



Statens vegvesen



Halså kommune
Kjenn kor du trivest!

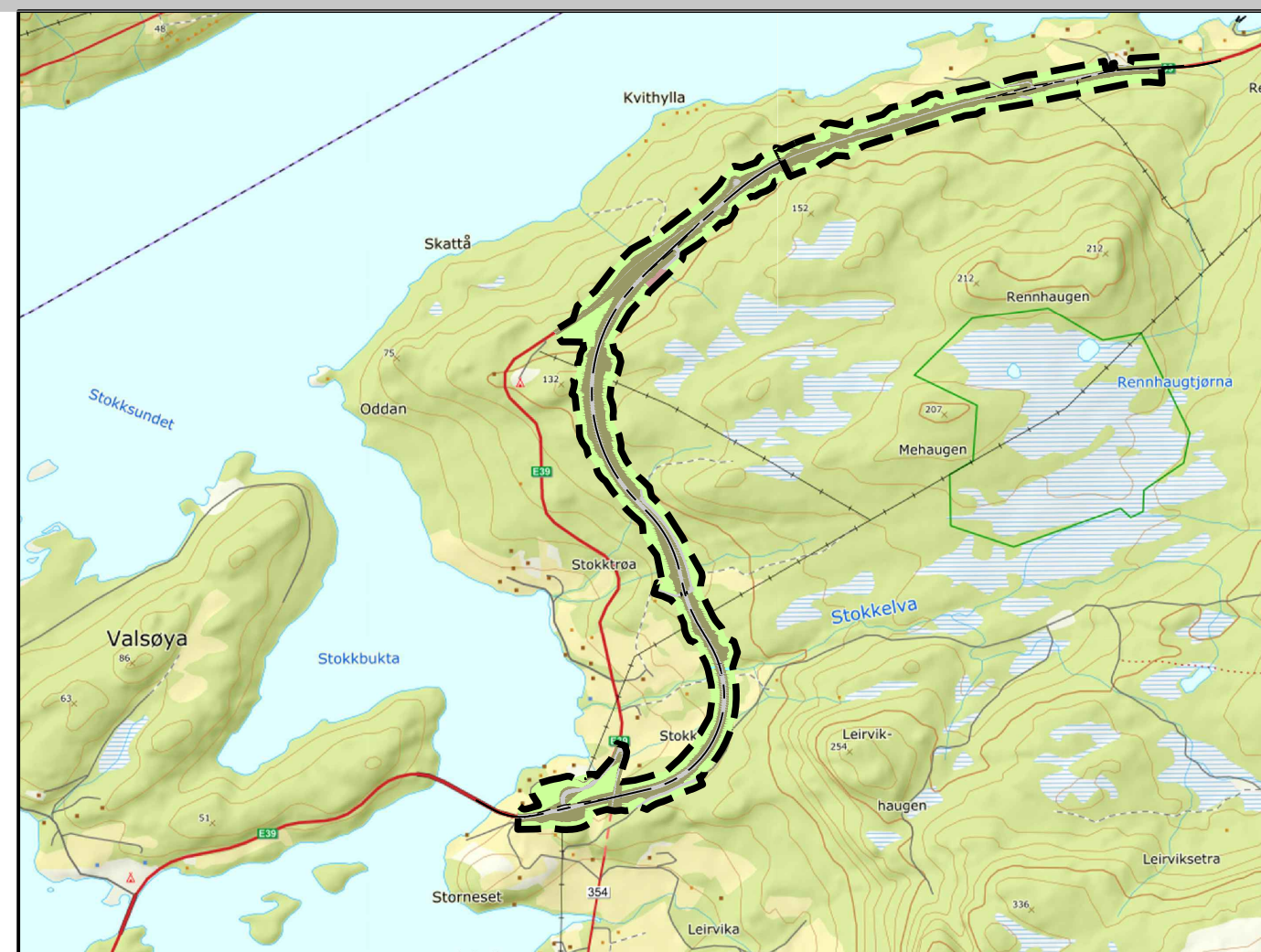
REGULERINGSPLAN

E39 Leirvika - Stokkjølen

Halså kommune

Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.....	29.06.2012
Offentlig ettersyn.....	2. mai - 13. juni 2013
Vedtak kommunestyret i KS-sak 20/15.....	11.06.2015
Mindre reguleringsendring.....	30.09.2019
Begrenset høring.....	11. oktober - 8. november 2019



Planbeskrivelse

Mindre reguleringsendring 30.09.2019

E39

Leirvika - Stokkjølen

Halsa kommune

Planen som ble vedtatt i 2015 ble utført av ressursavdelinga i Statens vegvesen Region midt, etter bestilling fra strategi-, veg- og transportavdelinga ved strategiseksjonen i Region midt. Oppdraget gikk ut på å få godkjent reguleringsplan for E39 mellom Valsøybrua og Stokkjølen i Halså kommune.

Oppdraget ble i hovedsak utført av egne ressurser ved ressursavdelinga. Unntatt fra dette er fagområdet «Geoteknikk» der arbeidet ble utført av en ekstern bidragsyter Norconsult As.

Prosjektleder for reguleringsplanarbeidet var Tone Hammer. Det ble organisert ei intern prosjektgruppe i Statens vegvesen til gjennomføring av planarbeidet der representantene var ansvarlige for sine fagområder.

Den reviderte planen som er utarbeidet for å sikre gjennomføring anleggsarbeidet, er utført av prosjektavdelinga/prosjektorganisasjonen E39 Betna-Stormyra som er oppretta for å ta hånd om vegutbygginga.

Planforslaget er utarbeidet i samråd med Halså kommune.

Spørsmål kan rettes til:

Statens vegvesen v/ Ivar Ole Mittet

Epost: ivar-ole.mittet@vegvesen.no

Tlf. 41 47 99 96

Sammendrag

Forslag til reguleringsplan for E39 på strekninga mellom Valsøybrua og Stokkjølen er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Halså kommune. Målet med den mindre reguleringsendringen er å sikre anleggsgjennomføringen for ny E39 på strekningen Leirvika-Stokkjølen. Reguleringsplanen fra 2015 har ikke tatt god nok høyde for å sikre nok areal til trafikkavvikling i anleggstiden og midlertidige anleggsområder som gir rettigheter til anleggsmaskiner til å gjennomføre oppdraget på en forsvarlig måte. I tillegg har ikke planen fra 2015 prosjektert alle kryss og tilkomster slik at disse vil fungere optimalt for brukerne. Dette har ført til mindre justeringer.

Reguleringsarbeidet skal også øke trafiksikkerheten og framkommeligheten på strekninga i anleggstiden. Vedtatt plan fører til at sikkerhetsavstandene mellom trafikant og anleggsvirksomheten er i knappeste laget. At Statens vegvesen fra 2019 av er forpliktet til å utvide ny E39 fra 8,5 til 9 m grunnet innføring av ny hovedvegstandard er også medvirkende til behovet for å foreta en mindre reguleringsendring.

Målet skal bli nådd med å heve standarden på vegen slik at nyvegen blir bredere enn dagens veg, at den ikke blir så bratt, og at svingene ikke blir så krappe. Trafiksikkerheten blir øket med at det blir lagt til rette for ei avkjøringsfri strekning mellom fv. 354 til Valsøybotn og forbi Stokkjølen. Det blir planlagt med ei lengre strekning med god sikt slik at sikre forbikjøringer skal bli mulig.

Denne strekningen er den ene av tre delparseller som skal bygges ut gjennom Hemne og Halså kommuner der målet er å oppnå bedre trafiksikkerhet, økt framkommelighet og innsparing i reisetiden. Ei strekning, Renndalen – Staurset, ble ferdigbygd i 2010 og to andre delstrekninger er også ferdig planlagt med tanke på bygging. De andre delstrekningene er Betna-Hestnes og Stormyra-Staurset.

Planmyndigheten for denne delstrekningen er Halså kommune. Statens vegvesen har fått ansvar for å legge ut planendringen ut på høring i samsvar med plan- og bygningslova § 12-14 siste ledd. Endringen går ikke ut over hovedtrekkene i planen som allerede er vedtatt. Man innfører ikke nye arealformål eller fjerner formål eller hensynssoner. Det er endra plangrense uten endra arealbruk og grensejusteringer av midlertidige anleggsbelter der samme arealformål som allerede er vedtatt som er målet med planendringen.

Reguleringsplankart med tilhørende bestemmelser er juridisk bindene. Andre kartvedlegg, illustrasjoner, planomtalen og andre vedlegg er retningsgivende.

Planomtalen er utarbeidet i medhold av bestemmelser i plan- og bygningsloven.

2 Bakgrunn

2.1 Planen si geografiske plassering

Planområdet ligg i Halså kommune, Møre og Romsdal fylke, og gjelder omlegging av E39 på strekninga mellom Valsøybrua og opp forbi Stokkjølen. Området ligger innenfor den blå ringen avmerka på kartet nedfor.



Figur 1 Oversiktskart med avmerka planområde (målestokk ukjent).

2.2 Dagens arealbruk

Den foreslåtte nye vegtraseen går i hovedsak i terreng som ikke er prega av teknisk infrastruktur anna enn høgspenningsanlegg. Lengst vest, mot Valsøybrua, følger utbedringa dagens veg i omtrent 50 meter. Deretter vil den gå for det meste i ubebygd terreng, fram til den på nytt føres inn på dagens veg på Østsida av Stokkjølen. En del av vegen vil gå gjennom dyrkajord, inkludert det nye krysset med fv. 354. Videre østover er arealet skogsmark med ulik bonitet, impediment og myrområder.

2.3 Målet med planen

Målet med planen er å legge til rette for bedre trafiksikkerhet og framkommelighet langs E39. Planområdet er en av flere strekninger av E39 som er under planlegging. En del av dette, strekninga mellom Renndalen og Staurset, ble ferdig bygd i 2010. Hele strekninga mellom Valsøybrua og fram til Vinjeøra skal få samme vegstandard. Framkommelighet for både privat- og næringstrafikk blir bedre og risikoen for ulykker blir mindre med høyere vegstandard.

Reguleringsplanen skal sikre de formelle rettene til gjennomføring av utbygginga. Planen skal vise arealbruken i detalj og prosessen skal avdekke eventuelle problemområder, peke på konsekvenser av tiltaket og foreslå avbøtende tiltak for negative konsekvenser. Reguleringsarbeidet skal også øke trafiksikkerheten og framkommeligheten på strekninga i anleggstiden. Planforslaget skal føre til at sikkerhetsavstandene mellom trafikant og anleggsvirksomheten som i vedtatt plan er i knappaste laget skal utvides slik at gjennomføringen av anleggsvirksomheten sikres. At Statens vegvesen fra 2019 av er forpliktet til å utvide ny E39 fra 8,5 til 9 m

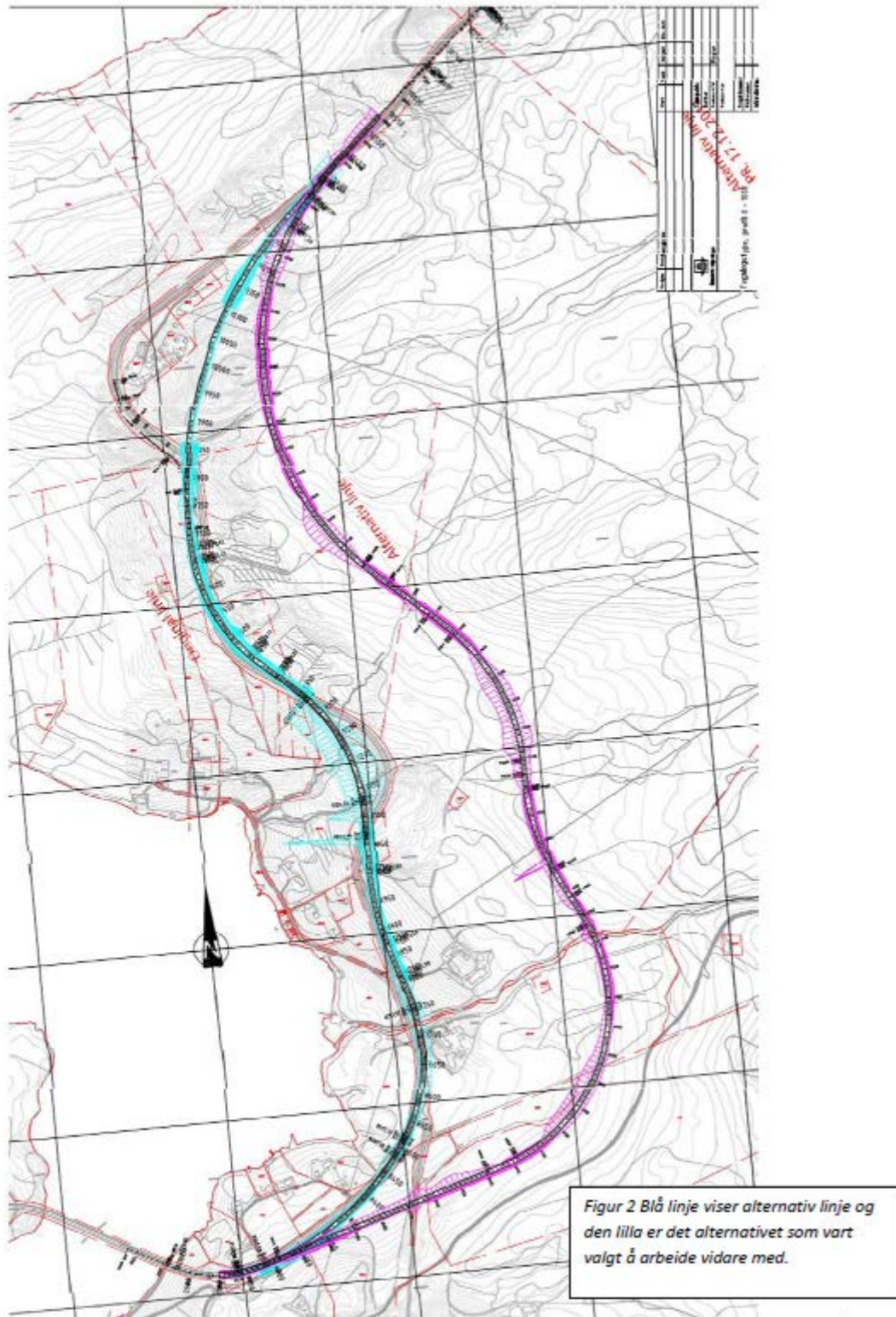
grunnet innføring av ny hovedvegstandard er også medvirkende til behovet for å foreta en mindre reguleringsendring.

2.4 Forslagstiller og eierforhold

Statens vegvesen utarbeider planforslaget ved bruk av egne ressurser og i samarbeid med Halså kommune. Halså kommune er planmyndighet. E39 er en riksveg og prosjekteier er staten.

2.5 Alternativ 1, utbedringsalternativet/blå linje i vedtatt plan 2015

Det er aller først hensynet til trafiksikkerheten og framkommeligheten som har vært styrende for valg av trasé, deretter kjem hensynet til gjennomføring og økonomi.



Figur 2 Oversiktskart over de 2 alternativene som ble utredet i vedtatt plan fra 2015 (målestokk ukjent).

2.5.1 Stigning på strekninga

Utbedringsalternativet får maksimal stigning for veg i dimensjoneringsklasse H2 etter Handbok N100 Veg- og gateutforming fra 2015 fra 6 – 8 % avhengig av horisontalkurvatur. For kurver med radius ≤ 700 m er maksimal stigning 6 %.

Maksimal tillatt stigning i tunnel er 5 %.

Med utbedringsalternativet vil vegen få ei stigning på inntil 5,92 %, men over 5 % heile vegen fra Stokkelva til Stokkjølen. Fra Valsøybrua til omtrent ved busshaldplassen ved Stokke vil vegen ha ei stigning på 4,46 %. Kravet til stigning i tunnel blir innfridd med knappest mulig margin, 5 % i den ene tunnelmunningen ved at vegen ligg i høgbrekk inne i tunnelen.

Sammenlignet vil stigninga på den nye traseen bli fordelt over 1976 m (vertikalvinkelpunkt til vertikalvinkelpunkt) på denne måten:

- 4,82 % første 1138 m
- 2,67 % neste 277 m
- 3,78 % siste 561 m

2.5.2 Forbikjøring

Det er ikke mulig å oppnå lange nok rette strekninger der sikker forbikjøring kan skje. Kravet er omtrent 450 m for denne type veg. Det vil først bli mulig å passere forbi etter toppen av Stokkjølen i retning østover.

2.5.3 Avkjøringer

Det er ikke mulig å gjøre vegen fri for avkjøringer. I dag er det 11 avkjøringer medregnet driftsavkjørsler mellom Valsøybrua og opp til steinbruddet. For å oppnå ei avkjøringsfri strekning må det lages en parallell lokalveg, noe som man ikke kan kreve ut fra trafikkmengden.

2.5.4 Trafiksikkerhet

- Forbikjøring er omtalt ovafor i punkt 2.

- Gående og syklende må gå langs en veg der farten er høy. Det er ikke stort nok trafikkgrunnlag for å kreve en egen gang- og sykkelveg. Bussholdeplassen er ensidig (i krysset ved fv. 354) mens boligene ligger på begge sider av vegen. Kryssing må skje i plan.

- Landbruksarealet ligg i dag på begge sider av E39. Traktorkryssinga med landbruksredskap skjer i plan og vil fortsatt gjøre dette i framtida. Det er ikke mulig å se for seg en planfri kryssing i området, enten av geotekniske forhold, hensynet til produktivt areal eller av økonomi i prosjektet.

- Viltkryssingen vil bli å skje der den skjer i dag.

2.5.5 Grunnforhold – fylling på kvikkleire

Med utbedringsalternativet vil vegen komme i konflikt med dårlig stabilitet i grunnen. Det er i hovedsak to områder som er utfordrende. Det første ligg rett sørvest for Stokke gård (profil 8420 – 8650). Her er det masser med usikker styrke. Området må undersøkes vidare i byggeplanfasen dersom det blir gått vidare med denne traseen. Områda blir i stor grad unngått med den andre traseen. For området mellom de to Øygardsbekkane (profil 9100 – 9220) står det i geoteknisk rapport:

«Med den høge fyllinga som er planlagt i dette området, er det ingen tvil om at det vil oppstå stabilitets- og setningsproblem på grunn av de tjukke laga med svært blaute og svake

massar.» Dette vil si at det helt nødvendig å gjøre tiltak: «Stabilitetsforbetrende tiltak som kan vurderast nærare etter supplerande grunnundersøking er:

- Flytting og/eller senking av lina for å oppnå vesentleg mindre fyllingshøgde.
- Bruk av motfylling
- Bruk av lette fyllmassar
- Stabilisering av grunnen med kalk/sementpelar
- Masseutskifting til fast grunn i heile fyllingsbreidda eller i ytre halvdel av

fyllingsområdet. (Metoden medfører svært djup utgraving, og deponering av gravemassane kan bli ei stor utfordring. Dersom det blir påvist kvikkleire, er metoden neppe tilrådeleg)»

At tiltaka blir omfattende er helt sikkert, og alle er ikke like aktuelle. Utskifting av masser er ikke tilrådd geoteknisk. Veggeometrisk er det ikke tilrådd å senke veglinja heller, da dette vil føre til ei stigning på over 6 % opp mot Stokkjølen. Trolig vil det også bli behov for å fravike kravet om maksimalt 5 % i tunnelen. Stigningskravet på veg i dagen er først og fremst knyttet til framkommelighet, mens stigningskravet for tunnel er knyttet til sikkerhet i tillegg.

2.5.6 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Generelt er det mer utfordringer knytt til trafikkavviklinga med å ha trafikken gående i anleggsområdet enn om disse er skilte. Sikkerhetsmessig er det også en fordel om anlegg og omkjøring er på to ulike steder. For trafikantene er de merkbare ulempene knyttet til framkommelighet. Særskilt dersom vegen må stenges i perioder for å gjøre nødvendig arbeid. For anlegget er det ei ulempe med trafikk i anleggsområdet da dette vil påvirke framdrifta og at rekkefølgen av arbeidsoperasjoner ikke blir optimal. Det må hele tiden tas hensyn til tredjeparten. Det skal heller ikke undervurderes at tredjeparten (trafikantene) kan utgjøre en fare for arbeiderne langs vegen.

I samband med utbedringsalternativet må det lages og bygges omkjøringer ved flere områder. Noen steder blir høydeforskjellene så store at vegen må stenges en periode for å koble dem sammen. I alt må det bygges om lag 300 meter veg, kun brukt for periodevis omkjøring. En av disse vegene ligger i området mellom Øygardsbakkene, altså i det området med ustabile grunnforhold.

2.5.7 Terrenginngrep

Utbedringsalternativet vil i hovedsak ikke føre til ny arrondering av tidligere delte eiendommer eller parseller. For å tilfredsstillende krav til horisontalkurvatur vil ikke alternativet følge dagens veg fullt ut, men vil slakke ut enkelte kurver. Det vil igjen føre til ei anna oppdeling av parseller. Det vil også for enkelte parti føre til delvis store nye fyllinger og omfanget av motfylling (dersom det er mulig) er ikke kjent. Mellom Øygardsbakkane vil den høyeste delen av fyllinga være minst 15 meter. Mot toppen av Stokkjølen vil det bli et tunnelpåhugg som blir godt synlig i terrenget. Ellers blir det få høye skjæringer i fjellet.

2.5.8 Støy

Flere boliger blir liggende nært inntil vegen og må ha støyskjerming. For de som ligg på vestsida av vegen er det ikke så omfattende å få gjort skjermingstiltak da vegen og boligene ligger på omtrent samme høyde. Utfordringa blir å få laga god skjerming kombinert med adkomstveger.

For Stokke-gårdene kan utfordringa bli større, dersom det viser seg at tiltak er nødvendig. Det er alltid verre å skjerme boliger som ligger høyere enn vegen, fordi lyd gjerne forplanter seg oppover. Skjerming nært inntil hus er ett alternativ, men det kan fort føre til redusert utsikt som igjen har betydning for bokvaliteten. Det er ikke utarbeida støysonekart for alternativ 1.

2.5.9 Økonomi

Det er mange fordyrende element med utbedringsalternativet (blå linje). Ikke minst vil dette gjelde bygging av omkjøringsvegene som ikke kan være til nytte i etterkant. Det vil også være fordyre gjennomføringa av anlegget, både av hensyn til tid og metode. Grunnforholda tilsier at det må gjøres ekstra tiltak både for gjennomføring av vegen og områdetiltak/motfylling. Omfanget av det siste er ikke kjent.

Bygging av tunnel koster mer per meter enn bygging av veg i dagen. Det vil bli et underskudd på steinmasser for anlegget dersom utbedringsalternativet skal gjennomføres. Den tosidige skjæringen, som er alternativet på den andre linja, gir balanse i massene. Drift av tunneler er omtrent ti ganger dyrere enn veg i dagen og det tekniske utstyret er en av årsakene til det. Driftskostnader er en av årsakene til at Statens vegvesen heller tilrår veg i dagen enn å legge vegen i tunnel. Ei anna årsak er at når det først skjer ei trafikkulykke i tunnel så viser erfaring at konsekvensene er langt større enn dersom ulykka skjer på veg i dagen.

2.6 Begrunnelse av valgt linje lilla linje – helt ny veg

Utbedringsalternativet får negativt med omsyn til trafikksikkerhet, framkommelighet, støy, grunnforhold, økonomi generelt og ikke minst av hensyn til anleggsgjennomføring. Til fordel for den nye linja kan nevnes:

- Trafikken på gammelvegen/lokalvegen vil bli liten. Det betyr at for mjuke trafikanter vil vegen bli vesentlig mer trafikksikker. Bussholdeplassen vil bli tilgjengelig langs en veg med liten trafikk, slik at skolevegen blir sikker.
- Trafikken blir flytta vekk fra boligområda. En bolig vil ha krav på støydemping og det er tilfredsstillt.
- Landbruksdrifta vil bli enklere for den delen av eiendommene der hovedtyngden av dyrkaarealet ligger.
- Unngår områder der det er påvist ustabile grunnforhold med blant annet kvikkleire.
- Får akseptabel stigning på hele strekninga.
- E39 blir avkjøringsfri med passeringmulighet.
- Med unntak av nykrysset ved Valsøybrua er inngrepet i dyrkajorda i de mest marginale områda. Drifta av skogbruket får avbøtende tiltak i form av driftsundergang.
- Får tilnærmelses massebalanse
- Anleggsteknisk enklere og sikrere gjennomføring fordi veganlegg og gangtrafikken er delt.
- Billigere (økonomi), lettere anleggsgjennomføring.

