



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN m/ konsekvensutredning

Planprogram



E39 BETNA - STORMYRA

Reguleringsplan E39 Stormyra- Barhals

Heim kommune

Utbygging midt

30.04.2021

Høringsutgave

FORORD

Statens vegvesen starter i samarbeid med Heim kommune arbeidet med reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for strekningen E39 Stormyra – Barhals. Heim kommune er planmyndighet, og Statens vegvesen er tiltakshaver og forslagsstiller for vegplanen.

Planarbeidet omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger. Et planprogram skal da ligge til grunn for planarbeidet og konsekvensutredningen. Forslag til planprogram, og høringsuttalelsene til denne, skal ligge til grunn når Heim kommune fastsetter endelig planprogram.

Planprogrammet skal ligge ute til høring i minimum seks uker, og er å finne på nettsidene til Statens vegvesen, www.vegvesen.no/vegprosjekter, samt på Heim kommunes nettside www.heim.kommune.no. Mottatte merknader vil bli behandlet av Statens vegvesen i samarbeid med kommunen.

I høringsperioden for planprogrammet vil det blir arrangert et åpent orienteringsmøte. Dette beskrives nærmere i oppstartvarsel, avisannonse og på nettsidene.

Spørsmål vedrørende planarbeidet kan rettes til:

*Statens vegvesen v/prosjekteringsleder Ivar-Ole Mittet,
e-post: ivar-ole.mittet@vegvesen.no, tlf. mob. 414 79 996*

*Heim kommune v/arealplanlegger Daniel Thoresen Lossius,
e-post: daniel.lossius.kommune.no, tlf. 72 46 00 00, mob. 934 04 776*

Merknader til planprogrammet sendes innen 21. JUNI 2021 til:

**Statens vegvesen
Utbygging**

**Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER**

E-post: firmapost@vegvesen.no

Liabøen, 30. april 2021

INNHold

FORORD.....	1
INNHold	2
1 INNLEDNING.....	4
2 KONSEKVENsutredning OG PLANPROGRAM.....	4
3 BESKRIVELSE AV PROsjektET	4
3.1 Bakgrunn for planarbeidet.....	4
3.2 Målsetting for planarbeidet.....	6
3.3 Valg av vegstandard	7
3.4 Planområdet.....	8
Samlet avgrensing av planområdet	8
Avgrensing i vest ved Barhals	9
Avgrensing forbi Vinjeøra.....	10
Avgrensing i øst ved Søo bru – Søvassdalen.....	10
4 RAMMER OG UTFORDRINGER FOR PLANARBEIDET	11
4.1 Planstatus for området	11
Kommuneplaner.....	11
Reguleringsplaner	12
4.2 Andre rammer og føringer.....	12
4.3 Planmessige utfordringer	13
5 ALTERNATIVSANALYSE	13
5.1 0-alternativet – forkasta alternativ.....	13
5.2 Alternativ som foreslås utredet.....	13
Alternativ 1 Barhals–om Vinjeøra –Stormyra.....	13
Alternativ 2 Barhals utenom Vinjeøra–Stormyra–Søo bru	14
6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENsutredning OG PLANOMTALE.....	14
6.1 Metode konsekvensutredning.....	14
Prissatte konsekvenser.....	14
Ikke–prissatte konsekvenser.....	15
Samfunnsøkonomisk analyse, vurdering av andre samfunnsvirkninger og anbefaling.....	17

6.2 Utredningstema prissatte konsekvenser	17
Trafikant og transportbrukernytte	17
Operatørnytte	17
Budsjettvirkning for det offentlige	17
Ulykker	18
Støy, lokal luftforurensning og klimagassutslipp	18
6.3 Utredningstema for ikke-prissatte konsekvenser	18
Landskapsbilde	18
Nærmiljø og friluftsliv	19
Naturmangfold.....	20
Kulturminner og kulturmiljømiljø	21
Naturressurser	22
6.4 Tema som skal behandles i planomtalen	23
Generelt.....	23
Risiko og sårbarhetsanalyse	23
Håndtering av overskuddsmasser.....	23
Vurdering av geologiske forhold.....	24
Bruk av hensynsoner	24
7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	24
7.1 Planprosess	24
Melding om oppstart og høring av planprogram	24
Høring av planforslag med konsekvensutredning	24
Vedtak av reguleringsplan	25
7.2 Medvirkning	25
7.3 Framdrift.....	26

1 INNLEDNING

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 4-1 startet arbeidet med å utarbeide en detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (KU) i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3 for ny E39 på strekningen Stormyra-Barhals i Heim kommune. Statens vegvesen vil som tiltakshaver utføre det praktiske planarbeidet. Kommunen er planmyndighet og godkjenner planen.

