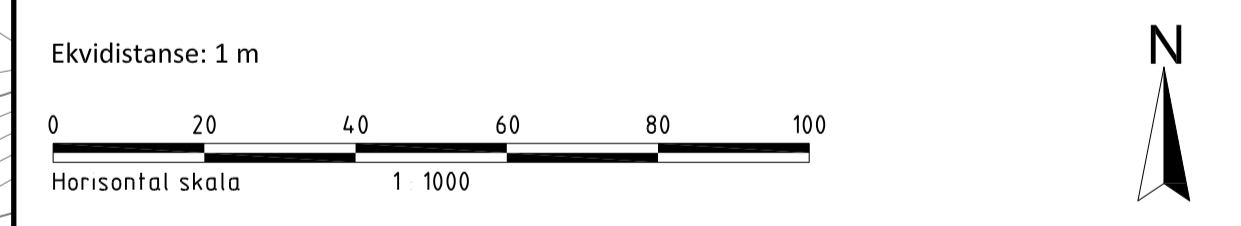
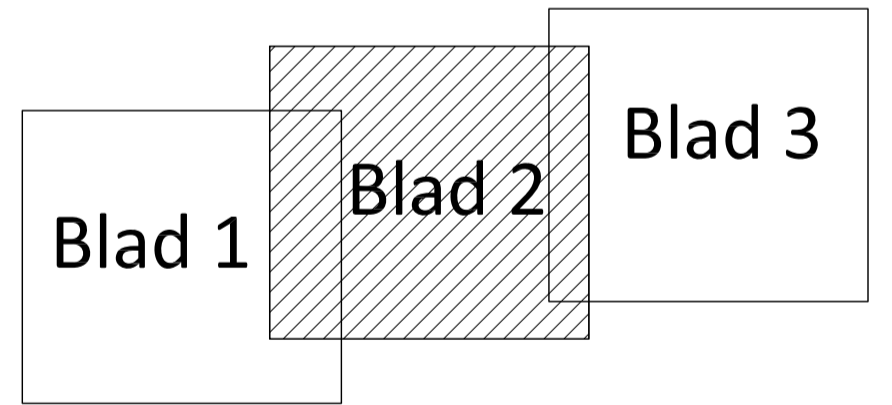
- LL Landbruksformål (annen eierform)

**§12-7 - Bestemmelseområder**

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

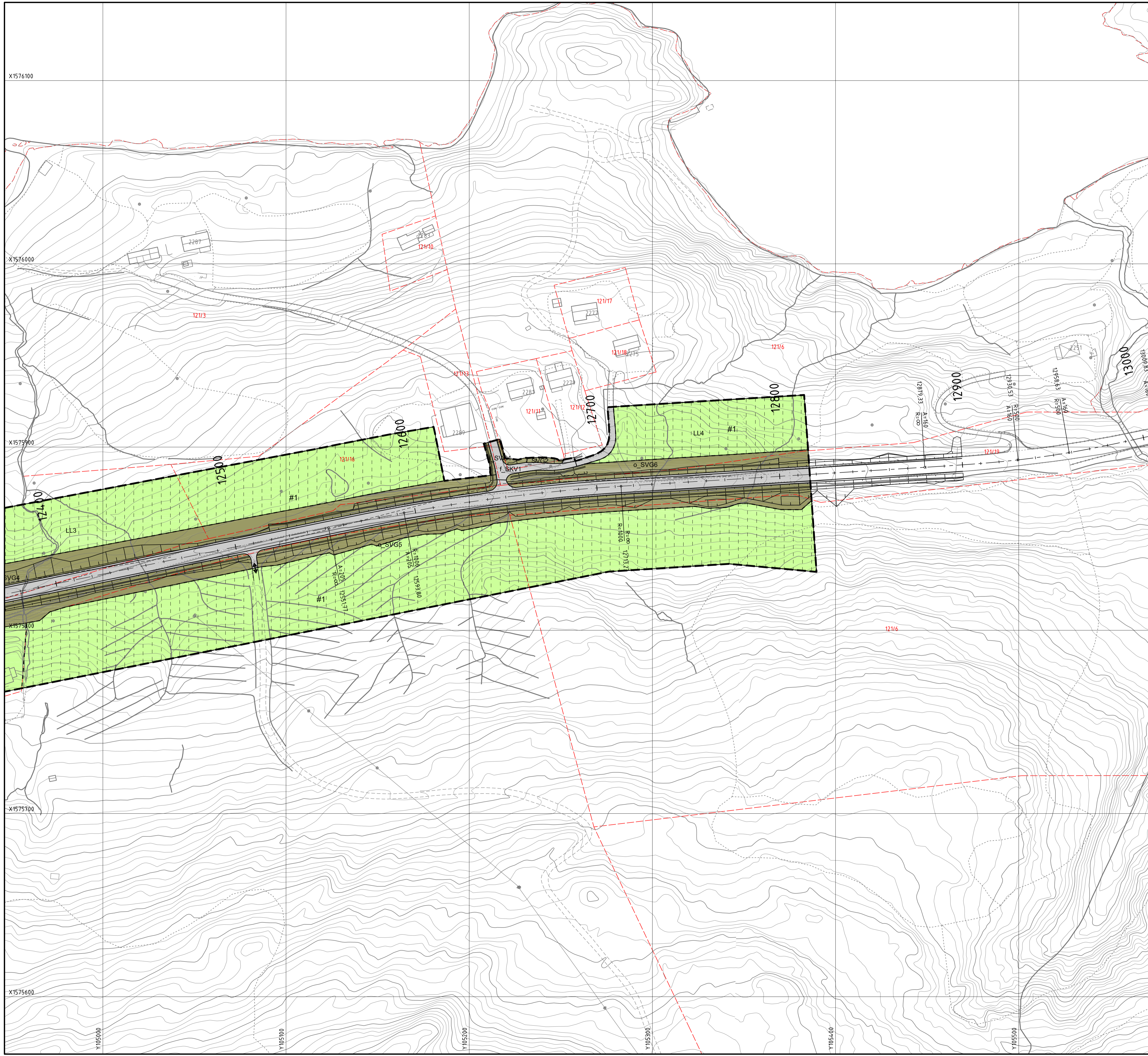
- Linjesymbol**
- RpGrense
  - RpFormålGrense
  - Regulert senterlinje
  - Frisklinje
  - PblMidlByggAnleggGrense