Mindre reguleringsendring som foretas nå bygger på valgt alternativ (lilla linje) i vedtatt plan fra 2015. Mer utfyllende opplysninger og teknisk beskrivelse av valgt alternativ (lilla linje) går fram av kap. 7.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkning

Statens vegvesen utarbeidet planforslaget i medhold av plan- og bygningslova §§ 3-7 og 12-10 da reguleringsplanen ble utarbeidet. Første varsel om planoppstart da planen ble utarbeidet ble sendt parter, naboer, kommunen, offentlige myndigheter i brev datert 11.11.2011. Varslet vart samtidig annonsert i Tidens Krav og tatt inn på nettsida til Halså kommune og Statens vegvesen sin nettside (se adressene nedenfor). Fordi forslaget om heilt ny veglinje avviker vesentlig fra det som vart varslet opprinnelig ble det sendt nytt varsel om planoppstart i brev datert 29.6.2012 og tilsvarende annonse i Tidens Krav og tatt inn på nettsider. Høring og offentlig ettersyn av planprogram ble sendt samtidig. Det nye planforslaget viste ny veg i ubebygd terreng og veglinja er ikke tatt inn i kommuneplan, og det var derfor naturlig å lage planprogram for tiltaket. Vedtaket på planprogrammet var at Halså kommune ikke stilte krav om konsekvensutredning, men ba om at utvalgte tema

blir belyst i planbeskrivelsen. Etter avtale med Halsa kommune vedtok Statens vegvesen utlegging av reguleringsforslaget til offentlig ettersyn og sendte planforslaget på høring. Høringsperioden varte i minst 6 veker. Høringsperioden for planforslaget var i perioden 2. mai – 13. juni 2013.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn på følgende steder:

Halsa kommune, Rådhuset, Liabøen
Statens vegvesen Region midt, Statens hus, Prinsens gate 1, Trondheim
Internett: www.halsa.kommune.no
www.vegvesen.no

Planen ble også gjort kjent ved annonsering hvor planforslaget skulle legges ut til offentlig ettersyn. Grunneiere og andre med interesse ble inviterte gjennom annonsering, og i tilsendte brev, til å komme med merknader til planforslaget. Planen ble samtidig sendt til høring hos fylkeskommunale og statlige organ. Etter at fristen for merknader hadde gått ut, ble det gjennomført ei behandling av merknadene. Merknadene til planforslaget ved offentlig ettersyn førte ikke til endring av plankart. Bare endring i oppbygging av planomtalen. Planforslaget ble så sendt til Halsa kommune for vedtak og som deretter kunngjorde vedtaket straks planen ble vedtatt. Vanlig klagefrist på vedtaket fulgte det som er nedfelt i forvaltningslova.

I forbindelse med den mindre reguleringsendringen som nå er nødvendig blir alle berørte grunneiere, fylkeskommunen og Fylkesmannen tilskrevet med høringsfrist på 4 uker. Eventuelle merknader fra berørte grunneiere og høringsuttalelse fra fylkesmann og fylkeskommunen vil bli behandlet og kommentert. Den mindre reguleringsendringen vil så bli sendt over til Halsa kommune som planmyndighet med det formål å få vedtatt en ny plan med justert plankart som kan danne et nytt juridisk grunnlag for anleggsgjennomføringen.

Spørsmål om den mindre reguleringsendringen kan rettes til:

Statens vegvesen v/Ivar Ole Mittet
E-post: ivar-ole.mittet@vegvesen.no
Tlf. 41 47 99 96
Halsa kommune v/Odd Eirik Hyldbakk
E-post: oddeirik.hyldbakk@halsa.kommune.no
Tlf. 71559621 /958 67 670

3.2 Reguleringsplanen består av:

- Justert reguleringsplan, 5 plankart, målestokk 1:1000 (A1) og 1:2000 (A3), datert 30.9.2019
- Reguleringsbestemmelser, datert 30.9.2014
- Planomtale, datert 30.09.2019

Plankart og bestemmelser er juridisk bindende, mens planomtalen er orienterende og beskriver de ulike forholda knyttet til planen.

Siden man i forbindelse med detaljplanleggingen har gått over til modellbasert planlegging i 3D vises det til stillbilder fra modellen.

Støysonkart (X) og kart som viser berekna støy ved fasader (X), tegninger av konstruksjoner (K). Justeringen av plankartet endrer ikke støyforholda, og det vil bli laget nye mer detaljerte støykart som skal danne grunnlag for selve støyskjermingen for de husene som må få tiltak.

Den mindre reguleringsendringen blir positiv for risikobildet. ROS-analyse inngår som en del av grunnlaget og er tatt inn i planomtalen. Det er utført ingeniørgeologiske og geotekniske vurderinger av veglinja.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordna planer

Den nye veglinja er ikke vist i Halsa kommune sin arealplan.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet starter og avsluttes på samme sted som tidligere vedtatt reguleringsplan fra 2015. Planen overlapper slik som før tidligere reguleringsplan for E39 Stokkjølen – Renndalen, vedtatt 16.9.2010. Den nye planen overlapper ei strekning på omtrent 700 meter av den vedtatte planen. Den nye planen vil være gjeldende i de områda som overlapper. Vedtatt plan overlapper også reguleringsplan for masseuttak, «Stokkjølen steinbrudd» vedtatt den 09.09.2004. Planområder som ikke dekkes av ny plan vil være gjeldende. Etter at vedtatt plan E39 Leirvika-Stokkjølen ble vedtatt ble arealet avsatt til steinbrudd utvidet ved en reguleringsendring, jfr. K-sak. 32/15 vedtatt 08.09.2015. Reguleringsplanen for steinbrudd og ny E39 er tilpasset hverandre. Mindre reguleringsendring for ny E39 vil ikke endre eller oppheve areal som ble avsatt til steinuttak.

4.3 Temaplaner

Planområdet blir ikke omfatta av særskilte temaplaner.

Svorka Produksjon søkte om konsesjon for bygging av småkraftverk i Stokkelva da reguleringsplanen ble utarbeidet i 2013-2014. I ettertid har Svorka trukket seg fra konsesjonen, og når man søker NVE sine sider står det at søknaden er trukket/henlagt. Tiltaket vil ikke ha betydning for veganlegget.

4.4 Statlige rammer

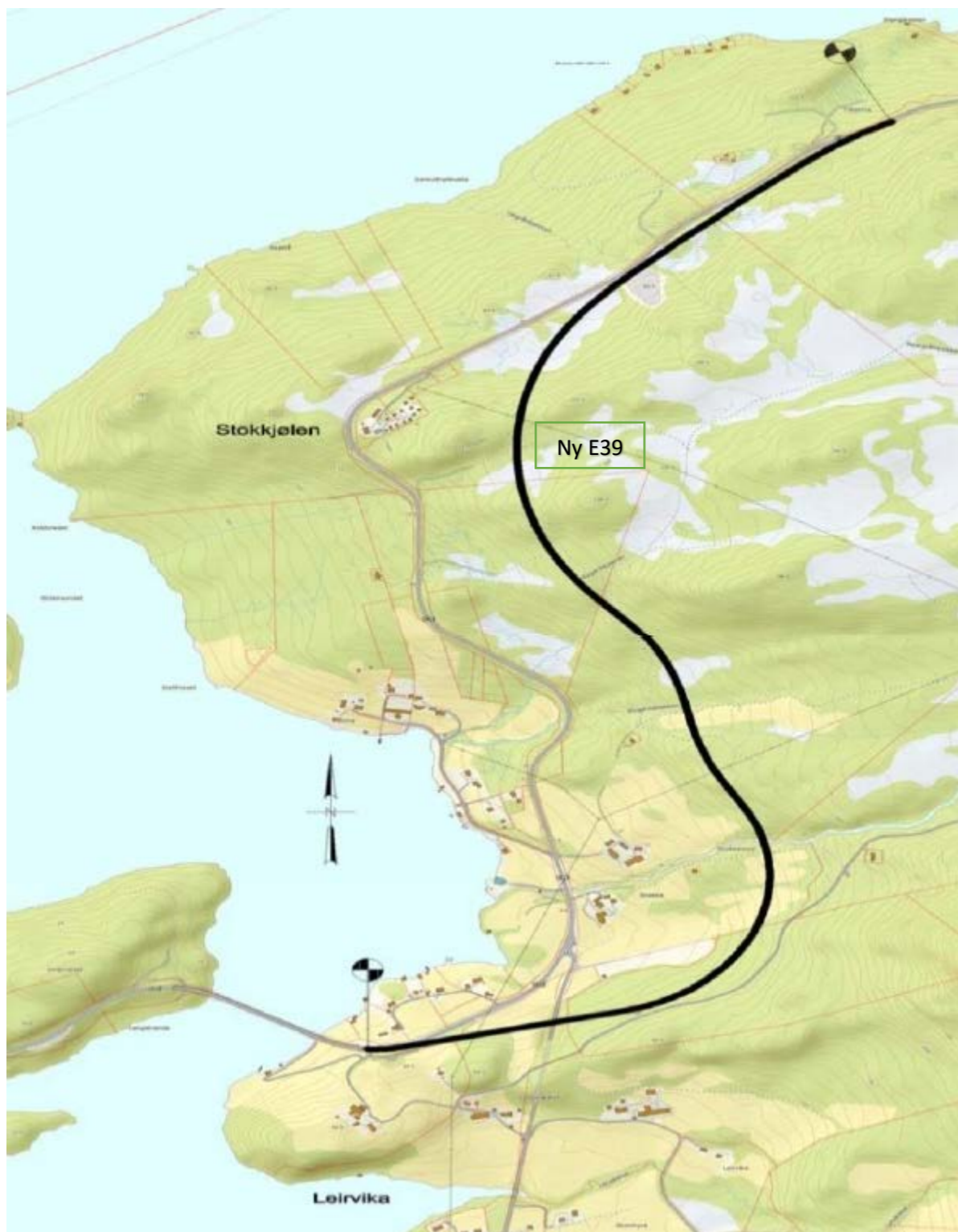
I Handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2014 er det vist til behov for utbedringer på strekninga Leirvika – Renndalen som et framtidig prosjekt i perioden 2014 – 2019.

5 Omtale av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Området

Planområdet ligger i Halsa kommune i Møre og Romsdal fylke. Strekninga som blir berørt langs E39 er mellom «hovedparsell» (Hp)35 km 8,100 og Hp 36 km 2,700. Strekninga er på i alt 3300 meter. Det blir ei overlapping av regulert strekning på omtrent 700 meter lengst øst i planområdet. Mot vest grenser planområdet mot Valsøybrua.

Planområdet ligger i Halsa kommune, langs E39 østover fra Valsøybrua i retning mot Trondheim. Her blir lagt ny veg over ei strekning på omtrent 3300 m. Deler er overlapping av eksisterende, men det aller meste blir nytt. Planområdet omfatter areal til ny veg og nødvendig sideareal. Veggen går i utmarksterreng med registrerte bestander av hjortevilt og det vil derfor bli tatt med sideterreng til god siktrydding. Planområdet omfatter også nytt kryss mellom E39 og fylkesveg 354 Valsøybotn. Det vil være behov for å regulere areal til midlertidig riggområder.

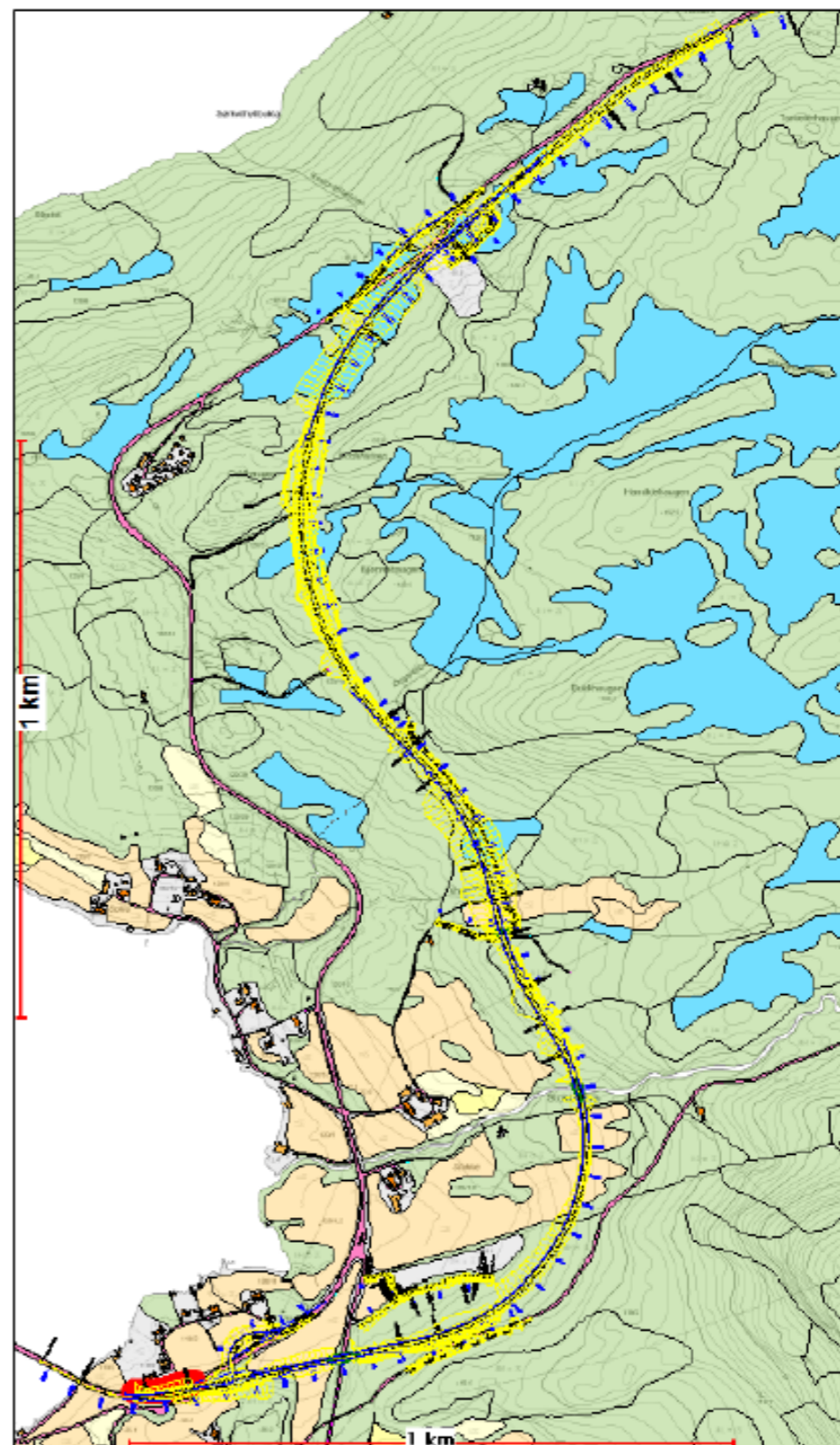


Figur 3 Kartutsnitt med skissert planstrekning over ny E39

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det meste av arealet som blir berørt er LNF-områder der det meste av strekningen er utmarksareal, skog med ulik bonitet og myrområder. Den foreslåtte nye vegtraseen går i hovedsak i terreng som ikke er prega av teknisk infrastruktur annet enn høgspenningsanlegg. Lengst vest, mot Valsøybrua, følger utbedringa dagens veg i omtrent 50 meter. Deretter vil den gå i ubebygde terreng, fram til den på nytt føres inn på dagens veg på autsida av Stokkjølen. En del av vegen vil gå gjennom dyrkajord, inkludert det nye krysset med fv. 354. Flere parseller

dyrkajord vil bli berørte, i alt fire parseller. Videre østover er arealet skogsmark med ulik bonitet, impediment og myrområder. Hele området i Leirvika/Stokke er et typisk landbruksområde brukt i hovedsak til husdyr- og grasproduksjon. På resten av området drives det aktivt skogbruk.



Figur 4 Det meste av jordbruksarealet ligg lengst sør i planområdet. Dyrkajord er vist med lysebrun farge på kartet. Blå farge er myrområder og grønt er utmark og skog med ulik bonitet.

5.3 Trafikkforhold

Trafikkmengden er for 2011 beregnet til ca. 1100 stk. kjøretøy gjennomsnittlig pr. døgn (ÅDT) og av dette er 12 % lange kjøretøy. Fartsgrensa er 80 km/t. Vegbredda på eksisterende E39 fra Valsøybrua til Stokkelva er omtrent 7,5 meter, mens resten av strekninga har om lag 6 meter bredde. Veggen har opp mot 9,4 % stigning. Det har vært 7 ulykker i perioden 2003 – 2012 med i alt 2 drepte, 1 alvorlig skadde og 6 lettere skadde. Ulykker skjer med både store og små kjøretøy og utforkjøring er dominerende. I tillegg til antallet ovafor kjem viltpåkjøringer.

5.4 Landskap

Planområdet ligger i kupert jordbruksterreng, med tradisjonell landbruksdrift og aktivt skogbruk. Tilgrensende areal er godt jaktterreng for mellom anna hjortevilt. Landskapet langs Vinjefjorden er varierende sidebratt. Opp og østover fra Leirvika er ikke det mest utfordrende av omsyn til helling ned mot sjøen. Det er en av grunnene til at det fra gammalt av er etablert gårdsdrift i området ved Leirvika/Stokke.



Figur 5. Bildet er tatt østover fra omtrent Øygardsbekken. (Foto: Statens vegvesen) Oversiktsbilde tatt ved Valsøybrua. (Foto: Stig Lillevik)



Figur 6 Oversiktsbilde tatt ved Valsøybrua (Foto: Stig Lillevik)

5.5 Kulturminner

Fornminner er kulturminner fra tidligere enn fra 1537 eller samiske kulturminner eldre enn 100 år. Fornminner og eldre samiske kulturminner er automatisk freda. Det er plikt til å vise aktsomhet etter §8 i kulturminnelova. Bli det gjort funn av automatisk freda kulturminner skal arbeidet stanses straks og melding skal sendes til fylkeskommunen.

Det er tidligere gjort funn av automatisk freda kulturminner (fornminner) i jordbruksområdet lengst sør i planområdet. Alle funn er fra bronsealderen.

Ved varsel om planoppstart varsla Fylkeskommunen i Møre og Romsdal behov for prøvegraving for arkeologiske undersøkelser langs heile planområdet. Gravinga ble utført i barmarksesongen 2013.

Figuren nedafor viser at det der ble gjort nye funn av tre steinalderlokaliteter.



Figur 7 Kart fra Askeladden (Riksantikvaren) viser registrerte fornminner symbolisert med R.

De arkeologiske utgravingene knyttet til vilkår for dispensasjon for tillatelse til inngrep ble gjennomført i perioden juni-august 2019. NTNU Vitenskapsmuseet har varslet Riksantikvaren om dette, som sender ferdigmelding til tiltakshaver.



Figur 8 Kart fra Askeladden (Riksantikvaren) viser registrerte fornminner symbolisert med R.

5.6 Nyere kulturminner

Vegtraseen kommer ikke i konflikt med bygninger og det er heller ingen bygninger innenfor de områda som blir satt av til rigg og anleggsbelte. Også dyrking og spor etter tidligere jordbruk kan være nyere kulturminner.

5.7 Naturmiljø

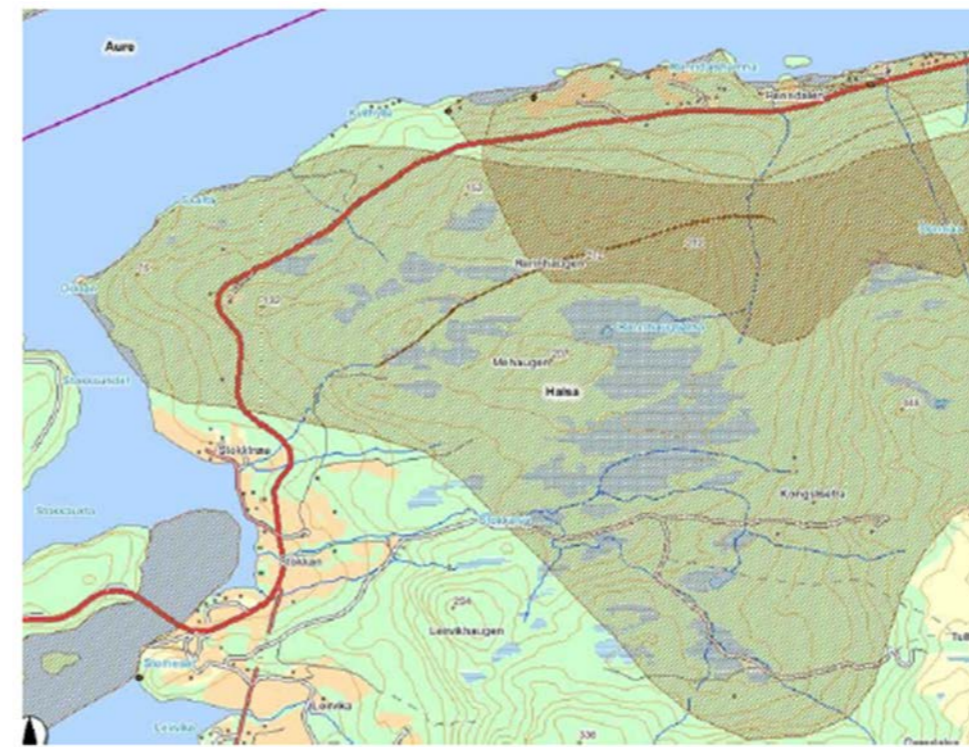
Temaet naturmiljø omhandler naturgrunnlaget, naturtyper og det biologiske mangfoldet knyttet til de enkelte naturtypene. Temaet fokuserer på verneområder, viktige artsforekomstar, trekkruiter for vilt og rødlistearter.

Influensområdet omhandler planområdet og ei sone på 100 m på hver side for planområdet. Verneområder: Planområdet kommer ikke i konflikt med verneområder. Det nærmeste området er «Stokkjølen naturreservat» med vernetema myr.



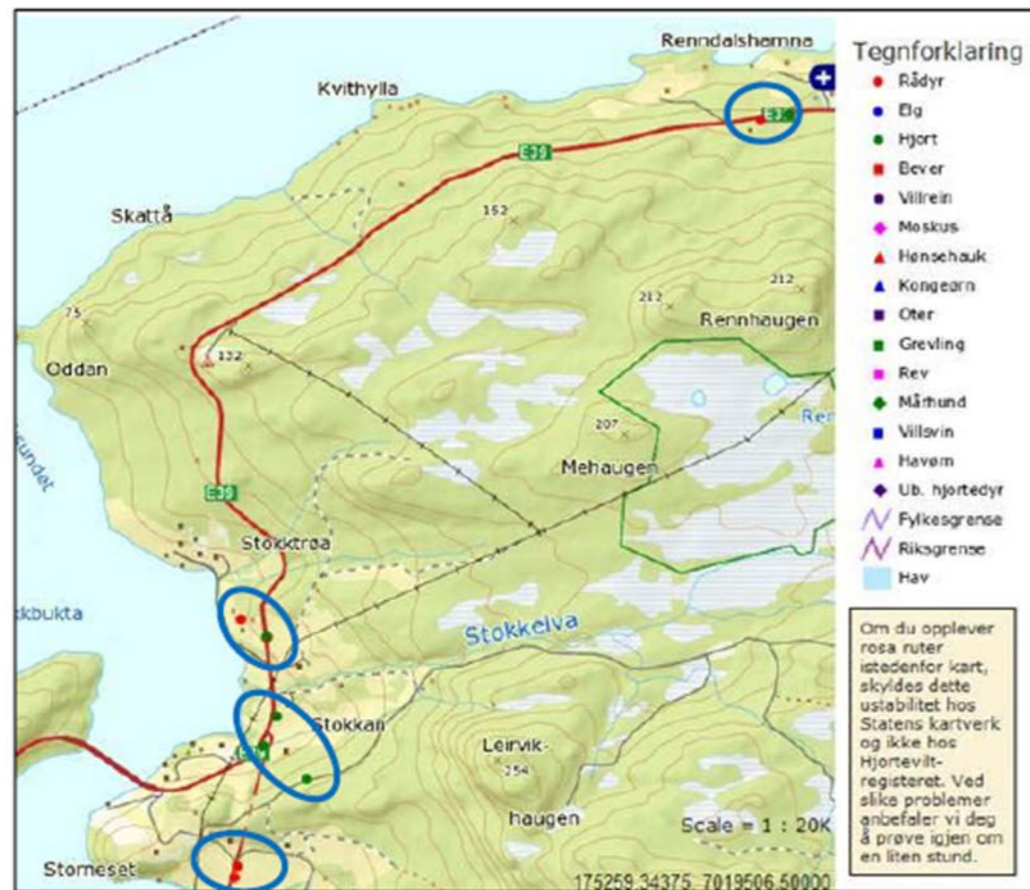
Figur 9 Rød skravur viser verneområdet «Stokkjølen naturreservat» (kilde: Naturbasen) Dyrkamark og vegetasjon øst for eksisterende E39. (Foto: Torgeir Moen)

Naturtyper og vilt: Planområdet ligger i sørboreal vegetasjonssone med dominans av barskog av høg bonitet. I følge Naturbasen kommer influensområdet ikke kontakt med viktige naturtyper. Vegen vil gå gjennom vinterbeiteområde for elg og nært inntil en registrert trekkveg for hjort. Trekkvegen blir brukt vår, sommer og høst. Nord for planområdet er det registrert et vinterbeiteområde for hjort og rådyr. Viktige viltområder og trekkveg for hjort er vist på figur nedenfor.



Figur 10 Viktige viltområder og trekkveg for hjort (kilde: Naturbasen)

Hjorteviltregistret viser at de fleste påkjøringene av hjort skjer i området ved Stokke, se figur nedenfor. Påkjøringene i perioden 2003 - 2010 er viste med røde og grønne prikker på kartutsnittet nedenfor.



Figur 11 Røde og grønne prikker viser hvor hjortevilt er registrert påkjørt i perioden 2003 – 2010.