Som forarbeid til planarbeidet er det utarbeidet et planprogram (dette dokumentet) som skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om planoppstart.

I neste omgang skal forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning, planbeskrivelse, kart og bestemmelser legges ut til offentlig høring slik at berørte parter og interesserte kan komme med innspill og merknader. Planen blir også sendt til statlige og fylkeskommunale instanser for uttale.

2 KONSEKVENsutredning OG PLANPROGRAM

Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 gir rammer for å avgjøre om en plan skal inneholde en konsekvensutredning. Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer kan gjennomføres.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, beskrive det aktuelle området og hvilke problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn i det konkrete planarbeidet, basert på kunnskap. Relevante og realistiske alternativer skal beskrives, og det skal fremgå hvordan behandlingen av disse skal ivaretas i planarbeidet. Det skal også gjøres rede for planprosess med frister, deltakere og opplegg for medvirkning, spesielt for grupper som antas å bli særlig berørt. Det skal foreligge kart over planområdet.

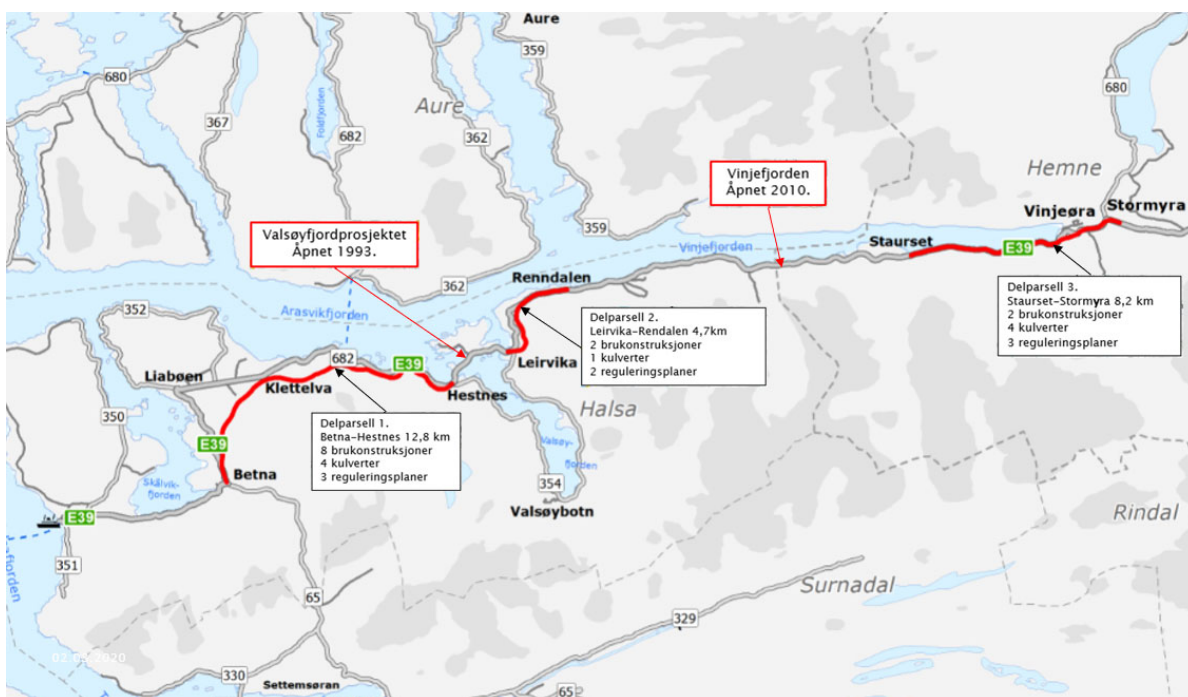
Videre skal planprogrammet redegjøre for hvilke forhold som skal utredes og belyses i konsekvensutredningen. Det skal beskrives hvilke fremgangsmåter eller metoder som skal benyttes i utredningene for å fremskaffe nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap. Planprogrammet skal utformes slik at det kan tas stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