- Punktsymboler**
- Avkjørsel - både inn og utkjøring



Saksbehandling etter plan- og bygningslova	
Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtatt om offentlig ettersyn	25. mai 2010
Offentlig ettersyn	3. juni - 15. juli 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsendring	30.09.2019
Begrenset høring	11. okt. - 8. nov. 2019

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev dato
	Kartgrunnlag tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000				
		Tegningsdato: 2019-09-30 Bestiller: svamit Produsert for: Region midt Produsert av: Region midt			
E39 Hp 35/36 Stokkjølen - Renndalen Plankart		Prosjektnummer: 406248 Delprosjektnummer: 15E0039B_054 Saksnummer: PlanID: 20100002 Målestokk: A1: 1:1000			
Reguleringsplan		Tegningsnummer / revisjonsboksnavn: <b>Blad 2/3</b>			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		Tegningsnummer / revisjonsboksnavn
resor					



**Reguleringsplan PBL 2008**  
**§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Kjøreveg (annen eierform)
- f\_SKV Kjøreveg (felles)
- o\_SKV Kjøreveg (offentlig formål)
- SVG Annen veggrunn - grøntareal (annen eierform)
- f\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (felles)
- o\_SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål)

**§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**

- LL Landbruksformål (annen eierform)

**§12-7 - Bestemmelseområder**

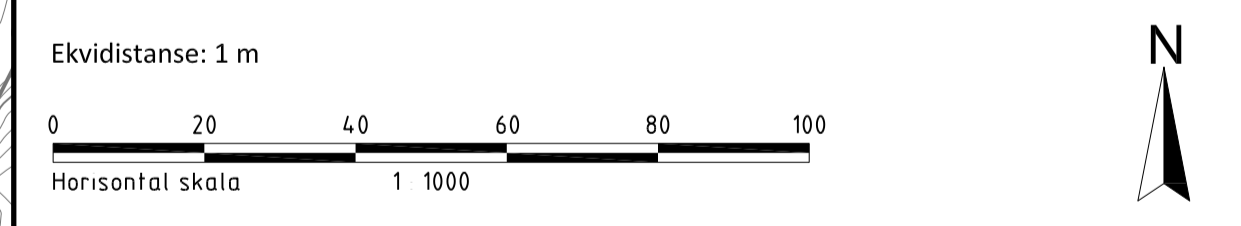
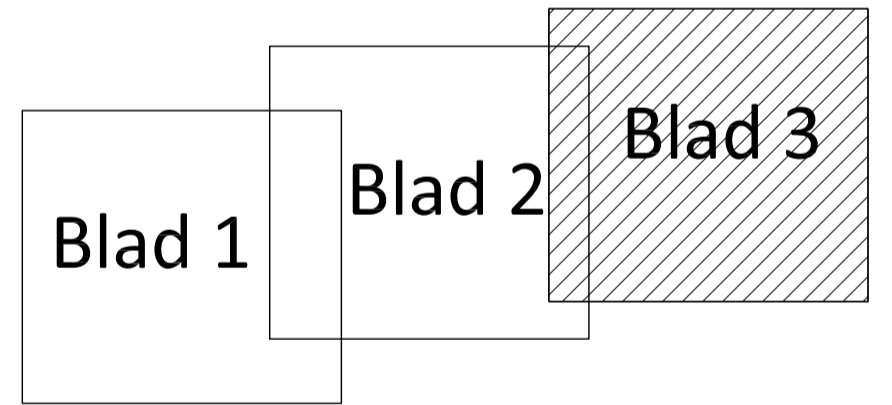
- Midlertidig bygge- og anleggsområde

**Linjesymbol**

- RpGrense
- RpFormålGrense
- Regulert senterlinje
- Friskiklinje
- PbMidlByggAnleggGrense

**Punktsymboler**

- Avkjørsel - både inn og utkjøring



**Saksbehandling etter plan- og bygningslova**

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtak om offentlig ettersyn	25. mai 2010
Offentlig ettersyn	3. juni - 15. juli 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsendring	30.09.2019
Begrenset høring	11. okt. - 8. nov. 2019

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev dato
	Kartgrunntegning tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000				
Statens vegvesen		HALSA kommune		Tegningsdato: 2019-09-30 Bestiller: svamif Produsert for: Region midt Produsert av: Region midt	
E39 Hp 35/36		Lervika - Renndalen		Prosjektnummer: 406248	
Plankart		Stokkjølen - Renndalen		Delprosjektnummer: 15E0039B_054	
				Saksnummer: 20100002	
				PlanID: Målestokk A1 1:1000	
				Tegningsnummer / revisjonsboksnavn	
				<b>Blad 3/3</b>	