Fugleart	Rødlistestatus	Beskrivelse
Gresshoppesanger	VU - sårbar	Registreringen er fra mai 2012 ved Leirvika, men mellom E39 og fv. 354. Arten finnes i sumpmarker og langs elver og vassdrag med unge trær og høyt ugras. Hekkeperioden er fra mai til begynnelsen av august, etterpå trekker de mot vinterkvarterene (Lundeval 2009).
Åkerrikse	CR-kritisk truet	Registreringen er fra juni 2009, lokalitet-Valsøyfjord. Åkerrikse er en trekkfugl med hekkeperioden i mai-juli. Arten hekker på dyrka mark, grøftede myrer og tuebevokste fuktenger (Lundeval 2009).

Tabell 1 som viser rødlistestatusen.



Figur 12 Viser kor registreringene er gjort. Rødt merke er åkerrikse og gult merke er gresshoppesanger.

Fremmede skadelige arter: Spredning av fremmede skadelige arter utgjør en stor fare for naturlig etablerte arter og kan være ei stor utfordring i samband med bygging og drift av veganlegg. Statens vegvesen jobber systematisk med bekjempelse av fremmede skadelige arter langs vegbanen. Handlingsplaner mot fremmede skadelige arter er utarbeida i kvar region.

Vassdrag: Den nye veglinja krysser flere mindre bekker. Ved profil 9150 krysser den Stokkelva. Stokkelva er omtalt som ei middels, kalkfattig og klar elv i «vanmiljø.klif.no». Samla tilstand for vassforekomsten er god. Eksisterende veg krysser elva med korrugert rør, der fall ved utløpet er omtrent 0,5 meter. Den nye vegen blir lagt på bru og vil ikke endre elveløpet/elvebunnen. Svorka

Produksjon AS har søkt konsesjon for etablering av småkraftverk i Stokkelva. I søknaden blir det opplyst at elva ikke er fiskeførende. Berggrunnen er næringsfattig og det biologiske mangfoldet er lite. Fra sjøen og opp til eksisterende vegkulvert opplyser lokalkjent at det kan gå opp anadrom fisk.



Figur 13 Bildet viser der eksisterende E39 krysser Stokkelva. (Foto: Torgeir Moen)

Andre mindre bekker blir lagt i rør under vegen. Ingen av disse er så store, så jamt vassførende eller har slik helning, at de er fiskeførende på den aktuelle strekninga.

5.8 Rekreasjonsverdi

Området har ingen spesielle allmenne rekreasjonsverdier ut over det generelle med fri ferdsel i utmark. Terrenget blir brukt til hjorteviltjakt som i seg selv har stor rekreasjonsverdi og betydning for bolysten.

5.9 Landbruk

Jordbruksarealet blir brukt til grasproduksjon og beiteareal. Dyrkajorda ligg i dag på begge sider av E39 slik at vegen blir kryssa (med landbruksredskap) i plan. Jordbruksarealet er lokalt viktig, men har ikke regional eller nasjonal betydning. Skogen drives aktivt i området og har stor økonomisk verdi for de største eiendommene.

5.10 Barns interesser

Det er ingen særskilte interesser for barn innenfor planområdet.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vatn og avløp

Kommunalt vatn kommer over Valsøyfjorden og kommer i land ved Stokke og Sollia. Fra Stokke går ledningen sørover og forsyner boligene ved Valsøybrua. Ledningen krysser under E39 i dette området. Fra Sollia går det ei vassledning helt opp på Oddhaugen.



Figur 14 Kryssingspunkt for vassledning (blått strek) ved Oddhaugen.

Elektriske kabler

En høyspenningstrase kommer sørfra fra Leirvika. Fra området ved Stokke dreier traseen østover oppover lia og etter kvart langs Vinjefjorden. Det er to avstikkere, en til Sollia og en til campinghyttene ved Oddhaugen. Ved profil 9080 krysser vegen en lavspent luftkabel.

Telekabler

Teletraseen er luftstrek og fins i all hovedsak nært inntil til bygninger eller anna infrastruktur.

5.12 Grunnforhold

5.12.1 Geoteknikk

Det ble ikke gjort systematisk kartlegging av kvikkleireforekomster i området i vedtatt reguleringsplan fra 2015. Det er nå påvist bløt leire med dybde på 3-7 m på Leirvika. Det er 3 grunnboringspunkt tatt etter at planen ble vedtatt som har avdekt dette. De nye undersøkelsene skal avdekke omfanget og gi et grunnlag for tiltak. Omfanget av leire rokker imidlertid ikke med vegløsningene.

Det er tidligere utarbeidet en geoteknisk rapport, rapport nr. 5123868 -1 datert 16.11.2012, av konsulentfirmaet Norconsult AS. Rapporten inneholder oppsummering av rutinedata, tolking av lagdeling og jordparametre, geotekniske vurderinger og beregninger for planlagt vegtrase. Det er også gitt anbefalinger for gjennomføring av anlegget. Ny rapport for de supplerende grunnboringer vil bli utarbeidet. For å ta høyde for eventuelle forebyggende tiltak blir det nødvendig å utvide plangrensa uten at arealformålet blir endra i forhold til dagens situasjon. Arealet som er dyrka skal fortsatt være avsatt til samme bruk som i dag. At man får stabilisert området vil uansett være til stor fordel for alle som bur i området.

Så godt som hele strekninga ligg under marin grense, som er omtrent 110 -120 meter over havet i dette området. Det er noe marin leire/silt i forsenkninger på deler av området nærmest sjøen. Langs store deler av traseen består lausmassene av morenemateriale, stedvis påvirka av bølgevasking, slik at de på kvartærgeologisk kart blir omtalt som marine strandavsetninger. I et dalføre fins det lokale elveavsetninger. På deler av området er det torv og myr over andre lause masser og stedvis direkte på fjell.

5.12.2 Ingeniørgeologi

Bergartene i området er fra prekambrisk tid, migmatittiske gneiser omdannet under den kaledonske fjellkjededannelsen for ca. 450 millioner år siden. Gneisen kan inneholde slirer av andre metamorfe bergarter som kvartsitt, båndgneiser eller amfibolitt. Det forekommer også lommer av metamorfe dypbergarter som eklogitt.

Landskapet er preget av vekslende grunne daler og slakke åsrygger som stryker nordøst-sørvest og øst-vest. Terrenget stiger med varierende helning (10-50 grader) opp mot toppen av åsryggene. Markerte dalsøkk kan representere forkastningssoner, men disse ligger utenfor planlagte bergskjæringer. I terrenget over bergskjæringene er det stort sett skrint løsmassedecke.

Den dominerende foliasjonsretningen i området er 240-270/30-60 (strøk/fall). Det er også registrert sprekkesett som står vinkelrett på foliasjonen. Det kan forekomme utglidninger langs foliasjonssprekker på strekninger som er orientert Ø-V. De høyeste bergskjæringene (profil 9180 – 10440) er orientert gunstig mht. bergmassens oppsprekking.

I følge NGU sin grunnvassdatabase Granada er det bora en 120 meter dyp grunnvassbrønn omtrent 130 meter nedenfor vegtraseen i profil 9075. Brønnen forsyner ei hytte/fritidsbustad.

5.13 Skredrisikovurdering

Det er søkt etter skredhendelser på www.skrednett.no, men det er ingen registrerte hendelser langsvegtraseen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er ansvarlig for Skrednett og Norges geologiske undersøkelse (NGU) forvalter databasen. Datagrunnlaget kommer fra ulike kilder. Det er viktig å skille mellom risiko for skred pga. naturlige forhold og risiko pga. mennesket sine inngrep i naturen. Skredfare på www.skrednett.no gjelder risiko for skred på grunn av naturlige forhold i naturen. Skredrisiko i denne kategorien kan bli påvirket av terrengmessige inngrep som de planlagte vegarbeidet fører med seg som dersom det blir bygd skjæringer i løsområder eller vegen kjem i utløpsområdet for steinsprang. Menneskeskapt risiko langs et veganlegg er i stor grad avhengig av tekniske løsninger, og kan reduseres eller fjernes ved egne geometriske løsninger (f.eks. ei vegskjæring si helningsvinkel og avstand fra vegbane) og /eller egne tekniske tiltak (f.eks. bergsikring og fangvoller). Strekninga i profilområdet 9750 – 9800 grenser inn mot et område med potensiell fare for snøskred. Det er etter befaring ikke observert tegn til skred og det er samtidig vurdert liten/ingen skredrisiko. Det vil ikke bli gjort inngrep i ustabile parti som kan øke snøskred- eller steinsprangfaren.

5.14 Støy

5.14.1 Støykriterier og retningslinjer

Miljøverndepartementet si "Retningslinje for beregning av støy i arealplanleggingen T-1442" gir tilrådd grenseverdi for oppholdsareal utendørs på 55 dBA. Retningslinjene kan ikke ses på som rettslig bindende krav, men veiledende planleggingsmål som så langt som mulig skal søkes tilfredsstilt. Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholda ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholda, herunder bygging av gang- og sykkelveg. Med vesentlig endring av støynivå menes tiltak som øker nivået merkbart, det vil si med mer enn 3 dB. Tilråding av tiltak blir gjort om kostnadene med tiltak ikke er uforholdsmessige høye, sett ut fra prosjektet sin total kostnad.

Selv om ambisjonene om å bringe støynivået under tilrådd grense er der så kan det være tilfelle der kostnadene med tiltaka er uforholdsmessige store og ikke står i rimelig forhold til effekten. I slike tilfelle åpner retningslinjene for å kunne avvike fra de tilrådde grenseverdiene. Ei vurdering av kost/nytteforhold skal da legges til grunn.

5.14.2 Støyberegninger

Støyberegninger er utførte med hjelp av EDB-programmet Novapoint STØY. Trafikkgrunnlag fra 2011 er lagt til grunn og disse er regnet fram 20 år (2032). Årsdøgntrafikk (ÅDT) på strekninga er 1100, regnet fram til 1500. Planlagt fartsgrense er 80 km/t. Andel lange kjøretøy er 12 %. Det er brukt standard døgnfordeling av trafikken. Det vil si at 75 % av trafikken går i tidsrommet kl. 7-19, 15 % i tidsrommet 19-23 og de resterende 10 % om natta i tidsrommet kl. 23-7. Støyen blir då uttrykt som dB Lden.

Støysonekart som viser utendørs støybelastning 4 m over bakken, med framskrevet trafikksituasjon og uten foreslåtte støytiltak, er vist i tegning X101 og X102. Kartvedlegg X103 viser området ved lengst vest og der støyreducerende tiltak er lagt inn. På kartet er rød sone områder med utendørs støy på mer enn 65 dB. Etter retningslinjene er dette områder som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål. Gul sone har støynivå mellom 55 og 65 dB. Dette er områder der støyfølsom bebyggelse kan tillates dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Det er også utarbeida kart som viser støynivået ved utsatte bygningsfasader ved framskrevet trafikksituasjon både med og uten støyreducerende tiltak. Utendørs støynivå er da beregna med mottakshøgde på 2 m og 4,5 m over terrengnivå. Dette er vist i kartvedlegg X105.

6 Innkomne innspill og hvordan disse ble ivaretatt i vedtatt plan

Innspill som kom inn etter varsel om planoppstart og offentlig ettersyn/høring av planprogram da planen ble vedtatt ble tatt inn som egne vedlegg. Vart innspill ble summert opp og Statens vegvesen sine kommentarer ble tatt inn. Det kom inn 3 innspill fra offentlige myndigheter/ interesseorganisasjoner og 2 fra private personer. Planprogrammet og varsel om planoppstart ble sendt til:

- Møre og Romsdal Fylkeskommune
- Fylkesmannen i Møre og Romsdal
- NVE region Midt-Norge
- Svorka kraft
- Halsa kommune
- Berørte grunneiere og andre med bruksinteresse i området

Av disse ble det mottatt innspill fra Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesmannen i Møre og Romsdal og NVE. Dei to private var fra Dan Harry Lervik og Jomar Raknes, begge med berørte eiendommer i Leirvika. De private innspilla omhandler i hovedsak et ønske om å ivareta egen eiendom og andre felles private ressurser. Begge omtaler nedbygging av dyrkajord, dårlig arrondering som følge av tiltaket og forholdet til hjorteviltressursen.

Offentlige myndigheter kom med merknader både til planprogrammet og planarbeidet. Formålet med innspilla var å ivareta den enkelte sektor sine interesseområder. Innspilla avdekker ingen ukjente tema og det meste er forsøkt ivaretatt i planarbeidet. Fylkeskommunen varsla behov for arkeologiske forundersøkelser av planområdet i og med at det ble gjort funn av fornminner i området tidligere. De tema som det ble gjort greie for i planprogrammet, er i all hovedsak forsøkt svart på i planomtalen og gjennom avbøtende tiltak der det har vært behov.

Generelt skal reguleringsplanen sikre at det blir tatt hensyn og at det i senere planfaser (byggeplan) blir gjort greie for hvordan krava blir ivaretatt. Grensegangen trenger ikke alltid å være klar, men planbestemmelser til denne planen forsøker å sikre de interessene som synes relevante innafor planområdet. Hvordan det skal utføres blir overlatt til byggeplanfasen å bestemme.

7 Omtale av planforslaget

7.1 Veggen i landskapet

Den planlagte ny E39 (lilla linje, jfr. fig. 1) vil mellom Valsøybrua og opp forbi Stokkjølen bli liggende i urørt terreng. Det vil gjøre noe med landskapsbildet og det er så langt som mulig lagt inn avbøtende tiltak for at inngrepet ikke skal oppleves som alt for skjemmende. Det er lagt inn avbøtende tiltak både med utforming av fyllingene, skjæringene og reetablering etter inngrepet. Målet er bedre trafiksikkerhet og framkommelighet er styrende for hvordan veggen ligger i landskapet. Sett fra utsiden, kan veggen oppleves som å ligge tungt i terrenget. Det er gjort for å oppnå de krava til stigning og kurver som ligger i vegnormalen som vegvesenet er pålagt å følge.

I løpet av arbeidet med planen har det blitt gitt informasjon om at det er gjort registrering av fornminner langs strekninga. Det er tatt omsyn til ei registrering med redusert skråningsutslag, men ut over dette har det ikke vært mulig å gjøre endringer uten å måtte sjå på ny veglinje og da med ny sjanse for nye funn.

I prosessen med reguleringsendring har det blitt gjort noen mindre endringer på veglinja. I hovedsak er både stigning og høyder justert.

Den største endringer er i skråninger. I endringen er det lagt en utflating på 3m med helning 1:10, og videre helning 1:1,5. Dette er gjort for at en tidligere skal se de viltdyrene som krysser veggen. Det har også blitt gjort mindre endringer på selve veggen

Profilområde 8100 - 8330

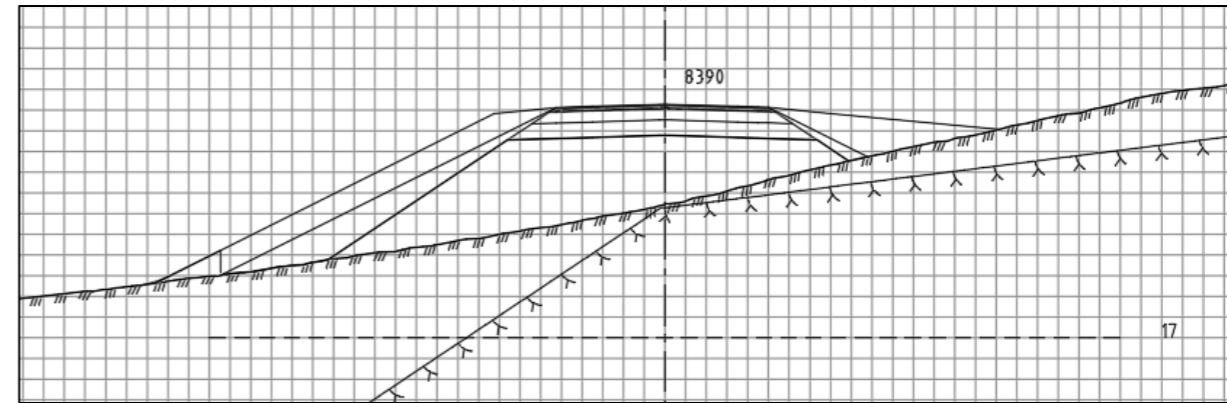
Veggen starter like etter Valsøybrua som går over Leirvikstraumen, i profilnummer 8100. I omtrent 50 meter herfra følger veggen eksisterende veg. Fra profil 8150 til 8330 går den inn i fjellskjæring med helning 1:1,5 i sør. Ved profil 8270 lages det et nytt kryss der eksisterende E39 blir kobla inn på ny E39. Gammelveggen blir lokalveg/adkomstveg. Fylkesveg 354 vil også bli koblet inn på den nye veggen i dettekrysset.



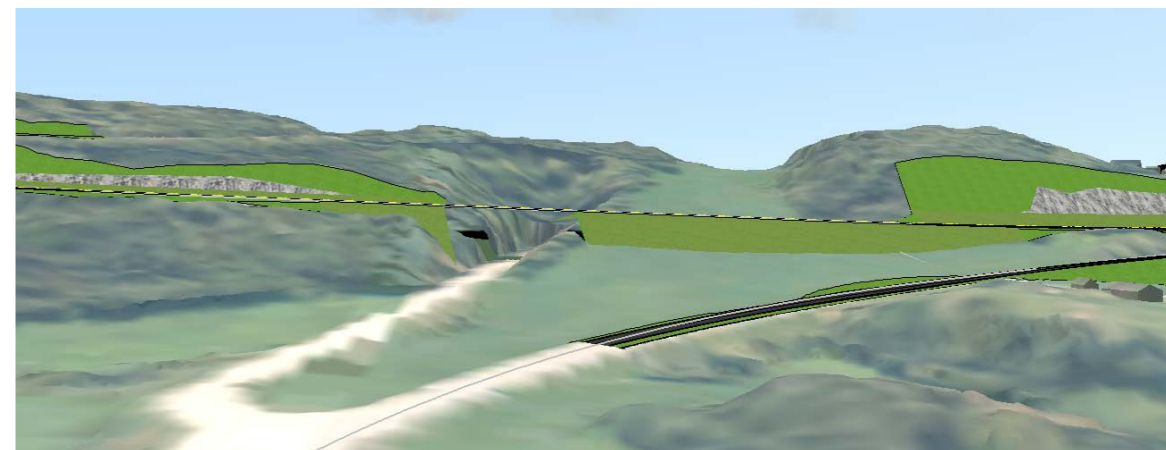
Figur 15 Utsnitt fra vegmodellen som viser fra profil 8180 og fjellskjæringa i sør

Profilområde 8330 - 8480

Fra Profil 8340 går veggen over i fylling. På sørsida har av veggen har fyllinga fått ei helning på 1:10 for å unngå av det blir et unormalt dalsøkk sør for veglinja. Dette gir også en mer naturlig overgang til brua som er planlagt over fylkesveg 354. Brua blir på denne måten ikke så dominerende i landskapet.



Figur 16 Utsnitt fra vegmodellen som viser profil 8390. Figuren viser at fyllinga på sørsida har fått ei slakk helning som gir en naturlig overgang til dagens landskap.



Figur 17 Utsnitt fra vegmodellen som viser området ved Leirviktunnelen der brua over fv. 354 vil komme.

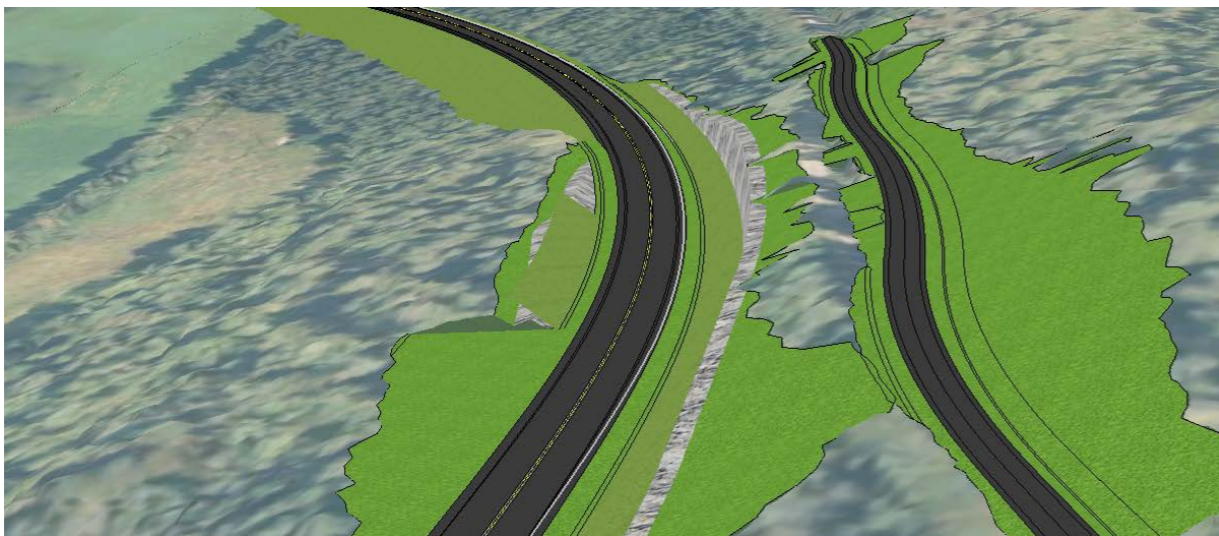
Forslag til bru ble i vedtatt plan lagt fram i to alternativ, med forslag om to ulike løsninger for søyler. I området der veggen krysser over Leirviktunnelen var det mye kratt- og trevegetasjon da planen ble vedtatt i 2015. Alt dette har nå blitt fjernet for å få komme til med supplerende grunnboringer for å få bedre data på fjellforholda i forbindelse med bruprojekteringa.

Profilområde 8480 – 8760

Vegen går ved profil omtrent 8480 inn i fjellskjæring med helning 10:1 sør for vegen. På oversida av denne skjæringa ligger det en skogsbilveg. Da ny veg må bli liggende omtrent midt i traseen for skogsvegen må denne må flyttes litt lenger mot øst. Skogsbilvegen har fått betegnelsen SKV2, o_SKV6 og SKV3 på reguleringsplankartet. Fra profil 8620 blir det ei lita tosidig skjæring med helning 1:1,5 nord for vegen.



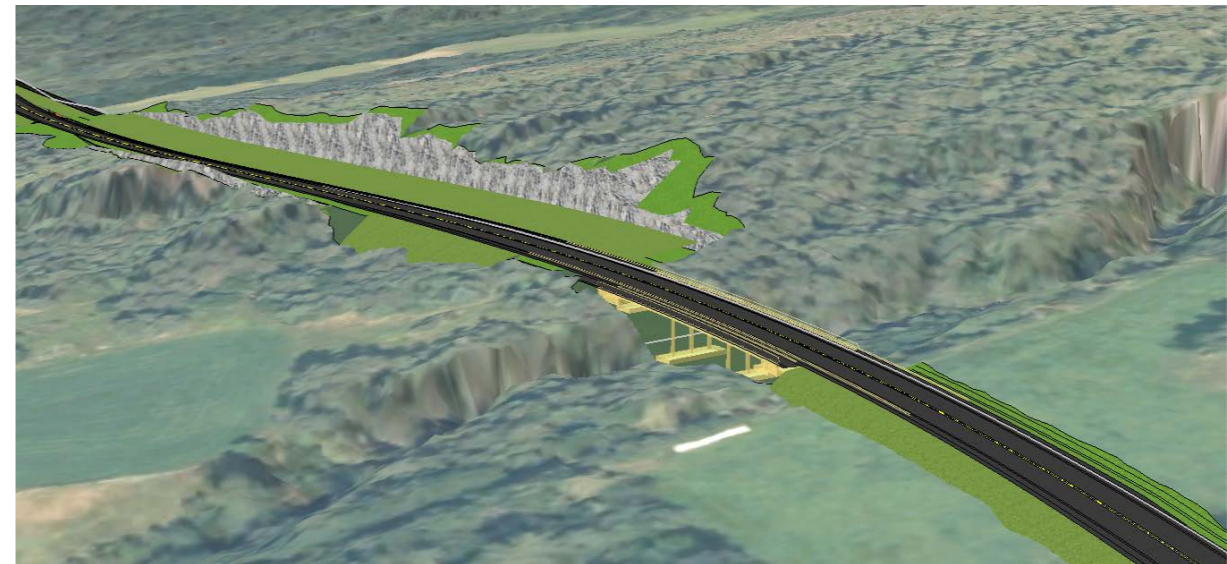
Figur 18 Utsnitt fra vegmodellen fra profil 8530 viser fjellskjæringa i sør (til høyre på bildet).



Figur 19 Utsnitt fra vegmodellen. Snittet viser skjæring ved profil ca.8650 der eksisterende skogsveg blir berørt.

Profilområde 8760 – 9110

Størsteparten av vegen ligg i tosidig fylling fram til profil 9140, der vegen går i bru over Stokkelva.