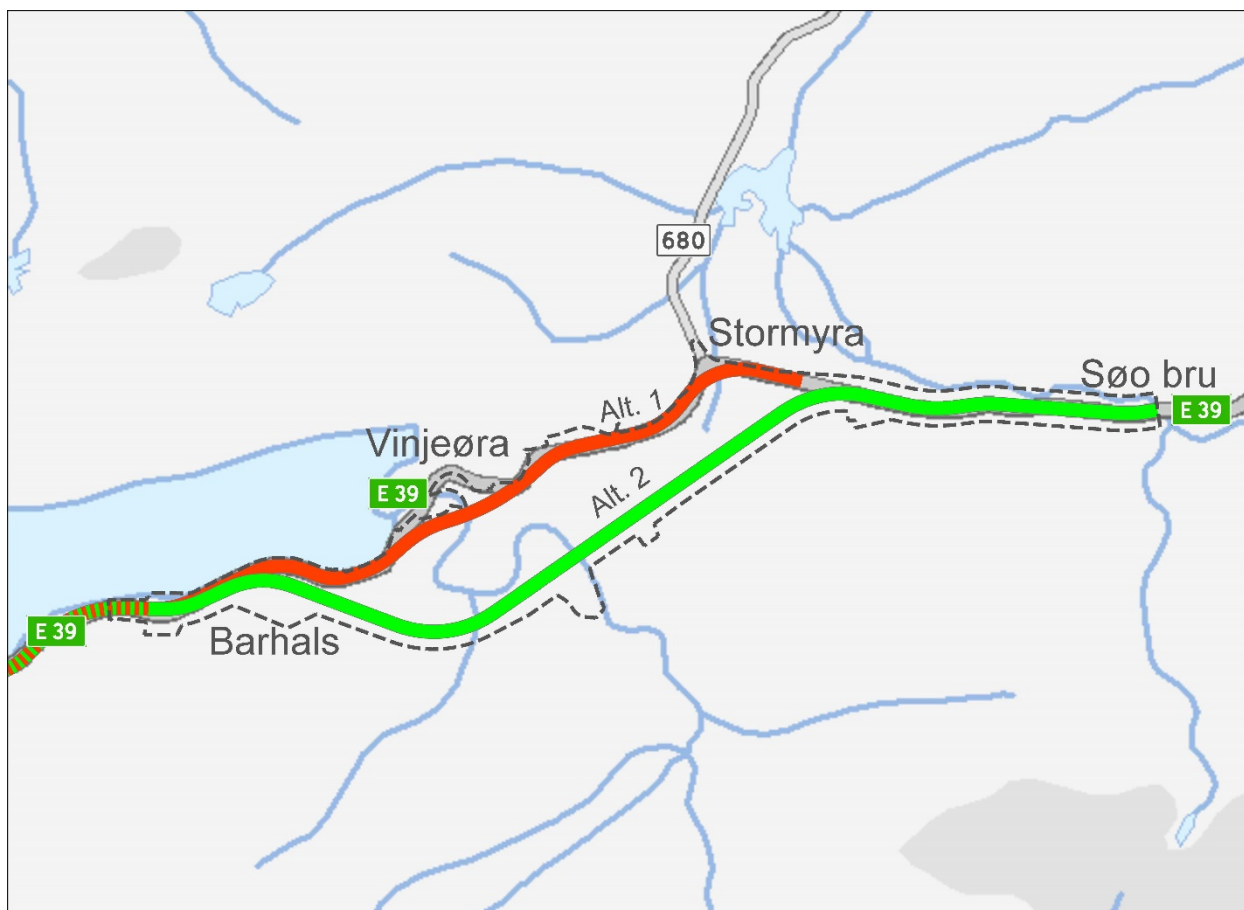
Stortinget har i Statsbudsjettet for 2019 bevilget midler til planlegging, prosjektering og bygging av ny E39 i dagen langs Vinjefjorden «E39 Betna–Stormyra». Dette

utbyggingsprosjektet er en del av arbeidet med å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Arbeidet består av å bygge ut E39 slik at dårlige vegstrekninger får en europavegstandard. Dette innebærer at flere strekninger i vårt område skal bygges ut. Her kan nevnes E39 Lønset–Hjelset utenfor Molde, samt prosjektet «E39 Beta–Stormyra» som består av 3 gjenstående strekninger langs Vinjefjorden med for dårlig standard. Disse 3 delstrekningene omtales som delparsellene «Delparsell 1 E39 Betna–Hestnes», «Delparsell 2 Leirvika–Rendalen» og «Delparsell 3 Stormyra–Staurset». Dette planprogrammet for strekninga Stormyra–Barhals inngår i delparsell 3. «E39 Stormyra–Staurset» som her strekker seg fram til Søo bru.