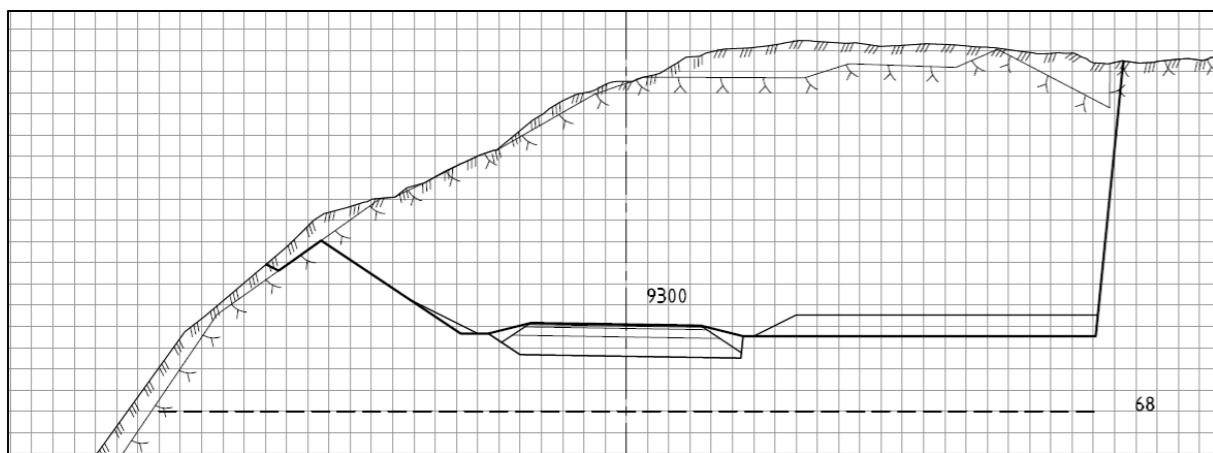
Figur 20 Utsnitt fra vegmodellen over stokkelvbrua

Profilområde 9110 – 9460

Nord for planlagt bru over Stokkelva ligger vegen omtrent i terrenget før den går i fjellskjæring med helning 10:1 (jord over fjell) ved profil omtrent 9220. Fjellskjæringa er flytta ca. 19 m vekk fra vegkant. Det gir bedre sikt i kurvene. I profil 9270 går vegen inn i tosidig fjellskjæring. Mot vest har fjellskjæringa helning 1:1,5. For at det skal se naturlig ut blir denne skjæringa dekket med jord.



Figur 21 Utsnitt fra vegmodellen fra profilnr. 9200.

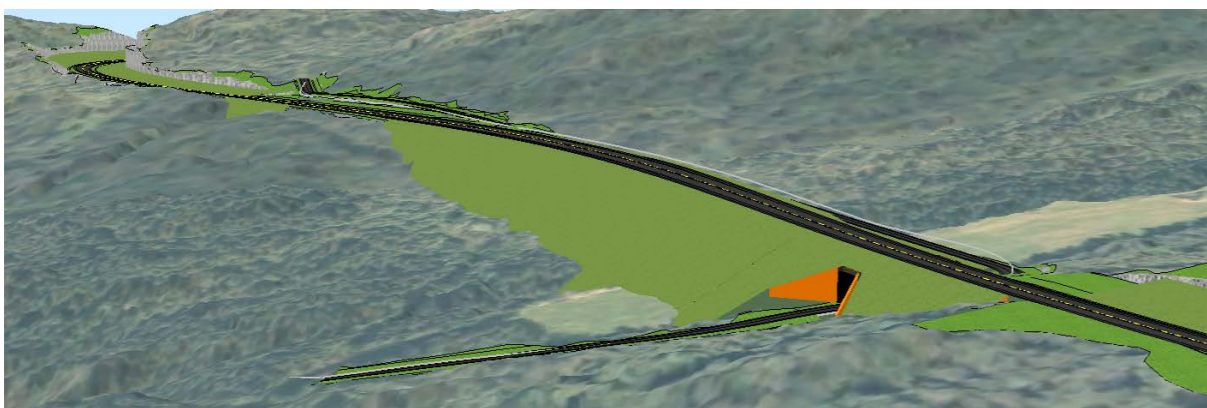


Figur 22 Profilnummer 9300 viser at skjæringa er flyttet inn. Det er også valgt å beholde mindre knauser for å skjule vegen i terrenget.

Ca. i profil 9450 går det en driftsveg i kulvert under planlagt E39. Kulverten blir bygd som betongkulvert med støpt botnplate, sjå tegning K104. Vegbredden vil være 9 meter og kulvertens lengde målt på skrå blir omtrent 19 meter. Det bygges overgangsplater fra overgang takplate-vegg. Overdekningen vil variere i kulverten sin lengderetning. Topp- og botnplate blir støpt med omtrent 4,8 % fall. For å ta opp terrengeforskjellen mellom vegfylling og driftsveg blir det bygd vingemurer i betong, ei forlenging av kulvertveggen. Vingemurenes retning bli vinkla som skissert på tegning K104. Åpning på kulverten er H=4,90 meter og B=5,0 meter. Åpningen er dermed økt i forhold til det som ble vedtatt i reguleringsplan fra 2015. Dette er gjort for å få tilpasset kulvertstørrelsen til hogstmaskin med tømmervogn. Åpning den gang var h=4,05 meter og b=4,0 meter. Kulverten får innvendig ensidigfall på 3%.

Profilområde 9460 – 9850

Vegen er her planlagt lagt på fylling. Driftsvegen som er lagt i kulvert ved profil 9452 ligg i fyllinga på østsida. Senterlinja veg er på deler av denne strekninga planlagt 17 – 18 meter over eksisterende terreng. Dette er et stort terrenngrep og vil endrelandskapet (fjernverknad). Elementet vil ikke harmonere med resten av landskapet. I dette området vil det være god utsikt utover mot vest. Det er viktig å holde vegetasjonen lav slik at trafikantene kan få ei god reiseoppleving.



Figur 23 Fra profil 9420 sett nordover. Utsnittet viser at den store fyllinga mot vest.

Profilområde 9850 – 10460

Fra profil 9850 er det lav fjellskjæring på den østlige siden av vegen. Fjellskjæringa ligger ca. 19 m fra skulderkant. Det er gjort med hensyn på sikt og for å sikre nok steinmasser. Fra profil 10030 går planlagt veg inn i tosidig fjellskjæring. På østlig side har skjæringa helning 10:1. Denne skjæringa er på det høgste over 20 meter med innlagt sikringshyllle ved høgde 12 m. Mot vest legges fjellskjæring med helning 1:1,5. Skjæringa kles delvis med jordmasser. Ved å ha helning 1:1,5 vil en minske følelsen av å kjøre i ei trakt.



Figur 24 Utsnitt fra vegmodellen som viser tosidig skjæring fra profil ca. 10000.



Figur 25 Dobbelsidig skjæring sett fra sjø/bebyggelse

Profilområde 10460 – 10950

I profil 10450 går vegen på nytt over i tosidig fylling. Denne fyllinga vill oppleves som en høg barriere. Muligheten for å flate ut mot terrenget i øst vil bli vurdert om en har overskuddsmasser. Fyllinga er i profil 10630 omtrent 14 – 15 meter høy. Ved profil 10750-10820 ligg det et steinbrudd som er i aktiv drift.



Figur 26 Utsnitt fra vegmodellen. Viser fra profil 10460, ei stor tosidig fylling som blir som en barriere i terrenget.

Profilområde 10600 – 11400

I området fra steinbruddet og videre østover går vegen over myrområde med bare små inngrep i sideterrenget. Ved profil 11350 møtes gammel og ny E39, men det vil ikke bli laga nytt kryss her. Det vil bli laga en snuplass og plass for oppstilling av noen få biler. Behovet for direkte adkomst til ny E39 er vurdert å være mindre enn behovet for å ha ei sammenhengende strekning uten avkjøringer.

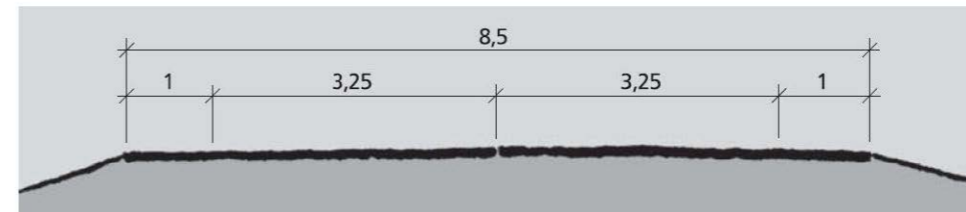


Figur 27 Utsnitt fra vegmodellen. Viser ny E39 fra profil 10600-11400 forbi steinbruddet.

7.2 Utforming av vegene

E39

Utforming av vegen som ble i vedtatt reguleringsplan i 2015 ble planlagt i samsvar dimensjoneringsklasse H2, vegbredde på 8,5 m med trafikkmengde (ÅDT) mellom 0 og 4000 med fartsgrense 80 km/t som var Statens vegvesen sine normaler og håndbøker som gjaldt den gang.



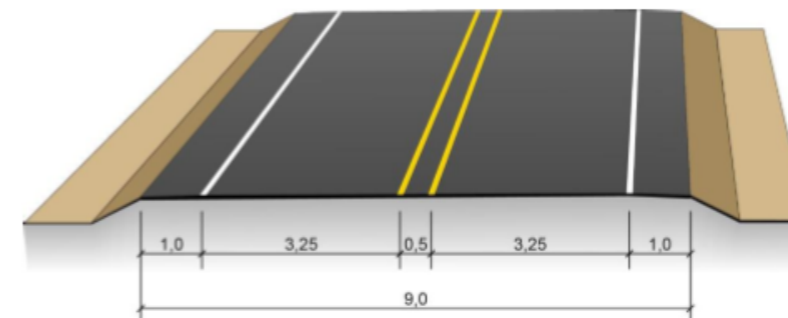
Figur 28 Normalprofil som E39 ble planlagt etter i reguleringsplan fra 2015

Samferdselsdepartementet har bestemt at E39 Betna-Stormyra skal bygges etter den nye håndboka N100 mai 2019. Ny E39 skal derfor bygges etter dimensjoneringsklasse H1 med vegbredde på 9 m der det nå blir stilt krav om 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 29 Ny normalprofil som E39 blir planlagt og bygd etter, jfr. ny Håndbok N100 mai 2019.

Stigninga på vegen blir inntil 4,82 % og er godt innafor maksimalt tilrådd stigning. Vegen er planlagt uten forbikjøringsfelt, men med strekninger der det vil være mulig med forbikjøring av hensyn til sikt.

Sikkerhetssona skal være minimum 6 meter og blir målt fra vegens hvitstripe. Innafor sikkerhetssona skal det ikke være noe farlige hinder eller skråninger for kjøretøy som havner utafor vegen. Ved skråninger brattere enn 1:3 (33,33%) øker faren for velt, og bredden på sikkerhetssonen økes tilsvarende bredden på skråningen. Der sikkerhetssone ikke er innfridd eller skråningshøyde er for høy settes det opp rekkverk.

Andre veger

Fv. 354 vil bli liggende som i dag, og blir knyttet til ny E39 i det nye krysset ved profil 8270. Dagens E39 vil fra krysset ved fv. 354 få funksjon som adkomstveg til boliger, campinghyttene på Oddhaugen og hyttene mot Vinjefjorden. I vedtatt plan innebar dette at det ville være behov for omlegging av ca. 350 m av dagens E39 på Stokkjølen for å sikre adkomsten til hyttene mot Vinjefjorden.

I forbindelse med planlegginga av anleggsgjennomføringen ser man behov for at trafikken skal gå mest mulig uhindra i anleggstiden. Prosjekteringsarbeidet har da tatt hensyn til dette og har nå valgt å forlenge omleggingen til 500 m av dagens E39. Dette for å skille trafikantene og anleggsmaskinene bedre. Mer areal satt av til sikkerhetsområde i anleggstiden reduserer behovet for stenging. Omleggingen medfører ikke endringer for hyttene.

Det vil ikke bli adkomstveger direkte fra ny E39. Unntaket er avkjøring til steinbruddet, avkjøring ved Renndalen og avkjøring nærmest Valsøybrua.

Rett sør for Øygardsbekkene vil det bli etablert en driftsundergang, som sammen med etablering av om lag 500 meter ny skogsveg skal sikre adkomsten fra Stokke til skogsområda på oversida av ny E39.

Dagens adkomsvegar

Boligene nordøst for Valsøybrua fikk i vedtatt plan opprettholde sin adkomst, dvs. ingen endring i adkomst. Det samme gjaldt for gnr. 119 bnr. 2 og naust/kai sør for Valsøybrua som fikk opprettholdt direkte adkomst til E39.

Etter den mindre reguleringsendringa har man valgt å endre påkjøringspunktet til adkomsten for boligene, for gnr. 119/2 og naust/kai sør for Valsøybrua. Dette skyldes at adkomsten ikke kan utformes slik vedtatt reguleringsplan viser. Hverken stigningsforhold eller kurvatur gjør at adkomsten vil bli god for brukerne av vegen.

7.3 Rekkverk

Rekkverk skal settes opp der et faremoment, f.eks. der man har farlige sidehinder innenfor sikkerhetssonen, og der faremomentet er farligere enn å kjøre på et vegrekkverk. I all hovedsak vil det være høye fyllinger og over bruer og underganger. I alt vil det bli omtrent 4000 meter rekkverk langs den nye vegen. Man vil tilstrebe å utforme sideterrenget slik at man unngår rekkverk.

7.4 Overbygning

Tykkelsen av overbygninga vil i lausmasser bli økt fra vedtatt plan fra 140 cm til 175 cm, noe som er dimensjonerende frostdybde i området. På lite telefarlige masser (T1) er det ikke behov for frostsikring og overbygning bygges uten frostsikringslag. Overbygninga blir 59 cm.

Ev 39 (trafikkgruppe C), undergrunn: a) Steinfylling (> 2 meter)
b) Djupsprengt

Lag	
Slitelag:	4 cm Ab 11
Bindlag:	4 cm Agb 11
Bærelag:	11 Ag 16 (lagt i 2 lag)
Forkiling:	Fk 0/32 mm eller Ak 0/22 mm
Forsterkningslag:	40 cm kult 22/125 mm (inkludert forkiling)
Frostsikringslag:	b) + 116 cm på djupsprengt. Massene vil ligge igjen etter sprengning, så lenge de er ok

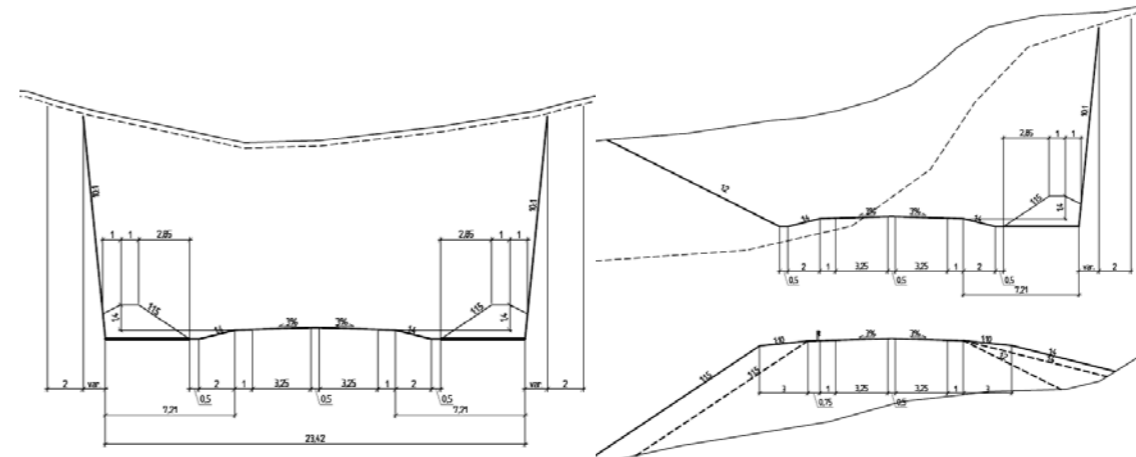
Total tykkelse = a) 59 cm, b) 175 cm

Figur 30 Overbygning i jordområder

7.5 Skjæringer

Skjæringer i jord hadde i vedtatt reguleringsplan ei helning på 1:2 mens fjellskjæringer hadde ei helning på 2:1. Fjellskjæringene har fått endra helninga til 10:1 eller 1:1,5. Det er ingeniørgeologisk vurdering av fjellet, hvordan man anleggsmessig bør utforme fjellskjæringene og behov for fjell til veganlegget som har ført til endringa. Helninga på 1:1,5 er valgt for å gi et mer åpent uttrykk, noe som er særskilt viktig for den tosidige skjæringa på Stokkjølen. Løsninga er og med på å gi en bedre massebalanse i prosjektet.

Skjæringer og fyllinger bør avsluttes inn mot terrenget slik at sideområdene får god utforming og slik av overgangen mot eksisterende terreng blir mest mulig naturlig.



Figur 31 Normalprofil

7.6 Kryssløsninger

I Leirvika er det planlagt et T-kryss som vil knytte ny E39 sammen med dagens E39 og fv.354 til Valsøybotn. På ny E39 er det planlagt ei passeringslomme for østgående felt slik at andre kjøretøy har mulighet til å passere kjøretøy som skal svinge til venstre i krysset.

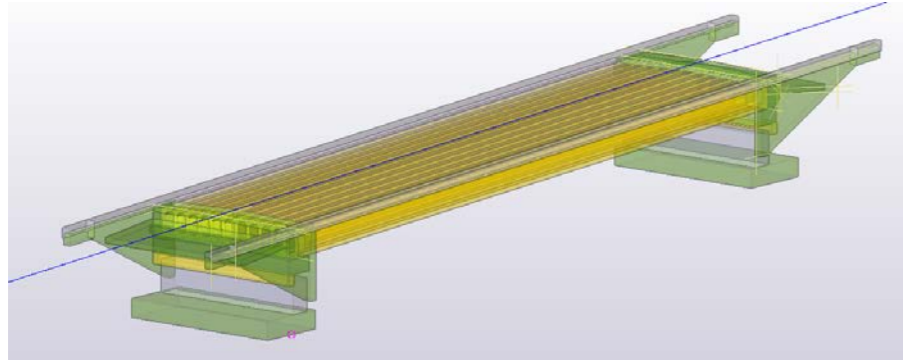


Figur 32 Viser hvordan nytt kryss E39/ fv. 354 Leirvika er tenkt utforma med passeringslomme på E39

7.7 Konstruksjoner

7.7.1. Bru over fylkesveg 354

Brua over fylkesveg 354 til Valsøybotten ble i vedtatt plan omtrent 35 meter lang. Det skulle i planen bygges enten som sprengverksbru eller ei bjelkebru i betong. I prosjekteringsarbeidet som nå pågår legger man opp til ei bjelkebru, og brua har blitt forlenget til 38 m. Det er forvitra berg, og det å få en stor nok sprengsteinspute som man kan fundamentere i som har ført til lengre bru. Total bredde inkludert rekkverksnorm var i vedtatt plan oppgitt til 10 meter. Total brubredde nå, målt mellom ytterkant kantbjelker ved prosjektering er 10,3 m. Det er lagt opp til at brua blir fundamentert på fjell.

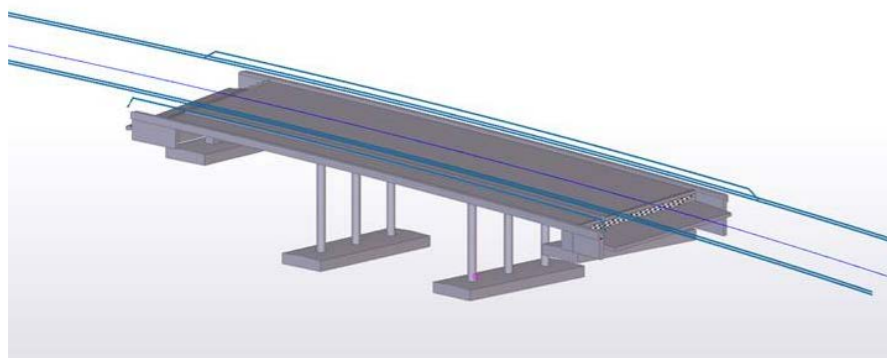


Figur 33 Bjelkebrua over fv. 354

I byggefasen for brua vil det bli lagt til rette for at trafikken kan gå på fv. 354. Ved kortere stengingsperioder pga. sikkerheten for trafikantene (HMS-hensyn) er det gode omkjøringsmuligheter på andre sida av sundet.

7.7.2 Bru over Stokkelva

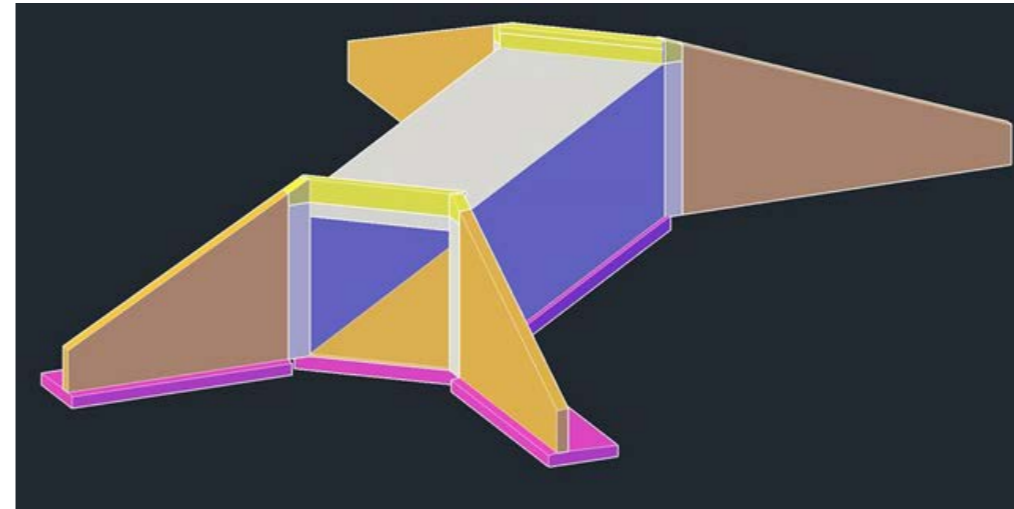
Brua over Stokkelva be i vedtatt reguleringsplan oppgitt til omtrent 40 meters 3-spenns slakkarmert platebru i betong. Ved prosjektering blir brua til 44 m. Spennvidder er uendra i forhold til vedtatt plan, 12 m + 16 m + 12 m. Total breidd inkludert rekkverksnorm ble i vedtatt plan oppgitt til 10 meter. Krav til sikt og rekkverksrom og gjør at brubredden er økt til 12,5 m. Brua blir fundamentert på berggrunn der man lager en sprengsteinsflate. Brua tar hensyn til 200 årsflom med klimapåslag på 40%. I byggefasen legges til rette for vassføring i Stokkelva. Det skal også være mulig å kunne passere under brua med landbruksredskap (til skogsskjøtsel).



Figur 34 Illustrasjon av platebru over Stokkelva, total lengde 40 meter

7.7.3 Kulvert ved profil 9450

Kulverten blir bygd som betongkulvert med støpt botnplate. Vegbredden vil være 9 meter og kulvertens lengde målt på skrå blir omtrent 19 meter. Åpning på kulverten er H=4,90 meter og B=5,0 meter. Kulverten får innvendig ensidigfall på 3%.



Figur 35 Kulvert ved profil 9450

8 Reguleringsformål

Reguleringsformåla blir i samsvar med plan- og bygningslova §§ 12-5 og 12-6. Hovedformåla er:

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5)

Steinbrudd og masseuttak (SM)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5)

Kjøreveg, privat eller felles veg (a_V)

Kjøreveg, offentlig veg (o_V)

Anna veggrunn - grøntområde (AVG)

Landbruks-, natur-, friluftformål samt reindrift (pbl § 12-5)

Landbruk (L)

Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl § 12-5)

Friluftsområde i sjø og vassdrag (FSK)

Hensynssoner (pbl § 12-6)

Faresone – Høgspenningsanlegg (370_1-3)

Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_1)

Sone med angitte særlige hensyn (H570_1)

Område bestemmelser (pbl § 12-7)

Midlertidig bygge- og anleggsområde (#1-5)

Bestemmelsesområde - Kulturminner (RpBO)

Det blir ikke regulert byggegrense i planområdet og byggegrensa går da fram av gjeldende bestemmelser i vegloven.

8.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

8.1.1 Steinbrudd og masseuttak

Reguleringsplan for «Stokkjølen steinbrudd» blir fortsatt liggende som underformål der ny veg krysser planområdet. Deler av denne planen blir oppheva av ny plan. Utafor ny planavgrensning vil planen for steinbruddet ikke bli påvirket.

8.1.2 Kjøreveg, offentlig veg (o_SKV)

Reguleringsplanframstillinga skiller ikke mellom riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Alle blir framstilte som offentlige. Ny E39 blir nå planlagt med H2 standard. Det vil si kjørefeltbredde på 3,25 m og skulder 1 m. Maks stigning vil være 4,8 %. Det er ikke behov for fravik fra vegnormalen på strekninga.

8.1.3 Kjøreveg, privat fellesveg (f_SKV, SKV)

Driftsvegen som blir bygd med undergang under E39 i profilområdet 9460 skal være felles for flere eiendommer. Skogsvegen (like øst for Stokkelva, profilområde omtrent 8550 - 8700) som må flyttes over en kortere strekning er også felles for flere bruk. Avkjøringa og vegen oppe ved steinbruddet blir felles for flere bruk og brukere.

8.1.4 Annen veggrunn - grøntområde

Formåls grensa for annen veggrunn og ny tomtgrense fell i hovedsak sammen. Grensa blir vanligvis satt ut til 2-3 meter utenfor skjæringstopp og fyllingsfot. Unntak kan gjøres enten ved boliger eller ved dyrkajord på flatt terreng. Også der det er behov for større sikkerhetssone kan avstanden mellom til dømes fyllingsfot og formåls grense bli større. Areal til siktrydding kan være eksempel på at avstanden mellom fyllingsfot/skjæringstopp blir større enn 2-3 meter.

Arealet som er regulert til anna veggrunn i vedtatt plan ble avsatt til anna offentlig trafikkareal som grøfter, skjæringer, fyllinger, støttemurer, støyvoller/-skjermer, viltgjerder, rekkverk, stabiliserende tiltak etc. Dette gjelder fortsatt, men vi har nå valgt å fokusere på framtidig drift. Det kan og tillates oppført mindre bygninger og tekniske installasjoner knytt til drift av veganlegget.

8.1.5 Landbruks-, natur-, friluftformål samt reindrift

Formålet omfatter i planområdet landbruk i form av jord- og skogbruk, friluftsområde og naturområde. Formålet er eksisterende bruk av arealet og det blir regulert bare midlertidig til rigg og anleggsområde. Vedtatt reguleringsplan har tatt med for lite areal til midlertidig anleggsbelte. Arealet er såpass lite at anleggsarbeidet vanskelig gjøres. Særlig areal satt av til midlertidig anleggsbelte inn til fyllingsfot og skjæringstopp mangler. Særlig gravemaskinene mangler areal. Anleggsbeltet bør også utvides for å øke sikkerhetsavstanden mellom trafikanter og anleggsmaskiner. Etter at anleggsperioden er ferdig skal det i hovedsak føres tilbake til opprinnelig bruk og tilstand. Tilstanden etter at veganlegget er ferdig stilt kan sågar gjøre forholda bedre for landbruksvirksomheten. Den mindre reguleringsendringen rokker derfor ikke ved hva arealet brukes til. Endringen innebærer kun at anleggsvirksomheten vil legge midlertidig beslag på noe mer areal langs den nye veglinja.

8.1.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Arealet merka som «Friluftsområde i sjø og vassdrag» viser bekken Stokkelva som renn gjennom planområdet. Bruken blir ikke endra som følge av den mindre reguleringsendringa.

8.1.7 Hensynssone

Faresone - Høgspenningsanlegg

Områda merka med H370_1-3 på plankarta, gjeld sikkerhetssone ved høgspenningsanlegg (luftstrekke eller jordkabel). Tiltak i disse områda skal godkjennes av ledningseier. Dersom det fins eksisterende høgspenningsanlegg som ikke er regulert til faresone på plankarta, innebærer planen ikke krav om fjerning av disse eller endring i gjeldende krav til tiltaks- eller byggeavstand fra disse.

Båndlegging etter lov om kulturminner

Området merka med H730_1 gjelder båndlegging av automatisk freda kulturminne, jfr. lov om kulturminner. Funnet har ID 170861. Den naturlige vegetasjonen skal tas vare på. Det er ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på anna måte utilbørlig å skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde eller framkalle fare for at det kan skje. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

Sone med angitte særlige hensyn

Området merka med H570_1 gjeld ei 5 meter brei vernesone rundt et båndleggingsområde for automatisk freda kulturminne (ID 170861). Innenfor området skal kulturlandskapet med sin naturlig vegetasjon tas vare på og skjøttes på en god måte. Det er ikke høve til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på anna måte utilbørlig å skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde eller framkalle fare for at det kan skje, jfr. kulturminnelova § 3. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

8.1.8 Område bestemmelser

Områdebestemmelsene er lagt på areal som grenser inn til anna veggrunn og har i hovedsak underformål LL. Arealet skal midlertidig kunne nyttes til rigg, drift, massedeponi, anleggsveger og det som naturlig tilhører gjennomføringa av anlegget. Områdeføresegner gjelder også der underformålet er «Spesialområde - Område for steinbrudd og masseuttak» i steinbruddsplanen for Stokkhaugen.

Etter avslutta anlegg fell det midlertidige reguleringsformålet vekk. Områda skal ryddes, settes i stand og tilbakeføres til det formål som er angitt i planen. Området skal sikres ved behov og av hensyn til sikkerhet.

Området merka #2 skal nyttas til mellomlagring av ulike reine masser. Området merka #4 er en del av tidligere vedtatt plan «E39 Leirvika – Renndalen, parsell Stokkjølen – Renndalen» og skal nyttes til permanent deponi av reine skrotmasser, det vil si overskudd som ikke kan brukes i vegkroppen. Anlegget har ikke overskudd på fjellmasser og det er derfor ikke behov for større massedeponiområder.

Områder merka RpBO inneholder automatisk freda kulturminner, ID 170860 og ID 170859. Før iverksetting av tiltak i medhold av planen skal det gjøres arkeologisk utgraving. Det skal tas kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsettes.

9 Virkninger av planforslaget og eventuelle avbøtende tiltak

9.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjennomført ei risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) med hjelp av eiga sjekklister basert på rundskriv fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). ROS-rapporten er tatt inn som vedlegg til planomtalen. Det er identifisert 5 tema som indikerer uønska risiko og der tiltak er nødvendig for å redusere risikoen (rødt felt).

- Konflikt med fornminner – det er tidligere gjort funn i Leirvikaområdet og planområdet ble undersøkt i barmarksperioden i 2013. Anlegget vil ikke starte før avklaring med kulturminnemyndigheten er gjennomført og området er frigitt.
- Planområdet berøres av eksisterende støyforhold – støysonekart er utarbeidet.
- Planen medfører støy fra vegtrafikk – støyberegninger på fasader er utførte og det skal gjennomføres støydempende tiltak med at det blir lagt en jordvold langs vegen.
- Andre ulykkespunkt – Brua over fv. 354 er høy, omtrent 12 meter. Den vil bli sikra med rekkverk.
- Naturlig terrengformasjon – det blir fjellskjæringer som må sikres med bolter. Høye skjæringer må sikres med gjerde. Høge fyllinger og bruer sikres med rekkverk.

- Trafikkulykker ved anleggsgjennomføringen kan ikke utelukkes – arbeidsvarsling er påkrevd og området skal sikres. Kun kortere strekninger er sammenfallende med dagens E39.

Tema i ROS-analysen omtales også i egne avsnitt i planomtalen.

9.1.1 Kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner, i form av hus eller andre bygninger, av nyere dato innenfor planområdet, eller som på annen måte blir påvirket av anlegget.

Det ble utført arkeologiske forundersøkelser i barmarksesongen 2013 og det ble gjort tre funn av automatisk freda kulturminner i veglinja. Alle tre er omtalt som «Bosetning-aktivitetsområde fra steinalder». Det vises til rapport utarbeidet av Møre og Romsdal fylkeskommune. Alle tre lokalitetene blir vurdert å ha høy vitenskapelig verdi.

ID 170861 – Lok 1

Ligger på eiendommen gnr. 120 bnr. 5 mellom Øygardsbekkane. Utstrekninga av lokaliteten kan ha ei relativ beskjeden utstrekning. Ingen av artefaktene kan dateres typologisk. Funnet av flintartefakter er gjort i utkanten av planområdet. Funnet ligg i ytterkanten av det som er satt av til anlegg- og riggområde og er ikke berørt av anlegget (vegkropp etc.). Den registrerte lokaliteten reguleres som H730_1, båndlegging etter kulturminnelova. Utenfor denne sonen er det lagt til ei ny 5-meterssone, sone med angitte særlige hensyn H570_1. I bestemmelsene er det tatt inn vilkår for bruk og bevaring av disse områda.

ID 170859 – Lok 2

Ligger på samme jorde som forrige, men omtrent 6 – 7 høydemeter lavere. Utstrekninga av lokaliteten er relativt beskjeden. Heller ikke dette funnet kan dateres eksakt. Funnet ligger omtrent midt i veglinja.

Statens vegvesen tilrådte i vedtatt plan Halså kommune at det ble søkt dispensasjon fra fredningsføresegnene på vilkår av at området ble nødvendig utgravd og dokumentert.

Funnet blir regulert med områdebestemmelser, RpBO. Det ble tatt inn i bestemmelsene krav om at området skal være nødvendig utgravd og dokumentert før anlegget kan settes i verk. Funnet blir liggende under vegfyllinga og driftsvegen. Dersom vegen her skal flyttes må det startes opp en ny planprosess. Det er søkt etter mulige andre traséer i området, men den foreslåtte linja i vedtatt plan er den eneste som tilfredsstiller krava i vegnormalene. Den arkeologiske utgravingen knyttet til vilkår for dispensasjon til inngrep ble gjennomført i perioden juni-august 2019. NTNU Vitenskapsmuseet har varslet Riksantikvaren om dette, som sender ferdigmelding til tiltakshaver. Dette betyr at området er frigitt og klar til utbygging.

ID 170860 – Lok 3

Ligger på eiendommen gnr. 119 bnr. 3 i det området der krysset mellom E39 og fv. 354 er planlagt. Også her var funnet flintartefakter. Området er tidligere omrota og området rundt funnet er prega av tidligere aktivitet som f.eks. vegbygging.

Statens vegvesen tilrådte ovafor Halså kommune at det ble søkt dispensasjon fra fredningsbestemmelsene på vilkår av at området blir nødvendig utgravd og dokumentert. Funnet blir regulert med områdeføresegner. Det ble tatt inn i bestemmelsene krav om at området skal graves ut og dokumentert før anlegget kan settes i verk.

Funnet ligg midt i veglinja for nytt kryssområde E39 x fv 354. Her er det vegnormalene sine krav til kryssutforming og sikt som er styrende for plasseringa. I tillegg gir plasseringa det minste inngrepet i produktivt jordbruksareal. Dersom krysset skal flyttes nærmere nybrua vil brekkverket komme innfor siktsona og sikthindrende anlegg er ikke tillatt innfor siktsona. Brekkverk blir regnet som sikthinder. Kurveradiusen på vegen ut av Valsøybrua avgrensar hvor langt vestover krysset kan flyttes.

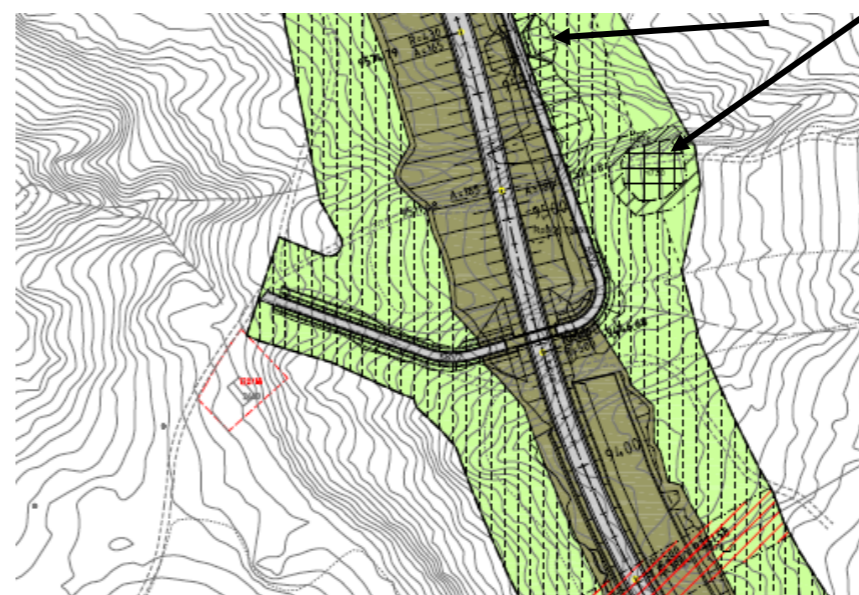
Det ble gjort forsøk på å unngå berøring av funnstedene. Terrenget og krav til geometri gjorde at dette ikke var enkelt. Den arkeologiske utgravingen knyttet til vilkår for dispensasjon til inngrep ble gjennomført i perioden juni-august 2019. NTNU Vitenskapsmuseet har varslet Riksantikvaren om dette, som sender ferdigmelding til tiltakshaver. Dette betyr at området er frigitt og klar til utbygging.

For ID 170861 er det mulig å unngå at det blir gjort inngrep i marka da dette ligg helt i ytterkant av planområdet. For de to andre funna må det startes på ei ny vurdering av plassering av veglinja. Ny plassering er heller ikke garantert å unngå at det blir gjort nye funn.

Statens vegvesen vil tilrå at kommunen søker dispensasjon fra fredningsføresegnene dersom dette er mulig.



Figur 36 plassering av arkeologiske funn Leirvika -ID 170860



Figur 37 plassering av arkeologiske funn nordvest for Stokkelva – ID 170859, ID 170861

9.1.2 Støyreducerende tiltak

Det vil alltid være en viss usikkerhet knyttet til beregningsresultata. Særskilt for eiendommer som ligger i grenseområdet for om tiltak bør gjennomføres, er det viktig å være klar over dette. Usikkerheta er knyttet til både verktøy og datagrunnlag. Fasadeberegninger er gjort på 1. etasje omtrent 2 meter over bakken og 2. etasje omtrent 4,5 meter over bakkenivå. Støyberegninger viser at et bygg blir berørt, se også kart X101 og X102:

Der det kan være aktuelt med støytiltak i tilknytning til vegen er det satt av tilstrekkelig areal til dette i reguleringsplankartet. Det blir oppnådd god nok skjerming av bygget på gnr. 119 bnr. 9 når det blir lagt opp en jordvold langs E39. Som tabellen viser kjem den beregna støyen fra trafikken under kravet på 55 dB. Støyskjermingstiltaket skal stå ferdig samtidig med ny veg på den aktuelle strekninga.

9.1.3 Sikring langs veg

Sikringstiltak langs veg er omtalt under omtale av veg og bruer, jfr. kap. 7.

9.1.4 Ingeniørgeologi - krav, dokumentasjon og oppfølging

For detaljer vises det til Rapport nr. 2010091384-003 datert 6.11.2012 utført av Statens vegvesen. Bergskjæringene blir bygd på en slik måte at steinsprang og isras fra disse skal unngås. For skjæring opp til 20 meters høyde kan det bygges med hylle for å øke stabiliteten. I tillegg må skjæringene bli sikra med sikringsmidler der dette er nødvendig. Bergsikring utføres normalt ved bolting, steinsprang-/isnett og fjellband. På særs dårlige parti kan eventuelt sprøytebetong brukes.

Skjæring der det er snødrevproblematikk bør slakkes ut. Lause masser på toppen av skjæring må og stabiliseres.

Ved sprenging av bergskjæringene skal ingeniørgeolog anwise den permanente sikringa på bakgrunn av kartlegging. Kartlegging skal gjøres i form av bilder. Det må settas av tid og mulighet for ingeniørgeolog til anvisning fra korg. Det må regnes med at det blir nødvendig å sette inn bolter etter kvart som skjæringa blir sprengt. Dette er et viktig aspekt i høve til arbeidssikring.

Utført sikring skal dokumenteres med bilder, der sikringsmidler og kvalitet vises tydelig. For bolter skal det opplyses boltelengde og forankringstype.

Anleggstekniske forhold er ikke vurdert særskilt. Skjæringene kan enten bygges med pilotveg på toppen av planlagt skjæring, ordinær pallboring, eller i de bratteste områda bruke ei boremaskin med lang rekkevidde fra et lavere nivå. Dette blir avgjort i hvert enkelt tilfelle. Det blir tilrådd å gjøre ei vurdering av risiko og konsekvens for bygging av bergskjæringene som er planlagte nær inntil eksisterende E39 i begge endene av delparsellen. Det må tas særskilt hensyn til størrelse på salver, sikringsomfang og mulighet/lengde for totalstenging av vegen. Risikovurderinga gjøres i byggeplanfasen.

Salvesprenginga kan på deler av strekninga bryte inn mot markerte sprekkeflater med denne retninga. Dette kan føre til overheng i den vestre skjæringsveggen. Der det er mulig bør det bli lagt opp til å borre kontur inntil parallelle sprekker, slik at sprekkeflata lager den endelige skjæringsveggen. Dette for å unngå stabilitetsproblem. Endelige beslutninger må tas under bygginga. Skjæringa er stedvis så høy at det kan bli nødvendig å ta den ut i to pallhøyder og å sikre med bolter det øvre nivået før nederste pall skytes.

Om det blir lagt inn hylle med bredde større enn 5 meter der skjæringa blir på det høyeste vil det være mindre problem med stabiliteten, og mengde bergsikring vil bli redusert. Noe overmasse må påregnes gå grunn av de parallelle sprekke og oppsprekking som går parallelt med terrengoverflata (eksfoliasjonssprekker). I myrområder er det viktig å lede vatnet bort fra skjæringene. Det er observert et fåtall bygninger i nærheten av ei bergskjæring i Leirvika.

Fundamenteringsforholda må kartlegges for bygninger nærmere enn 100 meter. Det bør settes krav til rystninger og det bør utføres befaring av bygningene nærmere enn 100 meter på lausmasser og 50 meter på berg. Befaring av bygningene må gjennomføres så nærme opp til anleggsstart som mulig.

Ved anleggsarbeid nær grunnvassbrønn kan det være behov for nødvendige tiltak for å beskytte denne mot avrenning av forurenset vatn fra veganlegget.

Rensk – vegetasjonsmasser, blokk og trær må fjernes godt ovenfor den prosjekterte skjæringstoppen. I samsvar med handbok 018 skal bergoverflata renskes for all vegetasjon og lause masser til minimum 2 meter fra endelig skjæringskant.

Sikringsbolter – det kan bli behov for at sikring av øverste nivå i skjæringene må gjøres ferdig før hele salva er lasta ut, av hensyn til tilkomst til området og sikkerhetsårsaker. Forventa bolteomfang er 1 bolt per 10-20 kvadratmeter i de høyeste skjæringene og tilsvarende 1 bolt per 30-40 kvadratmeter i de lave. Dette detaljeres i byggeplanen. Steinsprangnett, isnett, innsprengt kammer og terrenggrøft kan være aktuelt å bruke på enkelte strekninger.

Avskjærende terrenggrøft bør planlegges for å unngå vatn og is i bergskjæringene. Mur over skjæringskant kan være nødvendig på parti med lausmassedekke og skrått terreng over skjæringene. Sognemur eller tørrmur er aktuelt. For sprengningsopplegg vises det til rapport 2010091384-003 side 24.

9.1.5 Geoteknikk

For detaljer vises det til Rapport nr. 5123868-1 datert 16.11.2012 utført av Norconsult AS. Generelt blir det tilrådd å skifte ut vegetasjonsmasser/masser med låg motstand med sprengtstein. For å unngå setninger blir det tilrådd utskifting av masser ned til fjell, lagt med overhøgde og å komprimere området med vibrovals før utlegging av steinmassene. Se vedlagt rapport for nærmere detaljer.

Et detaljert opplegg for komprimering av vegfyllinger må utarbeides ved byggeplanlegging. Det må også være muligheter for justeringer under den innledende fasen på anlegget. Komprimering kan utføres som omtalt i Statens vegvesen si Håndbok 018 versjon januar 2011. Restriksjoner på rystelsene kan kreves ved bruk av vibrerende valse på steinfylling på grunn av lokal forekomst av særs sensitive materialer langs traseen. Et opplegg med rystelsesmålinger og kontroll mot en grenseverdi blir tilrådd (10 mm/s).

9.1.6 Rasfare

Tilrådingene i både rapporten om geologi og geoteknikk må etterfølges og for flere detaljer vises det til disse.

Statens vegvesen: Nr. 201091384-003 datert 6.11.2012

Norconsult AS: Nr. 5123868-1 datert 16.11.2012

Det er ikke avdekka spesielle forhold som gjør det særskilt utfordrende å sikre de nye skjæringene, og det er tatt høgde for å hindre rasfarlige situasjoner i utforminga av sideterrenget. Grøftebreidda og helning på skråningsutslag er blant annet utforma med tanke på ras og steinsprang.

9.2 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfoldlova (nml)

Veglinja kommer ikke i berøring med verneområder, viktige naturtyper eller rødlistearter. Konsekvensen av planen for naturmiljø er vurdert til å være liten negativ, jfr. metode omtalt i Statens vegvesens handbok 140 Konsekvensanalyser.

Området og tiltaket er vurdert ut fra de prinsippa som står i naturmangfoldlova, mellom anna om kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming (§§ 7 og 8 – 10). Naturmangfoldlova § 8 omhandler kunnskapsgrunnlaget. Denne kunnskapen skal primært baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, både vitenskapelig og erfaringsbasert. “Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til saka sin karakter og risiko for skade på naturmangfoldet” (nml § 8). På bakgrunn av de innhenta opplysningene blir det vurdert at kravet til kunnskapsgrunnlaget er oppfylt i følge § 8 i naturmangfoldlova. Tilgjengelig informasjon om naturverdiene er innhenta fra Naturbase, Direktoratet for naturforvaltning WMS, Artskart, Miljøregistrering i skog, NVE(vassdragsdata) og aktuell litteratur.

§ 9 (føre-var-prinsippet) er lite relevant på grunn av at kravet til kunnskapsgrunnlag i § 8 er oppfylt. § 10 (økosystemtilnærming og samla belastning). Av eksisterende inngrep i området fins det spredt boligbygging, eksisterende vegnett, steinbrudd og høgspennings kraftlinjer. En søknad om småkraftverk som var under planlegging i Stokkelva i 2012 har blitt trukket/henlagt. Svorka har trukket seg fra prosjektet. Det er ikke planlagt flere tiltak i området som kan belaste økosystemet. Med bakgrunn i det som er omtalt ovafor kan ikke Statens vegvesen se at den samla miljøbelastninga i området blir så stort at tiltaket ikke kan gjennomføres. § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver). Kostnadene som skal gjøre at tiltaket gir minst mulig skade på natur er en del av vegprosjektet og blir dekt av tiltakshaver. § 12 (miljøforsvarlege teknikker og driftsmetoder). Det er ønskelig å bruke de mest skånsomme metodene og teknikkene i forhold til miljø. Disse metodene skal omtales i ytre miljøplan (YM-plan) i samband med byggeplanen. Det nye veganlegget vil ikke påvirke forholda for den anadrome fiskebestanden lenger nede i vassdraget.

9.3 Vegetasjon og revegetering

Under anleggsperioden skal det vises hensyn til natur og landskapsverdier. Det er frodig vegetasjon i området der vegen blir planlagt og det skal satses på naturlig innvandring på sideareal der det er mulig. Naturlig revegetering blir sikra med at eksisterende toppjord fra området blir tatt vekk, mellomagra og brukt til vegetasjonsetablering på anlegget. Intensjonen med dette er at vegetasjonssamfunn langs eksisterende veg blir videreført på det sideterrenget som blir berørt. Frøbankjorda som blir tatt vare på inneholder lokale frø, plante- og rotdele. Det er viktig at de ulike vekstmassene/vegetasjonsmassene blir lagra på særskilte områder og at de ikke blir blanda med andre vegetasjonsmasser. Det er særskilt viktig at matjord ikke blir lagt ut i skogsterreng, mellom anna på grunn av faren for spreining av ugras.

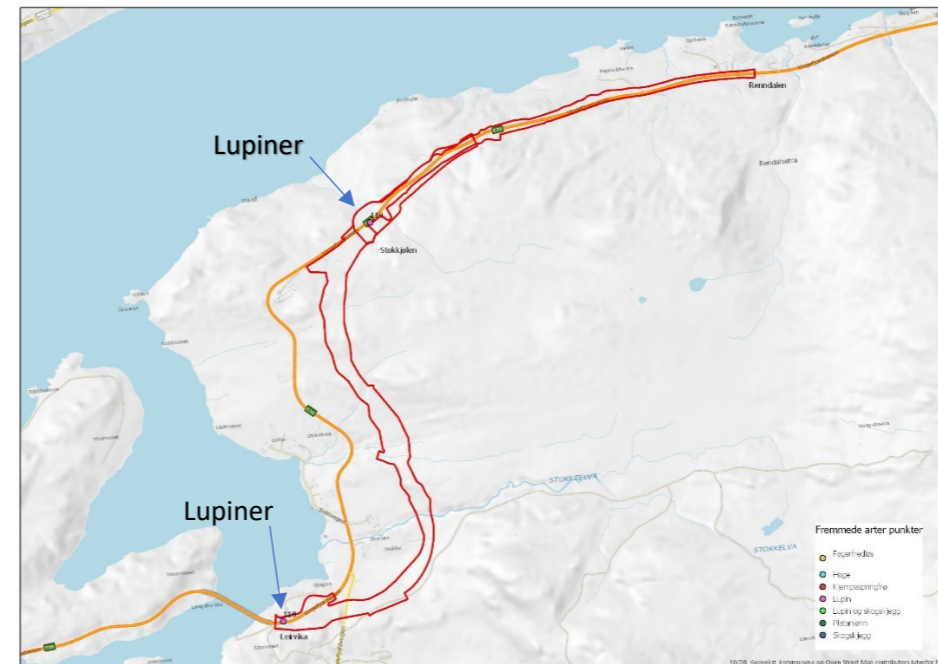
Skråninger på fyllinger skal holdes frie for høg vegetasjon. Det er viktig med god siktrydding av hensyn til både god sikt, god utsikt og viltkryssinger. I området ved kryssing av fv. 354/Leirvikatunnelen må det ryddes for skog og kratt fordi faren for viltpåkjøring er stor i dette området.