Figur 3.1.1 Prosjektet; E39 Betna– Stormyra med alle delparsellene

Dagens E39 forbi Vinjeøra mellom Stormyra og Barhals som er omfattet av reguleringsplan E39 Stormyra–Vinjeøra vedtatt i 2015 og reguleringsplan E39 Vinjeøra–Haukvika vest, vedtatt i 2013 ønskes regulert på nytt fordi mye tyder på at man får en mer framtidretta europaveg med bedre løsninger enn det som går fram av vedtatte reguleringsplaner.



Figur 3.1.2 Delparsell 3 E39 Stormyra-Barhals, vedtatt veglinje vist med rødt. Vurdering av ny grønn linje.

Eksisterende E39 forbi Vinjeøra er ikke egnet som framtidig europaveg. Eksisterende veg har dårlig kurvatur og vegen har en bredde på bare 6,5 –7,5 meter. Fartsgrensen varierer mellom 50, 60 og 80 km/t der den østligste delen av planstrekningen har 80-sone. Gjennom selve Vinjeøra er det både 50 og 60-sone. Det er flere direkteavkjørsler og sidevegsavkjørsler på strekningen som ikke har tilfredsstillende standard. Flere av boligene langs europavegen er allerede i dag utsatt for relativt høyt støynivå fra vegtrafikken.

Planarbeidet skal avklare om man skal gå inn for å bygge ny E39 forbi Vinjeøra etter de reguleringsplanene som er utarbeidet eller om man skal gå inn for å flytte den nye europaveien sørover slik at veien flyttes lengre unna bebyggelsen og dyrkamarka på Vinjeøra.

3.2 Målsetting for planarbeidet

Målet er å få avklart om man skal bygge ny E39 etter alternativ 1 eller alternativ 2.

Planen skal ellers legge til rette for planlegging og bygging av ny E39 og for å få en helhetlig vegstandard. Bedre trafiksikkerhet og økt framkommelighet er derfor viktige målsettinger med

planlagte vegtiltak. Regulering av strekningen sikrer et helhetlig perspektiv der man får sammenlignet alternativene opp mot hverandre. I dette ligger ikke bare planløsningene, men også det som går på tilhørende anleggsarbeid.

Formålet med planprogrammet er å sikre en forutsigbar planprosess. Dette ved å orientere om det planlagte planarbeidet og ved å få innspill til planarbeidet på et tidlig tidspunkt. Samtidig må man også få forankret planarbeidet med prosess gjennom vedtak av planprogrammet i planutvalget i Heim kommune. Fremdriftsplan, opplegg for medvirkning, og gjennomføring av utredninger beskrives i dette planprogrammet.

Mer konkrete målsettinger er å ta hånd om framtidig vegtrafikk på E39 og ivareta miljø og landskap langs strekningen på best mulig måte. Dette omfatter:

- God trafikkflyt på framtidig E39.
- God forutsigbarhet og framkommelighet, særlig for langdistansetransporter.
- Framtidsrettet og sikker trafikkløsning.
- Redusere miljøulempene.
- Lav barriereeffekt.
- Ta mest mulig hensyn til: Rekreasjon og friluftsliv, naturmangfold, landskapsverdier, kulturminner og naturressurser (jordbruk og skogbruksressurser).