Det blir planlagt med at den nye vegen skal krysse Stokkelva oppstrøms dagens krysspunkt. Avstanden ned til nåværende kryssing er 385 meter. Brua over Stokkelva har ei høgde på omtrent 7 meter over vannstanden og lengda på brua er 40 meter. Tiltaket vil ikke føre til inngrep direkte i selve vassstrengen og den naturlige elvebunnen skal tas vare på. Det må sikres at det ikke blir avrenning til elva i samband med anleggsarbeidet. Erfaring viser at det er vanskelig å gjennomføre et veganlegg og brubygging uten å gjøre inngrep i vegetasjonsbeltet langs vassdrag. Inngrepet skal gjøres så lite og så skånsomt som mulig. Det er også viktig at skadene blir reparerte straks og at inngrepet blir lite synlig i etterkant. Hensynet til kantvegetasjonen langs elver og bekker er tatt inn i bestemmelsen § 3.11.

9.4 Fremmede skadelige arter

I følge Artsdatabanken ble det ikke gjennomført registrering av fremmede skadelige arter i forbindelse med reguleringsplanarbeidet før 2015. Området ble således ikke synfart i barmarksesongen.

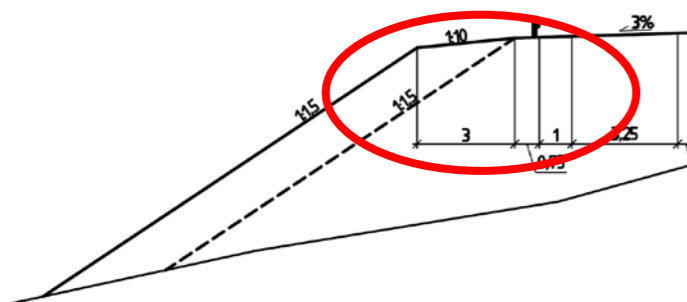
I forbindelse med den biologiske kartleggingen sommeren 2019 ble det laget et kart over fremmede arter. Det ble registrert 2 forekomster av lupiner. Siden det nå har blitt registrert forekomster skal det utarbeides tiltaksplaner for håndteringa av de artene som er påvist før anlegget blir satt i gang.



Figur 38 Viser forekomster av lupiner som ble påvist ved befaring sommeren 2019 (figuren viser hele delparsell 2)

9.5 Vilttiltak

Hjorteviltbestanden i området er ikke uvesentlig og det er en del viltpåkjøringer både innafor og utafør registrerte beiteområder. Hjorteviltet betyr en del lokalt både som rekreasjon og næringsinntekt. Det vil ikke være mulig å hindre at hjortevilt krysser vegen og da må vegen utformes slik at kryssinga skjer mest mulig sikkert både for dyr og trafikanter. Vegen vil ha en barrierevirkning der den ligger i skjæring, omtrent profil 9750 til 10450. Problemet med hjortevilt påkjøringer blir i utgangspunktet trolig størst mellom profil 10450 og 10850, der vegen ligger på stor fylling. Med vanlig utforming med rekkverk og fyllingsskråning 1:1,5 kan det være vanskelig å få øye på hjort som kommer i fart opp skråninga og hopper inn på vegen. For å motvirke overraskingsmomentet tilrår en å bruke ei breiere fylling med flatt parti utafør vegbanen på toppen. Erfaring viser at det gir god effekt på antall viltpåkjøringer. Langs hele strekningen etableres det en utvidet fylling med 3m utflating på utsiden av rekkverket. I de områdene som er mest utsatt for viltpåkjørsler er det brukt 4m utflating på utsiden av rekkverket. I tillegg blir det lagt opp til 10 meters siktrydding langs vegen. Det blir også gjort for at kjørende skal kunne oppdage hjorteviltet tidlig og ha mulighet til å kunne bremse ned tilstrekkelig. Undersøkelser viser at vegetasjonsrydding langs vegen bidrar med reduksjon av påkjøringer både for elg og hjort. Belysning av vegen kan vurderes som et anna tiltak.



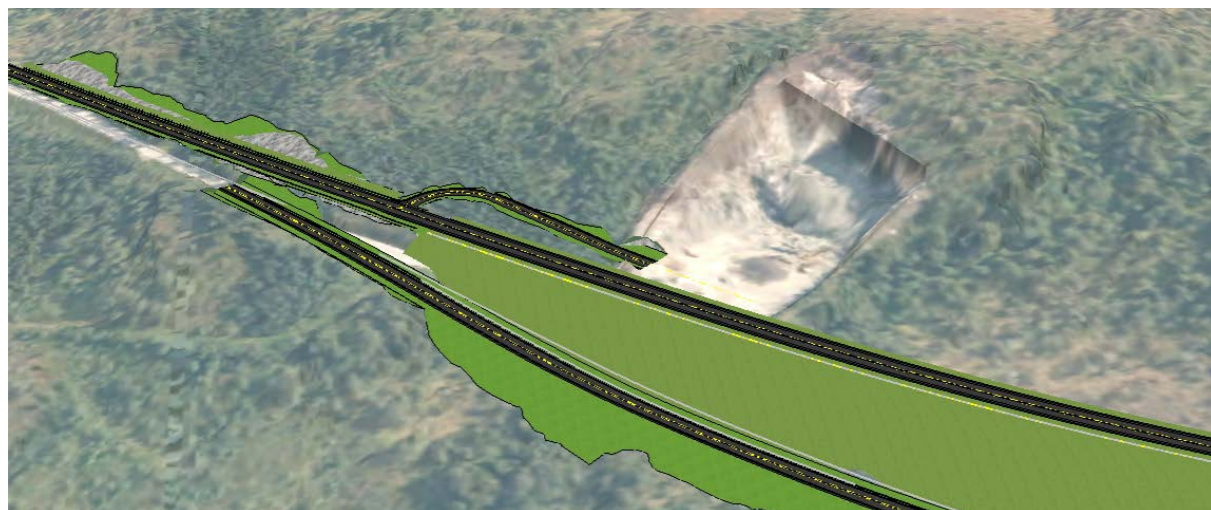
Figur 39 Viser utvidet fylling utenfor vegbanen for å redusere viltpåkjørsler

9.6 Bekkeomlegging

Sør for Oddhaugen renner en bekk. Denne blir avskjært av ny E39 med tosidige skjæringer på 10-12 meter. Dette gjør at bekken ikke er mulig å videreføre på den andre sida av vegen. Bekken blir tatt inn i rør og ført langs vegen ned til Ytre Øygardsbekken. Dimensjonen på røret vil bli så stort at det skal ta unna for flom. Kapasiteten til bekken videre vil bli kartlagt, og tiltak vil settes inn dersom bekkeløpet ikke har kapasitet til å motta den økte vassmengden. Bekken ligger i dag i så bratt terreng at den ikke er fiskeførende i det aktuelle området. Det er vanskelig teknisk, trafikkikkerhetsmessig og uøkonomisk å la den renne som åpen bekk langs europavegen.

9.7 Steinbrudd

På toppen av Stokkjølen går vegplanen over et regulert steinbrudd, «Stokkjølen steinbrudd». Nyvegen blir i dette området liggende på fylling og det må lages ny avkjøring til steinbruddet. Ny avkjøring blir omtrent 100 -120 meter lenger øst enn dagens. Reguleringsendringa medfører ikke noen endring av avkjørselspunktet. Illustrasjonen nedenfor viser plassering av ny adkomst til steinbruddet. Bruddet driver i dag i bakkant av 1. etappe. Det vil ikke være konflikt med 2. etappe og ny veg. Både eiendommen gnr. 120 bnr. 5 og gnr. 120 bnr. 13 vil få adkomstrett på den nye avkjøringa.



Figur 40 Illustrasjonen viser ny adkomst til steinbruddet og hvordan veg-geometrien går inn på steinbruddet. Utsnittet viser også hvordan gammelvegen må legges for å få gjennomført anlegget. Adkomsten er den samme som i reguleringsplanen som ble vedtatt i 2015.

9.8 El- og telekabler

Vassledninger

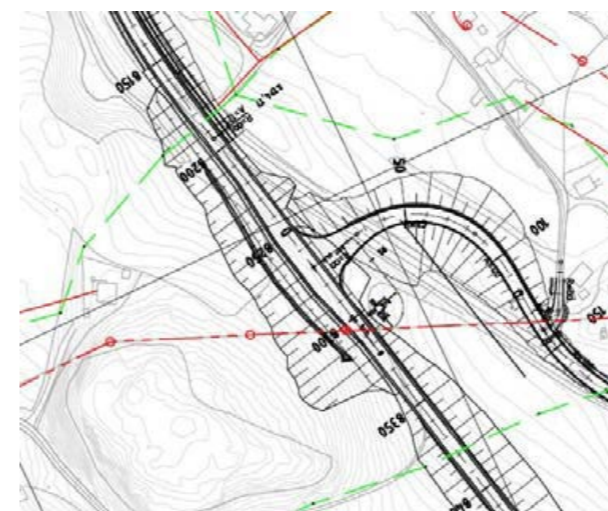
Omlegging av vassledningen ved Oddhaugen må planlegges i byggeplanfasen. Vassforsyninga skal ikke forringes.

Elektriske kabler

I alt krysser vegen høgspenningstraseen på tre punkt og i alle kryssingspunkta vil det være behov for å flytte på master. Kabling vurderes av netteier.

Telekabler

Der luftstekket krysser i profil 8380 blir nyvegen liggende på fylling og kabelen må trilig legges i bakken. Kryssinga ved profil 8185 skjer i skjæring og omlegging trenger ikke å bli nødvendig.



Figur 41 Kryssingspunkt for el- og telekabler ved Leirvika

9.9 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 mellomlagring 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.

9.9.1 Arealregnskap

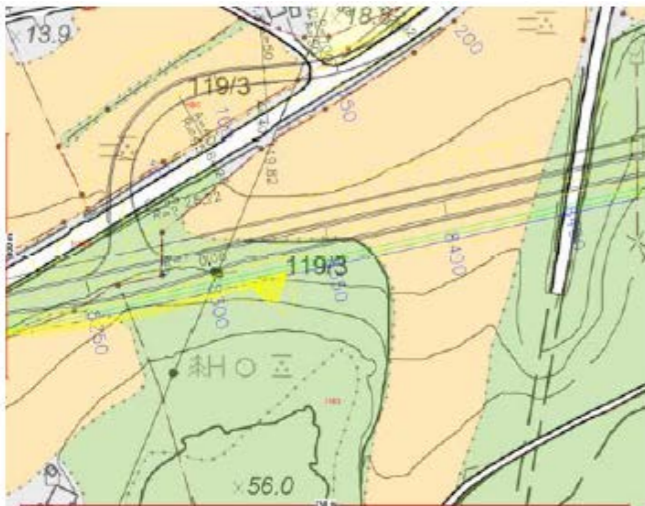
Bruk av dyrkajord til veganlegget i vedtatt reguleringsplan fra 2015:

	Permanent omdisponert	Midlertidig omdisponert
Dyrkajord, fulldyrka og beite	20900 m ²	10100 m ²
Skogsmark med ulik bonitet	115550 m ²	59925 m ²
Myr	37450 m ²	18050 m ²

Bruk av dyrkajord til veganlegget etter mindre reguleringsendring:

	Permanent omdisponert	Midlertidig omdisponert
Dyrkajord, fulldyrka og beite	15850 m ²	30800 m ²
Skogsmark med ulik bonitet	116125 m ²	158050 m ²
Myr	28100 m ²	28700 m ²

Tabell 2 Viser oversikt over omdisponert areal – både permanent og midlertidig omdisponering etter mindre reguleringsendring.



Figur 42 Berørt dyrkajord ved Valsøybrua. Lysebrun farge er dyrkajord.



Figur 43 Berørt dyrkajord ved Stokkeelva – to jordstykker blir delt. Lysebrun farge er dyrkajord.

9.9.2 Arrondering

Den nye vegen får betydning for arronderinga av dyrkajord, da den vil dele opp sammenhengende jordstykker. Forholda langs gammelvegen blir derimot betre og det produktive arealet som ligg på vestsida av E39 blir lettere tilgjengelig når trafikkmengden går ned. Skog og utmark blir delt fra driftscentra på en ny måte. Som avbøtende tiltak er det laga en felles undergang som skal sikre tilgangen til utmarksareala ved Stokke. I tillegg blir det bygd en del nye driftsveger i tilknytning til undergangen, omtrent 500 meter. Utforminga av vegen på austsida vil bli tilpassa i byggeplanen og i samarbeid med grunneierne. Slik vegen er framstilt på plankartet vil den legge minst beslag på dyrkajord.

Ingen vil få direkte avkjøringer fra den nye E39. Et anna avbøtende tiltak kan være å gjøre et makebytte av parseller. Dette gjelder eiendommene gnr. 120 bnr. 10 ved Bjønnahaugen og gnr. 120 bnr. 5 ved Oddhaugen.

9.10 Massedisponering

Det er lita jordoverdekning over fjell i området. Dette gjør at det i samband med anlegget vil bli sprengt ut en betydelig mengde fjell. Beregna volum av dette er omtrent 375 000 kubikkmeter fast fjell. Til sammenligning utgjør jordmasser om 130 000 kubikkmeter. Det er behov for utskifting av omtrent 50 – 60 000 kubikkmeter myr og andre dårlige masser. Steinmassene vil bli brukt til å bygge opp kjernen i fyllingene, mens jordmasser og anna dårlige masser blir brukt til avslaking av disse. Matjord og vegetasjonsmasser vil bli brukt som topplag på jordskjæringer og fyllinger. Så langt viser beregninger at anlegget har en balanse i massene, både fjell og andre typer masser.

9.11 Økonomi

Det har blitt gjennomført flere anslag. Nyeste anslag viser at kostnaden må økes til kr 297 mill. (2018-kr).

9.12 Omklassifisering

Det forutsettes at dagens E39 blir omklassifisert til kommunal veg. Avgrensinga mot fv. 354 er ikke fastlagt og det kan tenkes at fylkesvegen blir trukket fram til det nye krysset. Det vil bli gjort særskilt vedtak om hvilke strekninger som blir fylkeskommunal og kommunal etter at reguleringsplanen er vedtatt.

9.13 Interessesetninger

Det er lagt vekt på ei avveining av interesser og virkninger i planforslaget. Det er ikke avdekt store konfliktområder i planområdet. I tillegg til minstekravet i plan- og bygningslova har det vært direkte kontakt og dialog mellom de mest berørte grunneierne og Statens vegvesen. Grunneierne sine interesser er forsøkt ivaretatt så langt det er mulig. Halså kommune har også vært involverte i planarbeidet.

Utbedringsalternativet oppnår ikke god nok trafiksikkerhet eller framkommelighet som tilfredsstillende framtida sitt behov. Flere boliger vil få støvbelastning. Alternativet er også vanskelig å gjennomføre anleggsteknisk og krever delvis ganske store terrenginngrep for å sikre ei forsvarlig trafikkavvikling i anleggsfasen. Det er ikke gjort ei fullstendig utgreiing av eventuelle krav, eller konsekvenser, til områdestabilisering som følge av at den går gjennom områder med ustabile grunnforhold. Trafiksikkerhet og miljø er viktige moment i avveininga. Dei største interessesetningene gjelder bruk av dyrkajord, fornminner og viltinteresser. I planområdet er Statens vegvesen av den oppfatning at samfunnsinteressene knyttet til gjennomføring av tiltaket er så store at andre interesser her må vike.

10 Eiendomsforhold og grunnerverv

10.1 Berørte grunneiere

Gnr.	Bnr.	Fnr.	Navn	Adresse	Poststed
119	2		LERVIK DAN HARRY	VINJEFJORDSVEIEN 2734	6686 VALSØYBOTN
119	2	1	LERVIK DAN HARRY	VINJEFJORDSVEIEN 2734	6686 VALSØYBOTN
119	2	1	LERVIK PER	SJØGRESSVEIEN 3 C	6515 KRISTIANSUND N
119	3		RAKNES INGER TOVE WALSDØ (Død)	(Adresse mangler)	
119	3		RAKNES JONAS	VALSØYFJORDVEGEN 48	6686 VALSØYBOTN
119	8		VEISET CECILIE HELEN	KVERNESVEIEN 617	6531 AVERØY
119	9		LERVIK LARS	TRØHAUGEN 30	6686 VALSØYBOTN
119	11		HVITSAND REIDUN HALLGJERD	SOLLIVEGEN 60	6686 VALSØYBOTN
119	15		LERVIK EILIF MAGNE	FAGERHAUGVEGEN 18 B	6600 SUNNDALSØRA
119	18		LERVIK KÅRE	TRØHAUGEN 23	6686 VALSØYBOTN

Gnr.	Bnr.	Fnr.	Navn	Adresse	Poststed
119	24		STATENS VEGVESEN	Postboks 8142 Dep	0033 OSLO
119	24		STATENS VEGVESEN REGION MIDT	Fylkeshuset	6404 MOLDE
119	25		MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE	Postboks 2500	6404 MOLDE
119	25		STATENS VEGVESEN REGION MIDT	Fylkeshuset	6404 MOLDE
120	1		STOKKE REIDAR A	VALSETVEGEN 185	7350 BUVIKA
120	2		STOKKE REIDAR A	VALSETVEGEN 185	7350 BUVIKA
120	11		OTNES JOHN HENRY	TRØHAUGEN 7	6686 VALSØYBOTN
120	46		STATENS VEGVESEN	Postboks 8142 Dep	0033 OSLO
120	46		STATENS VEGVESEN REGION MIDT	Fylkeshuset	6404 MOLDE

Tabell 3 Viser oversikt over berørte grunneiere og andre med retter i planområdet pr. 2019.

10.2 Grunnerverv

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 oreigning av fast eiendom (ekspropriasjonerstatningslova) 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/oreigning (tvungen avståelse). Regionvegsjefen kan gjøre dette med hjemmel i veglova § 50, mens kommunen kan ekspropriere/oreigne med hjemmel i plan- og bygningslova § 16 – 2. Erstatning ved ekspropriasjon/oreigning vil da bli fastsatt ved rettslig skjønn. Grensen for regulert trafikkområde (annen veggrunn) danner grunnlaget for det som kan erverves/eksproprieres/oreignes til trafikkformål. Det vanlige er å sette grensa til minimum 2 meter utenfor fyllingsfot/skjæringstopp. I tillegg reguleres det vanligvis et areal på ca. 30 meter utafør trafikkarealet som blir erverva midlertidig (midlertidig anleggsbelte).

11 Avsluttende kommentar

Statens vegvesen oppfatter ikke at planforslaget inneholder store interessesetninger eller konfliktområder. Det ligger store samfunnsinteresser i tiltaket av hensyn til trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Tiltaket er en del av et større vegprosjekt som går mellom Betna i Halså kommune til krysset ved Stormyra (E39x fv. 680) i Hemne kommune. Hele strekninga vil få samme vegstandard og være tilpassa gjeldende normer som vegvesenet har.

REGULERINGSPLAN FOR E39 LEIRVIKA – RENNDALLEN, PARSELL LEIRVIKA – STOKKJØLEN

Planbestemmelser

PlanID: 20100001

Planforslaget er datert: 30.09.2019

Dato for siste endring av plankart:

Dato for siste endring av planbestemmelser: 30.09.2019

Dato for godkjenning:

§ 1 AVGRENSING

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart Blad 1/6 – Blad 6/6 datert 30.09.2019.

§ 2 REGULERINGSFORMÅL (PBL §§ 12-5, 6 og 7)

Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 Nr. 1)

Steinbrudd og masseuttak (BSM)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 Nr. 2)

Kjøreveg, privat veg (SKV)

Kjøreveg, felles veg (f_SKV)

Kjøreveg, offentlig veg (o_SKV)

Annen veggrunn - tekniske anlegg (o_SVT)

Annen veggrunn – grøntareal (f_SVG)

Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)

Landbruks-, natur-, friluftsmål samt reindrift (§ 12-5 Nr. 5)

Landbruksformål (LL)

Bruk og vern av sjø og vassdrag (§ 12-5 Nr. 6)

Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFV)

Hensynssoner (§ 12-6)

Faresone – Høgspenningsanlegg (H370_1-3)

Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_1)

Sone med angitte særlige hensyn (H570_1)

Bestemmelseområder (§ 12-7)

Kulturminner (RpBO)

Midlertidig bygge- og anleggsområde (#1-5)

§ 3 FELLESBESTEMMELSER

3.1 Byggeplaner

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

3.2 Terrengbehandling

Alle skjæringer og fyllinger skal avsluttes inn mot terreng slik at sideområda får ei estetisk god utforming og slik at overgangen mot eksisterende terreng blir naturlig.

Skråninger skal slakkes ut ved flatt terreng. Bratte skjæringer og fyllinger skal slakkes ut ved topp/bunn og få myke overganger. Alle berørte sideareal skal settes i stand og revegeteres med bruk av mellomlagra vekstmasser.

Grøfter skal tilsåes.

All toppmasse og undergrunnsjord/torvjord i ny veglinje, sideareal og anleggsområde skal tas av, mellomlagres og gjenbrukes i området. Toppmasser og undergrunnsjord skal lagres delte.

3.3 Omklassifisering av E39

Gammel veggrunn skal omklassifiseres slik at ansvarsforholdet er avklart før ny veg blir tatt i bruk.

3.4 Trafikkavvikling

Det kan tillates kortere perioder med stenging av kjørevegen når dette ikke er til fare for liv og helse. Etter sprenging skal opprydding av vegbanen skje snarest. Minst ett kjørefelt på eksisterende E39 skal være tilgjengelig for trafikk i begge retninger. Alle adkomstveger skal være åpne.

3.5 Kulturminner

Dersom det i samband med utbygginga blir oppdaga automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal kulturminnemyndigheten i Møre og Romsdal fylkeskommune kontaktes umiddelbart jfr. lov om kulturminner § 8 og all anleggsvirksomhet i det aktuelle området skal stanses straks.

3.6 Støy

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

3.7 Privatrettslige avtaler

Det skal ikke inngås privatrettslige avtaler som er i strid med planen.

3.8 Byggegrenser

Byggegrense langs vegen følger veglovens bestemmelser. Der eksisterende reguleringsplaner har anna byggegrense skal gjeldende plan følges. Eksisterende og lovlig oppsatte bygninger i byggeforbudssoona, med unntak av bygg som i planen er forutsatt revet, er tillatt. Det kan også utføres vedlikehold og utbedring av bygg. Gjenoppbygging etter eventuell brann eller naturskade, og tiltak/påbygg, forutsetter plassering utafor byggegrensa. Kommunen kan eventuelt gi dispensasjon etter søknad. Lokal skjerming av uteareal kan gjennomføres uten dispensasjon fra byggegrensa.

3.9 Frisikt

Innafor frisiktlinja skal det ikke være sikthindrende gjenstander, installasjoner eller vegetasjon som er høyere enn 0,5 meter over tilstøtende kjørebane sitt plan.

3.10 Fremmede skadelige arter

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

3.11 Kryssing av elver og bekker

Bruer, kulverter og stikkrenner knyttet til elver og bekker skal dimensjoneres for 200-års flomnivå med et klimapåslag på 40 %. Eksisterende vassføring og standard på vassdrag skal opprettholdes, tilslamming av elver og bekker skal unngås.

Kantvegetasjon langs bekker og vassdrag skal tas vare på der det er mulig.

Utslipp av skadelige stoffer og avrenning fra anleggsarbeidet til vassdrag skal alltid unngås

3.12 Vilkår i bygge-, anleggs og driftsperioden

Midlertidige bygge- og anleggsområder skal sikres på forsvarlig måte. Det skal etableres rutiner som hindrer avrenning av olje, kjemikalier og andre forurensende stoffer i grunnen. Det skal gjennomføres kontroll av

gjennomførte tiltak i anleggsperioden og i etterkant av utbygginga. Tilrådingene gitt i Rapport nr. 2010091384-003 «E39 Leirvika – Stokkjølen. Ingeniørgeologisk vurdering av bergskjæringer og skredrisiko» skal følges. Tilsvarende tiltak som samla sett er mer økonomisk fordelaktig kan vurderes.

Arbeidet må planlegges og gjennomføres slik at stabiliteten ikke blir svekka i anleggsfasene.

Tilrådingene i Rapport nr. 5123868-1 «Grunnundersøking for Reguleringsplan – Geoteknisk rapport» fra Norconsult AS skal følges. Tilsvarende tiltak som samla sett er mer økonomisk fordelaktig kan vurderes.

§ 4 BYGNINGER OG ANLEGG

4.1 Steinbrudd og masseuttak

Området gjelder eksisterende anlegg. Reguleringsplan «Stokkjølen steinbrudd» vedtatt 08.09.2015 gjelder der ny plan ikke overlapper.

§ 5 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.1 Offentlig kjøreveg

Områda merka o_SKV1-5 skal nyttes som offentlig kjøreveg.

5.2 Private og felles kjøreveger

Området merka f_SKV skal nyttes som felles kjøreveg. Statens vegvesen er ikke ansvarlig for drift og vedlikehold av private kjøreveger. Området skal opparbeides til formålet.

Følgende gards- og bruksnummer har rett til bruk:

f_SKV: gnr 119 bnr 1, 8, 9, 15 og 18 og gnr 120 bnr 11

SKV1: ingen endring i forhold til gjeldende bruksrett

SKV2-3: gnr 120 bnr 5 og 10

SKV4: gnr 120 bnr 5 og til drift av «Stokkjølen steinbrudd» (området er ikke matrikkelført)

I tillegg til opplista gards- og bruksnummer har alle med naturlig adkomst til sine eiendommer, eller til andre rettigheter langs vegen, bruksrett til vegen.