3.3 Valg av vegstandard

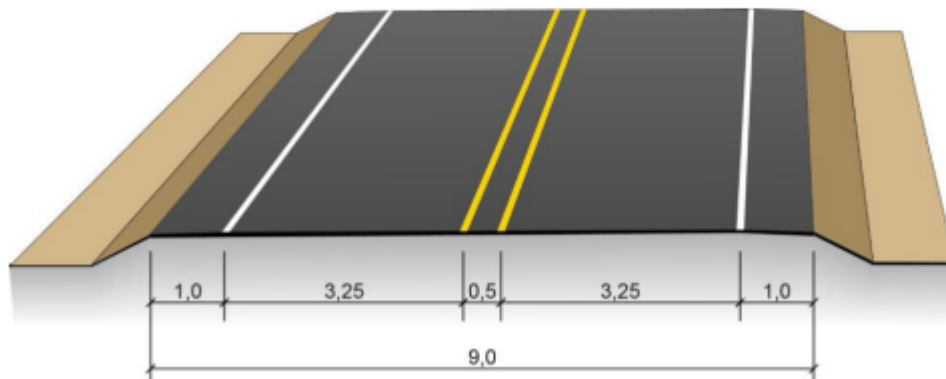
Dagens trafikkmengde ligger på en ÅDT på ca. 1500. Trafikkberegninger viser en ÅDT på strekningen på ca. 2500 i 2050. Nye trafikkberegninger vil bli foretatt. Der vil man få fram trafikkfordelingen mellom framtidig lokalveg gjennom Vinjeøra og framtidig E39 dersom alternativ 2 blir valgt.

Ut fra påvist trafikkmengde skal vegen bygges som H1-veg med 9 meters bredde med fartsgrense 80 km/t. Fartsgrensen for alternativ 1 vil være 80 km/t på hele strekningen, mens man for alternativ 2 planlegger for 90 km/t på en strekning på 5,8 km. Resten av alternativ 2 vil få 80 km/t. Statens vegvesen har i Håndbok N100 (2019) fastsatt rammer for vegens utforming. Håndboka er hjemlet i veglovens § 13.

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

Tverrprofil

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



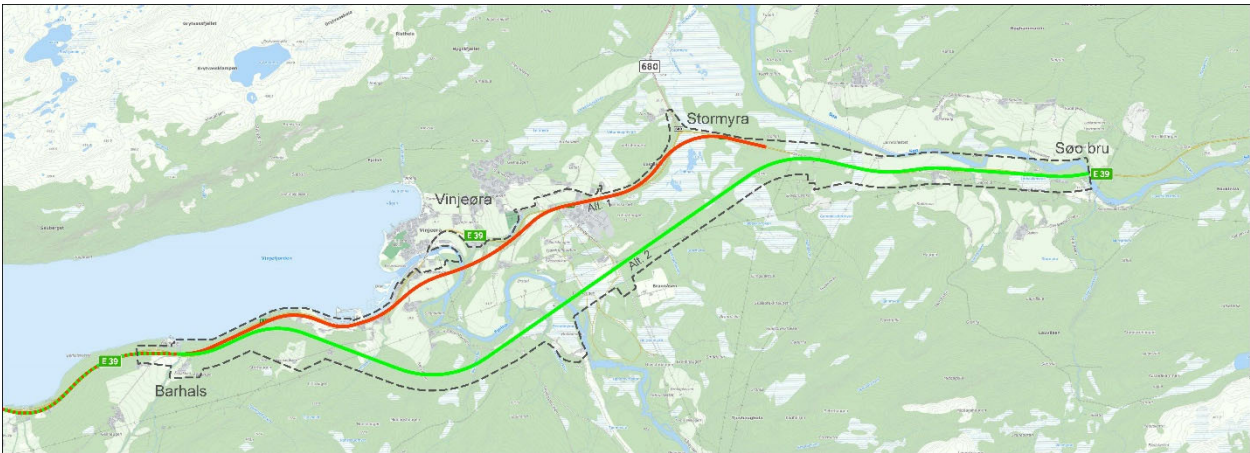
Vegvesenet legger til grunn at det skal planlegges for å bygge opp under ønsket om redusert reisetid.

Det er også et ønske om en mer ensarta standard på vegnettet. Standard på E39 Stormyra–Barhals må derfor tilpasses til standarden som ligger til grunn for reguleringsplanen for E39 Barhals–Staurset.