5.3 Annen veggrunn - grøntområde

Områda merka o_SVG skal nyttes til annet offentlig trafikkareal som grøfter, skjæringer, fyllinger, støttemurer, støyvoller/-skjermer, viltgjerder, rekkverk, stabiliserende tiltak etc. Det kan tillates oppført mindre bygninger og tekniske installasjoner knyttet til drift av veganlegget.

Formåls grensa for annen veggrunn og ny tomtgrense faller i hovedsak sammen og skal være 2-3 meter utafor skjæringstopp og fyllingsfot.

Områda merka f_SVG1 og 2 skal tilhøre f_SKV1.

Mindre vesentlige endringer i skråningsutslag innafor områdegrensene kan utføres som følge av uventa forhold, f.eks. grunnforhold.

På strekninger der hjorteviltkryssinger innebærer ei særskilt fare skal fyllinger og skråninger utformes slik at risikoen for påkjøringer blir minst mulig. I profilområda 9480 - 9740 og 10450-10700 skal fyllingene utformes så slake som mulig, på toppen minimum 4 meter og skråningsvinkelen skal ikke være brattere enn 1:3.

5.4 Annen veggrunn – tekniske anlegg

Områda merka o_SVT på bruene skal nyttes til rekkverk.

§ 6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (LNFR)

6.1 Landbruk (LL)

Områda gjelder eksisterende LNFR-områder.

Der jordbruksområder blir tatt i bruk til mellomlagring av masser skal lagringsområda være sikra mot blanding av massene. I alle områder der eksisterende dyrkajord blir omfatta av anleggsdrifta skal dyrkamarka istandsettes slik at den får samme kvaliteten som før inngrepa.

§ 7 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE

7.1 Friluftsområde i sjø og vassdrag

Området skal brukes i samsvar med formålet og bruken blir ikke endra som følge av planen.

§ 8 HENSYNSSONER

8.1 a-3) Faresone – Høgspenningsanlegg

Områda merka med H370_1-3 på plankarta, gjelder sikkerhetsone ved høgspenningsanlegg (luftstrekk eller jordkabel). Tiltak i disse områda skal godkjennes av ledningseier. Dersom det fins eksisterende høgspenningsanlegg som ikke er regulert til faresone på plankarta, innebærer planen ikke krav om fjerning av disse eller endring i gjeldende krav til tiltaks- eller byggeavstand fra disse.

8.2 c) Sone med angitte særlige hensyn

Området merka H570_1 gjelder vernesone rundt automatisk freda kulturminne. Innafor området skal kulturlandskapet med sin naturlige vegetasjon tas vare på og skjøttes på en god måte. Det er ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde, eller framkalle fare for at det kan skje, jfr. kulturminnelova § 3. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

8.3 d) Båndleggingssone

Området merka H730_1 er båndlagt etter lov om kulturminner og inneholder automatisk freda kulturminne med ID 170861. Den naturlege vegetasjonen skal tas vare på. Det er ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på annen måte utilbørlig å skjemme det freda kulturminnet og dette sitt verneområde, eller framkalle fare for at det kan skje, jfr. kulturminnelova § 3. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

§ 9 OMRÅDE BESTEMMELSER

9.1 Generelt

Midlertidig bygge- og anleggsområder (#1) gjelder områder som kan nyttes midlertidig til riggplass, midlertidig lagerplass for masser, anleggsveger og anleggsområde, parkering av anleggsmaskiner og andre forhold som er nødvendig for gjennomføring av anlegget.

Overskuddsmasser skal deponeres på godkjente deponiområder.

Etter avslutta anlegg opphører midlertidige reguleringsformål, områda skal ryddes, settes i stand og føres tilbake til det formål med bestemmelser som er angitt i planen. Arbeidet skal være avslutta senest i løpet av sommeren etter ferdigstillelse av veganlegget.

9.2 Midlertidig massedeponi (#2)

Punkt 9.1 skal gjelde. Området kan nyttes til riggområde og skal brukes til mellomlagring av masser.

9.3 Varig massedeponi (#3,#4)

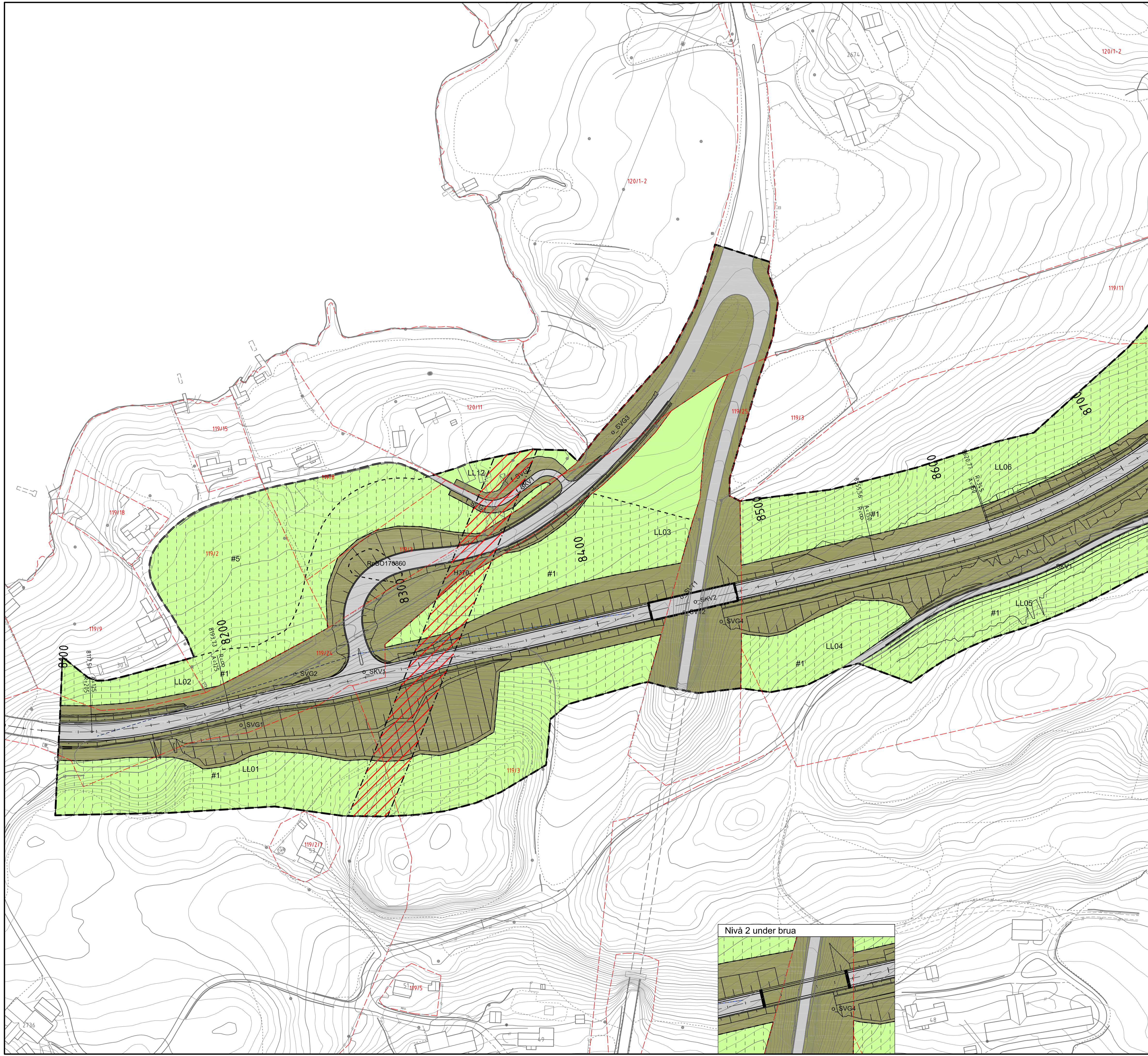
«Massedeponi er areal som kan nyttes til riggområde og deponering av masser. Det skal ikke gjøres inngrep i større områder enn nødvendig. Arealet skal bakkeplaneres og formes med god terrengtilpasning før avslutning av anlegget. Etter anleggsperioden er avslutta skal området tilbakeføres til landbruksformål.»

9.4 Kvikkleireforekomst (#5)

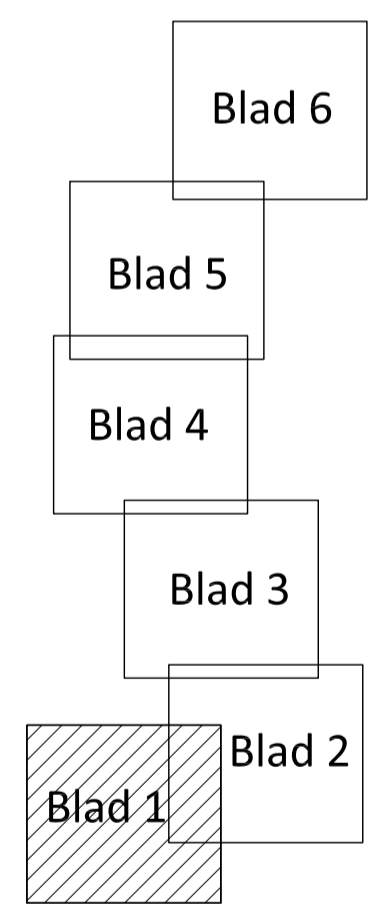
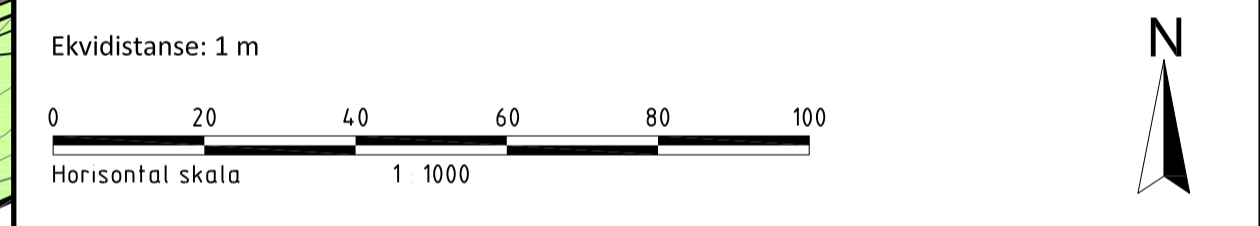
Det er oppdaget kvikkleire og det må settes i verk tiltak for å stabilisere grunnforholdene. Tiltakene skal ikke endre dagens arealbruk. All matjord skal tilbakeføres.

9.5 Kulturminner (RpBO)

Områder merka RpBO inneholder automatisk freda kulturminner, ID 170860 og ID 170859. Før iverksetting av tiltak i medhold av planen skal det gjennomføres arkeologisk utgraving. Det skal tas kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsettes.



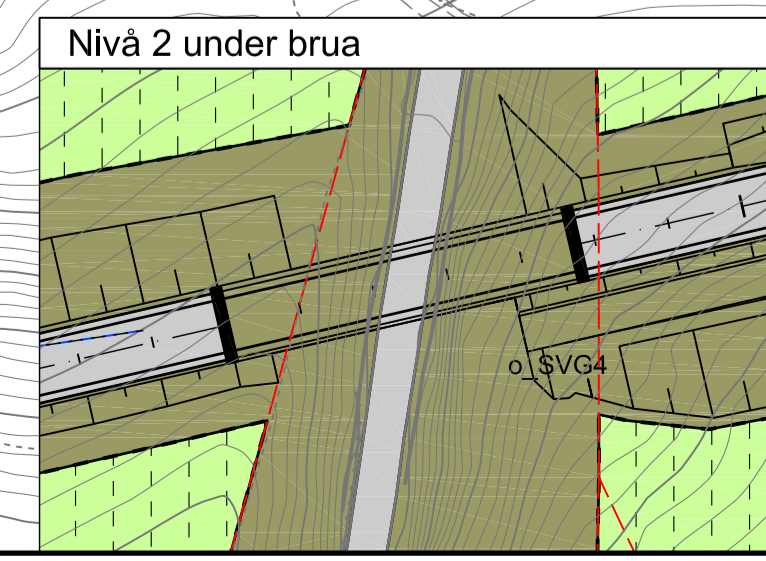
- Reguleringsplan PBL 2008**
- §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**
- BSM Steinbrudd og masseuttak (annen eierform)
- §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
- SKV Kjøreveg (annen eierform)
 - f_SKV Kjøreveg (felles)
 - o_SKV Kjøreveg (offentlig formål)
 - o_SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål)
 - 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)
- §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
- VFV Friluftsområde i sjø og vassdrag (annen eierform)
- §12-6 - Hensynssoner**
- H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
 - H570 Bevaring kulturmiljø
 - H730 Båndlegging etter lov om kulturminner
- §12-7 - Bestemmelseområder**
- RpBO Krav om nærmere undersøkelser
 - # Midlertidig bygge- og anleggsområde
- Linjesymbol**
- RpGrense
 - RpFormålGrense
 - RpBestemmelseGrense
 - Bebyggelse som forutsettes fjernet
 - Regulert senterlinje
 - Friskiklinje
 - Bru
 - Tunnel
 - RpFareGrense
 - RpAngittHensynGrense
 - RpBåndleggingGrense
 - PblMidtByggAnleggGrense
- Punktsymboler**
- Tunnelåpning
 - Brukar
 - Stenging av avkjørsel

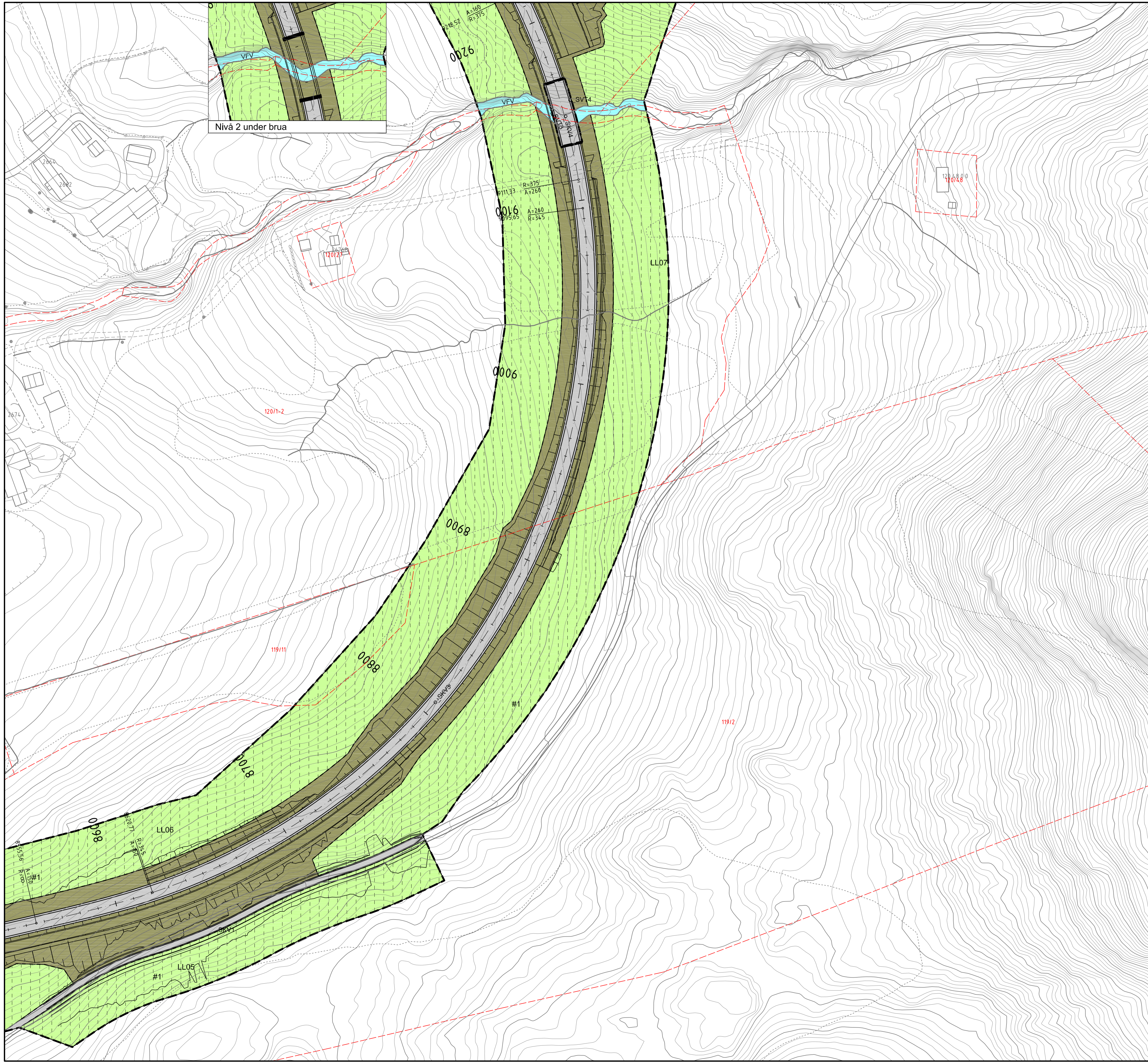


Saksbehandling etter plan- og bygningslova

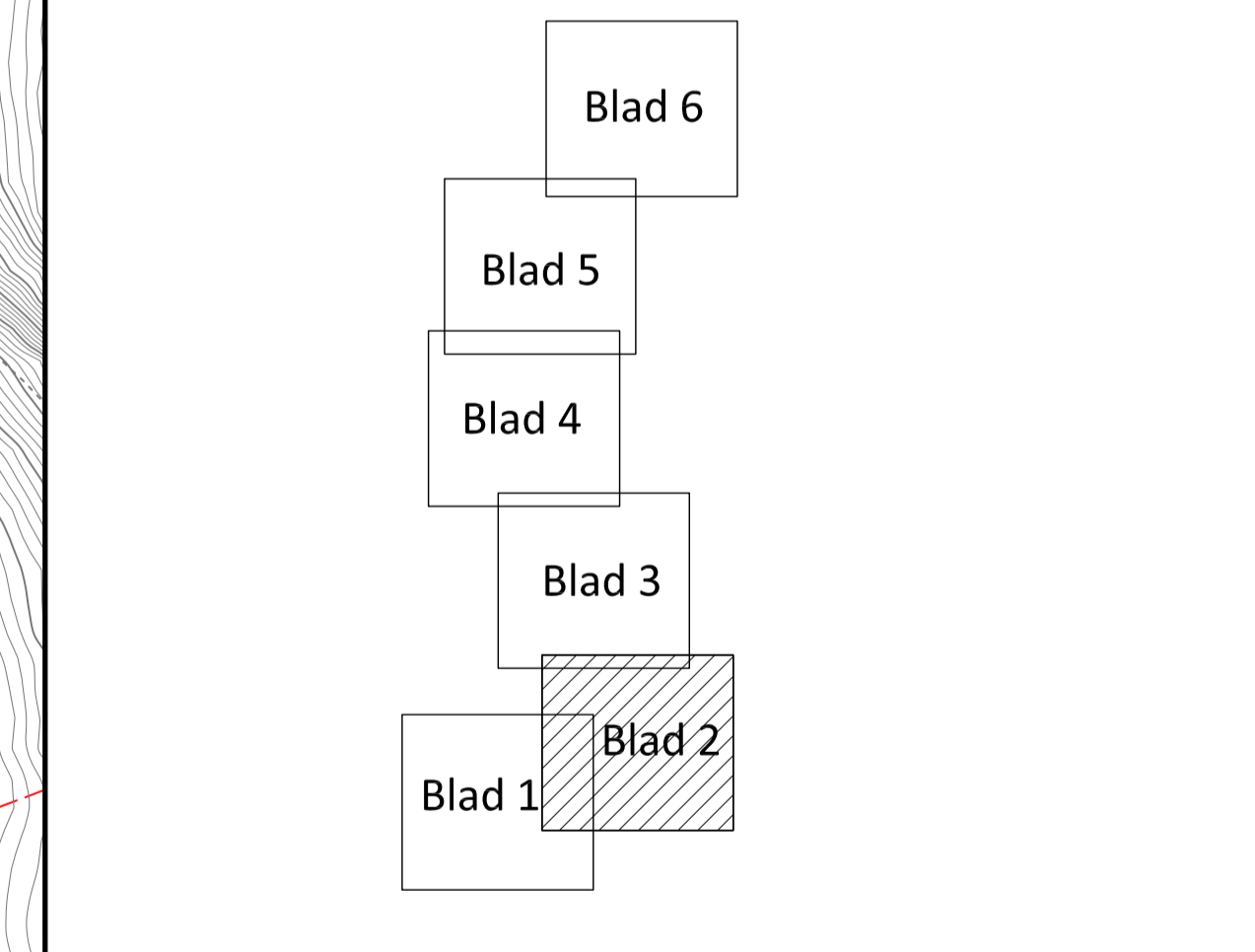
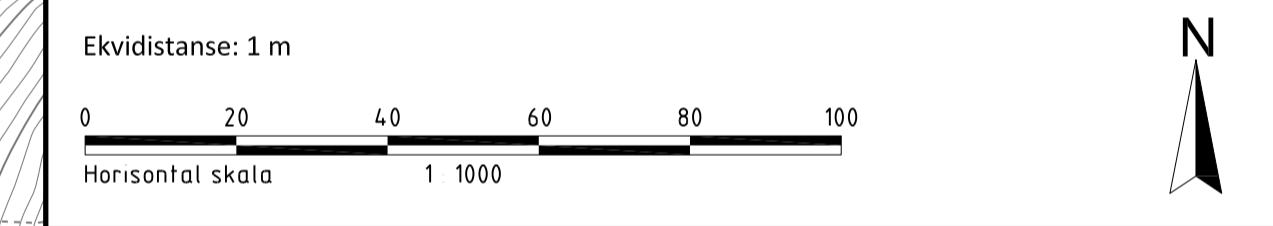
Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsendring	30.09.2019
Begrenset høring	11. okt. - 8. nov 2019

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev dato
	Kartgrunnlag tatt ut 26.02.2019, EUREF89 NTM Sone 8, NN2000				
Statens vegvesen E39 Hp 35/36 Leirvika - Stokkjølen Plankart		HALSA kommune Leirvika - Rendalen		Tegningsdato 2019-09-30 Bestiller svamif Produsert for Region midt Produsert av Region midt	
		Prosjektnummer 406248 Delprosjektnummer 15E0039B_054 Saksnummer PlanID 20100001 Målestokk A1 1:1000		Tegningsnummer / revisjonsboksnavn Blad 1/6	





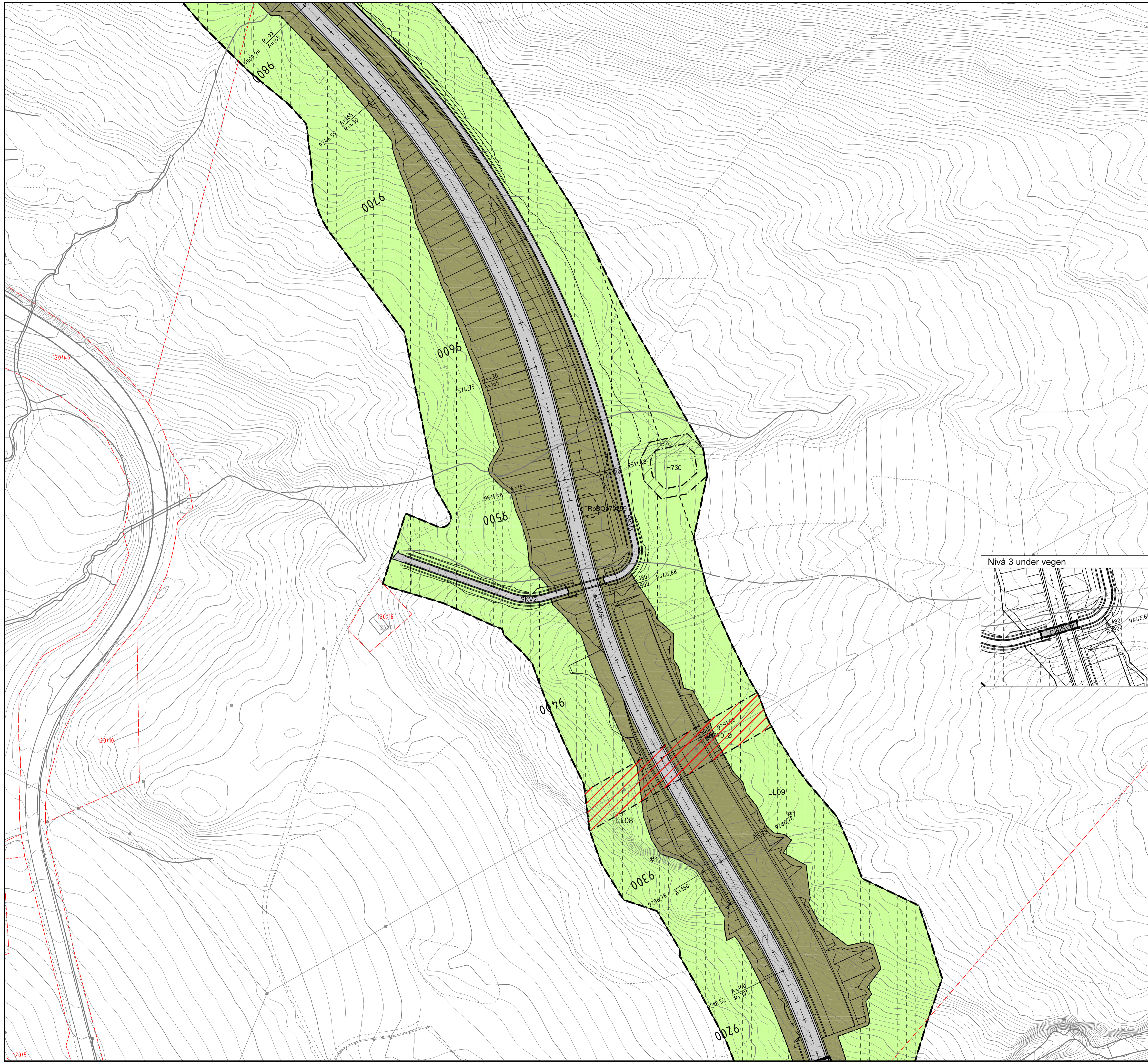
- Reguleringsplan PBL 2008**
- §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**
- BSM Steinbrudd og masseuttak (annen eierform)
- §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
- SKV Kjørveg (annen eierform)
 - f_SKV Kjørveg (felles)
 - o_SKV Kjørveg (offentlig formål)
 - o_SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål)
 - f_SVG Annen veggrunn - grantareal (felles)
 - o_SVG Annen veggrunn - grantareal (offentlig formål)
- §12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**
- LL Landbruksformål (annen eierform)
- §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
- VFV Friluftsområde i sjø og vassdrag (annen eierform)
- §12-6 - Hensynssoner**
- H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
 - H570 Bevaring kulturmiljø
 - H730 Båndlegging etter lov om kulturminner
- §12-7 - Bestemmelseområder**
- RpBO Krav om nærmere undersøkelser
 - # Midlertidig bygge- og anleggsområde
- Linjesymbol**
- RpGrense
 - RpFormålGrense
 - RpBestemmelseGrense
 - Bebyggelse som forutsettes fjernet
 - Regulert senterlinje
 - Friskiklinje
 - Bru
 - Tunnel
 - RpFareGrense
 - RpAngittHensynGrense
 - RpBåndleggingGrense
 - PblMidlByggAnleggGrense
- Punktsymboler**
- Tunnelåpning
 - Brukar
 - Stenging av avkjørsel



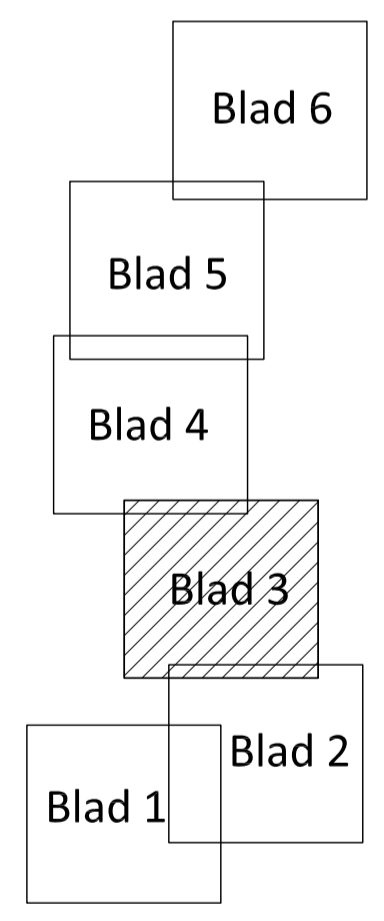
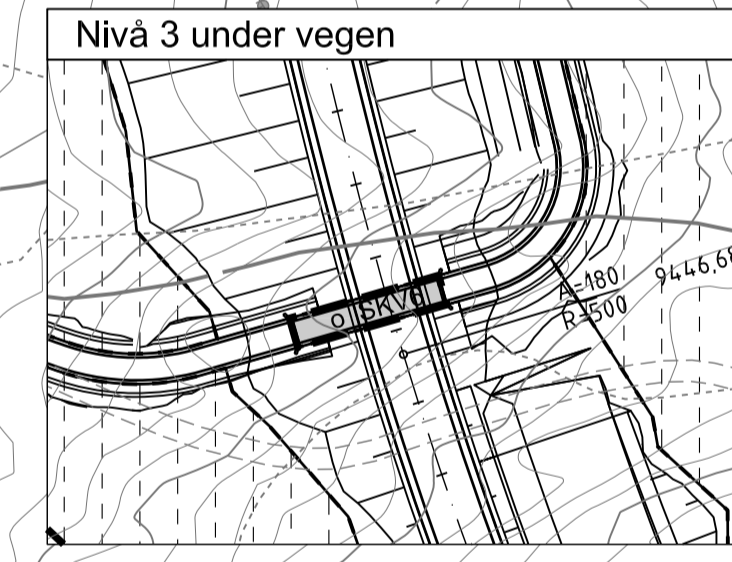
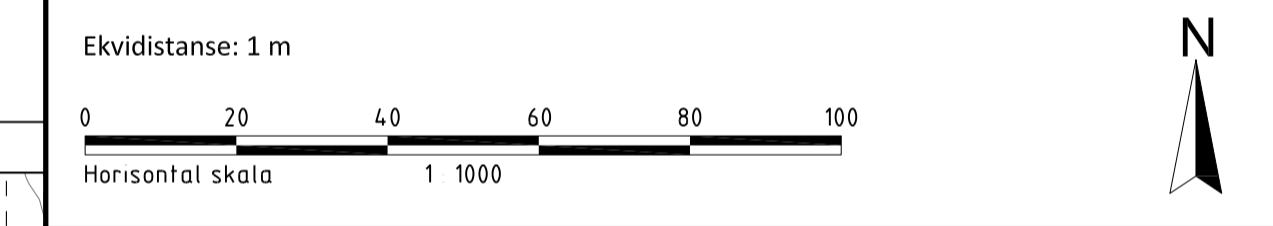
Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsending	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				
Statens vegvesen E 39 Hp 35/36 Lerвика - Stokkjølen Plankart		HALSA kommune Lerвика - Rendalen		Tegningsdato: 2019-09-30 Bestiller: svamit Produsert for: Region midt Produsert av: Region midt	
		Prosjektnummer: 406248 Delprosjektnummer: 15E0039B_054 Saksnummer: PlanID: 20100001 Målestokk: A1: 1:1000		Tegningsnummer / revisjonsbokstav: Blad 2/6	
Reguleringsplan		Utarbeidet av		Konsulentarkiv	
Utarbeidet av		Kontrollert av		Godkjent av	
resor					



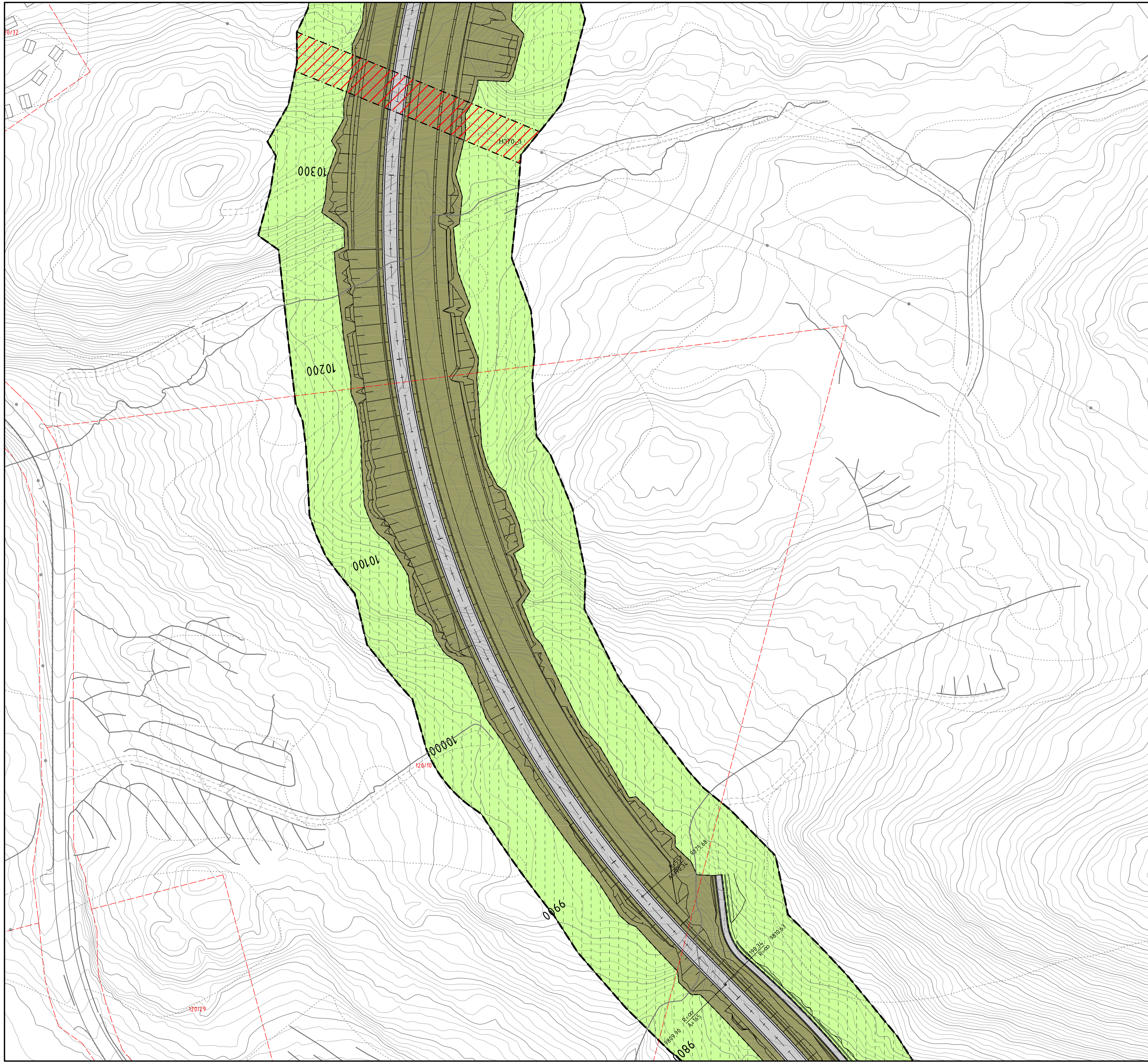
- Reguleringsplan PBL 2008**
- §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**
- BSM** Steinbrudd og masseuttak (annen eierform)
- §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
- SKV** Kjøreveg (annen eierform)
 - f_SKV** Kjøreveg (felles)
 - o_SKV** Kjøreveg (offentlig formål)
 - o_SVT** Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål)
 - f_SVG** Annen veggrunn - grantareal (felles)
 - o_SVG** Annen veggrunn - grantareal (offentlig formål)
- §12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**
- LL** Landbruksformål (annen eierform)
- §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
- VFV** Friluftsområde i sjø og vassdrag (annen eierform)
- §12-6 - Hensynssoner**
- H370** Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
 - H570** Bevaring kulturmiljø
 - H730** Båndlegging etter lov om kulturminner
- §12-7 - Bestemmelseområder**
- RpBO** Krav om nærmere undersøkelser
 - #** Midlertidig bygge- og anleggsområde
- Linjesymbol**
- RpGrense**
 - RpFormalGrense**
 - RpBestemmelseGrense**
 - Bebyggelse som forutsettes fjernet
 - Regulert senterlinje
 - Friskiklinje
 - Bru
 - Tunnel
 - RpFareGrense
 - RpAngittHensynGrense
 - RpBåndleggingGrense
 - PblMidlByggAnleggGrense
- Punktsymboler**
- Tunnelåpning
 - Brukar
 - Stenging av avkjørsel



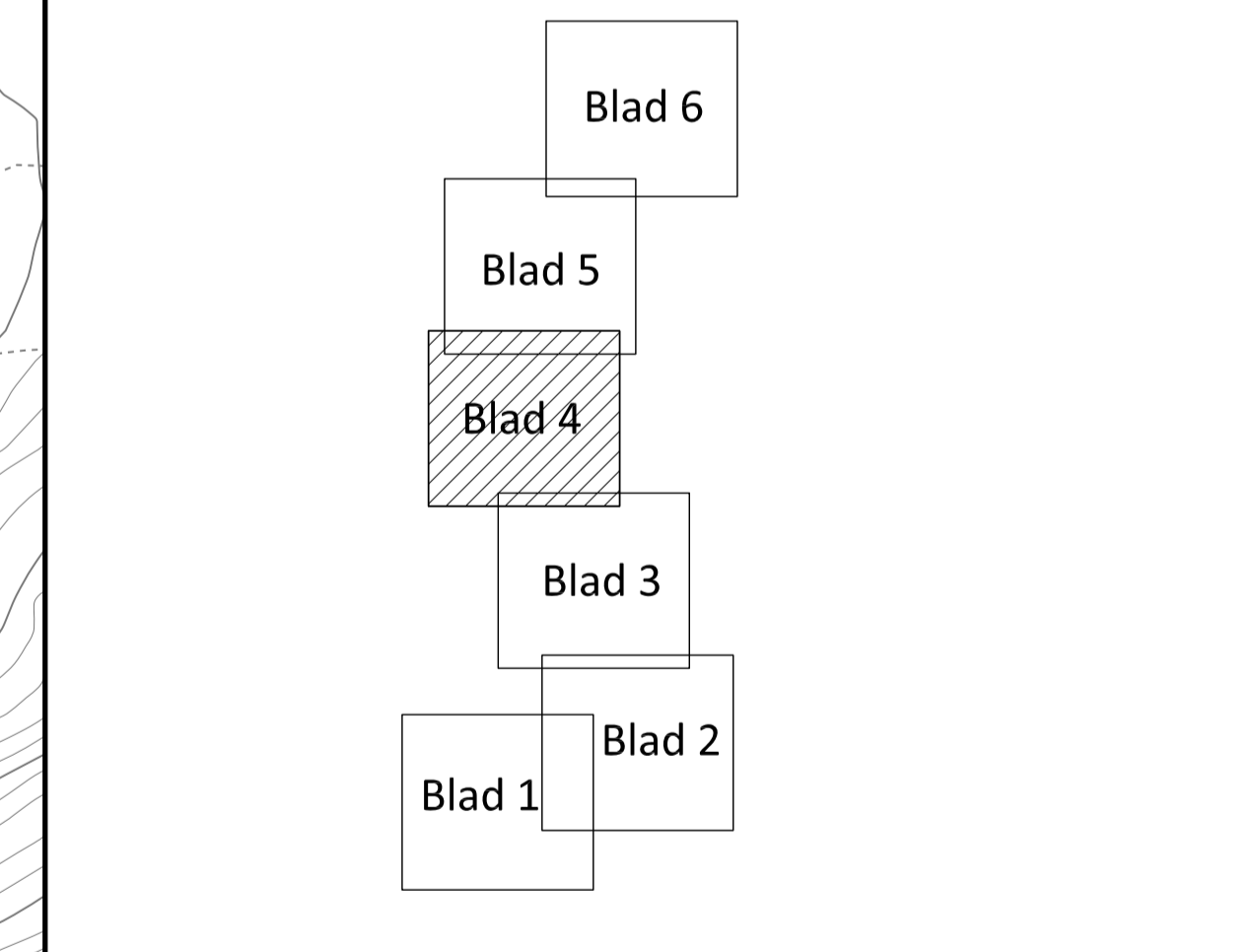
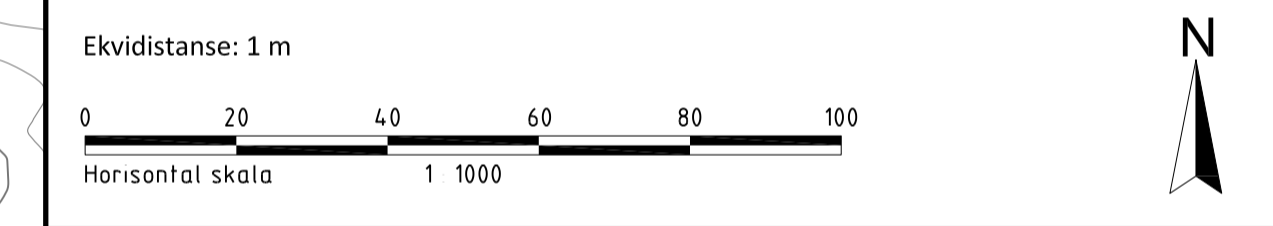
Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 2010
Vedtatt i KS 43/10	16.09.2010
Mindre reguleringsending	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: ivamit Produsert for: Region midt Produsert av: Region midt	
E39 Hp 35/36 Plankart: Lerivika - Stokkjølen			Lerivika - Rendalen		
Prosjektnummer: 406248 Delprosjektnummer: 15E0039B_054 Saksnummer: PlanID: 20100001		Målestokk: A1: 1:1000 Tegningsnummer / revisjonsbokstav: Blad 3/6			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsbokstav	



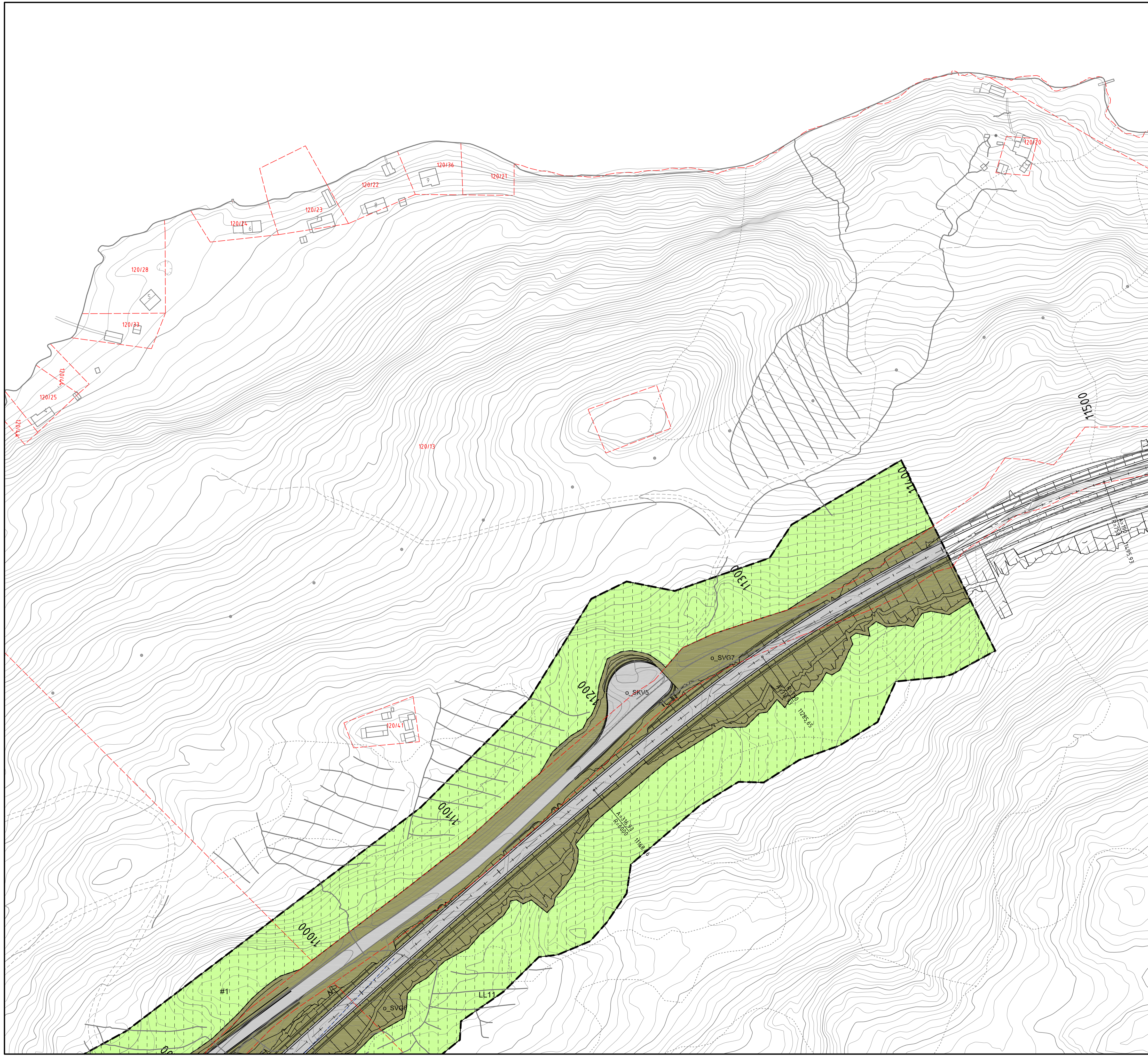
- Reguleringsplan PBL 2008**
- §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**
- BSM Steinbrudd og masseuttak (annen eierform)
- §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
- SKV Kjøreveg (annen eierform)
 - f_SKV Kjøreveg (felles)
 - o_SKV Kjøreveg (offentlig formål)
 - o_SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål)
 - 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)
- §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
- VFV Friluftsområde i sjø og vassdrag (annen eierform)
- §12-6 - Hensynssoner**
- H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
 - H570 Bevaring kulturmiljø
 - H730 Båndlegging etter lov om kulturminner
- §12-7 - Bestemmelseområder**
- RpBO Krav om nærmere undersøkelser
 - # Midlertidig bygge- og anleggsområde
- Linjesymbol**
- RpGrense
 - RpFormålGrense
 - RpBestemmelseGrense
 - Bebyggelse som forutsettes fjernet
 - Regulert senterlinje
 - Friskilinjje
 - Bru
 - Tunnel
 - RpFareGrense
 - RpAngittHensynGrense
 - RpBåndleggingGrense
 - PblMidlByggAnleggGrense
- Punktsymboler**
- Tunnelåpning
 - Brukar
 - Stenging av avkjørsel



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 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
E 39 Hp 35/36		Lervika - Rendalen		Bestiller	ivåmit
Plankart				Produsert for	Region midt
				Produsert av	Region midt
				Prosjektnummer	406248
				Delprosjektnummer	15E0039B_054
				Saksnummer	
				PlanID	20100001
				Målestokk	A1 1:1000
				Tegningsnummer /	
				revisjonsbokstav	Blad 4/6



Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

BSM Steinbrudd og masseuttak (annen eierform)

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

SKV Kjøreveg (annen eierform)

f_SKV Kjøreveg (felles)

o_SKV Kjøreveg (offentlig formål)

o_SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål)

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)

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

VFV Friluftsområde i sjø og vassdrag (annen eierform)

§12-6 - Hensynssoner

H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

H570 Bevaring kulturmiljø

H730 Båndlegging etter lov om kulturminner

§12-7 - Bestemmelseområder

RpBO Krav om nærmere undersøkelser

Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

--- RpGrense

- - - RpFormålGrense

--- RpBestemmelseGrense

[] Bebyggelse som forutsettes fjernet

--- Regulert senterlinje

--- Frisklinje

--- Bru

--- Tunnel

--- RpFareGrense

--- RpAngittHensynGrense

--- RpBåndleggingGrense

--- PblMidlByggAnleggGrense

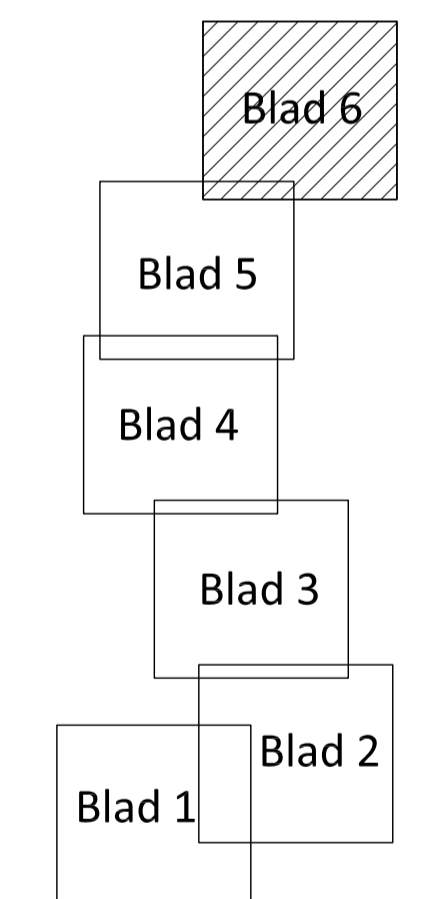
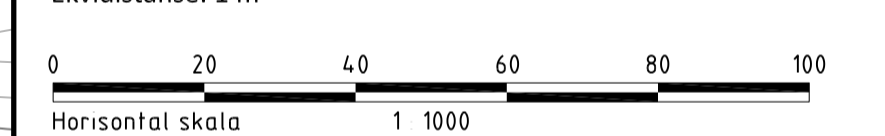
Punktsymboler

() Tunnelåpning

| Brukar

|| Stenging av avkjørsel

Ekvivalens: 1 m



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.	18. mars 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				
	HALSA kommune	Tegningsdato	2019-09-30		
Statens vegvesen	Lervika - Rendalen	Bestiller	ivåmit		
E39 Hp 35/36	Lervika - Stokkjølen	Prosjekt for	Region midt		
Plankart		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	406248		
		Delprosjektnummer	15E0039B_054		
		Saksnummer			
		PlanID	20100001		
		Målestokk	A1 1:1000		
Reguleringsplan		Tegningsnummer /			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Revisjonsboksnavn	Blad 6/6
ifesor					