3.4 Planområdet

Samlet avgrensning av planområdet

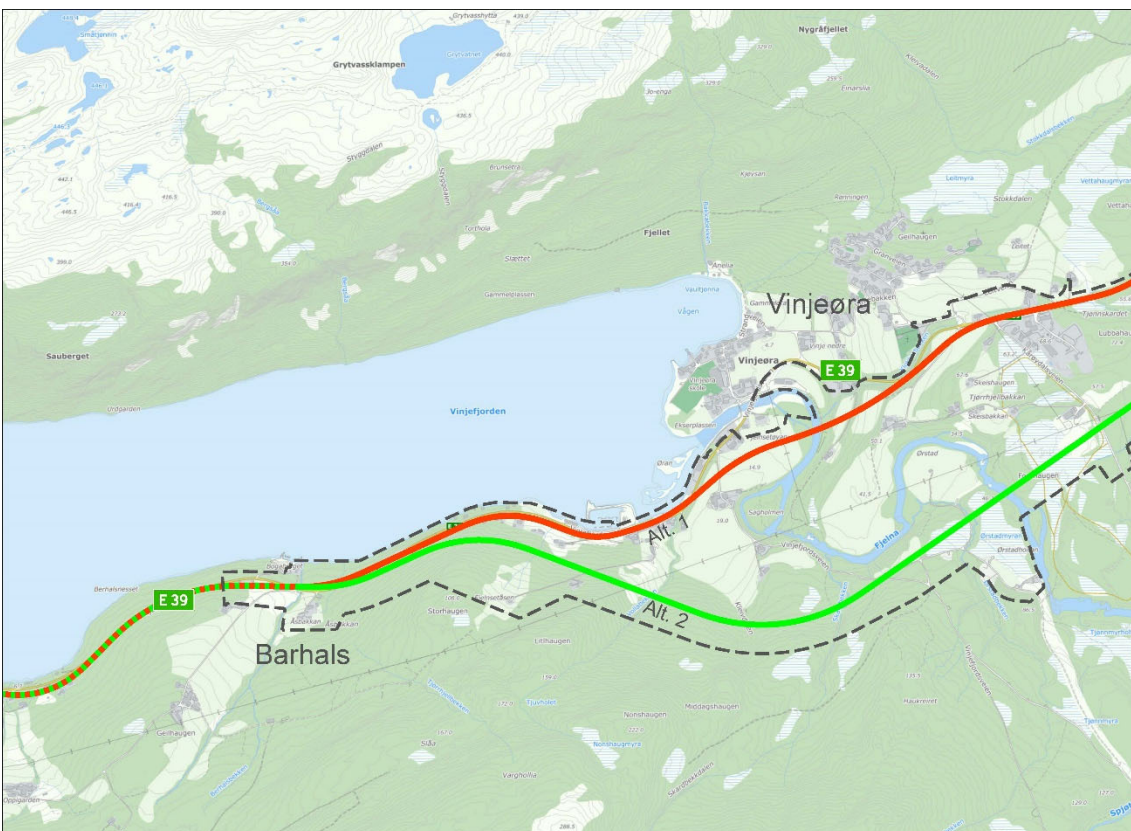
Planområdet avgrenses slik at et nytt alternativ 2 vurderes samtidig som alternativ 1 i vedtatt reguleringsplan E39 Stormyra–Vinjeøra, samt linjevalget mellom Vinjeøra og Barhals i forslag til reguleringsplan Vinjeøra–Staurset. Begrunnelsen for dette er at vi ønsker å få kartlagt hvilke av de 2 alternativene som kommer best ut med tanke på å få realisert ny E39. Nullpunktet mellom alternativ 1 og 2 er satt ved Barhalsbekken. Mellom Barhals og Staurset er alternativ 1 og 2 identiske og omfattes ikke av dette planprogrammet. Figuren på neste side viser alternativene og en samlet planavgrensning.



Figur 3.4.1 Samlet avgrensning av planområdet. Ny veglinje (alternativ 2) som ønskes utredet er vist med grønt.

Avgrensning i vest ved Barhals

I arbeidet med reguleringsplanen E39 Stormyra-Barhals for alternativ 2 blir det lagt opp til at dagens E39 mellom Vinjeøra og Barhals skal fungere som lokalveg og kobles til ny E39 øst for Barhalsbekken. Kryssutformingen ved Barhalsbekken og adkomsttilknyttingen til Barhals vurderes i samband med planarbeidet. Ved alternativ 1 vil dagens E39 mellom Barhals og Vinjeøra erstattes av ny E39.

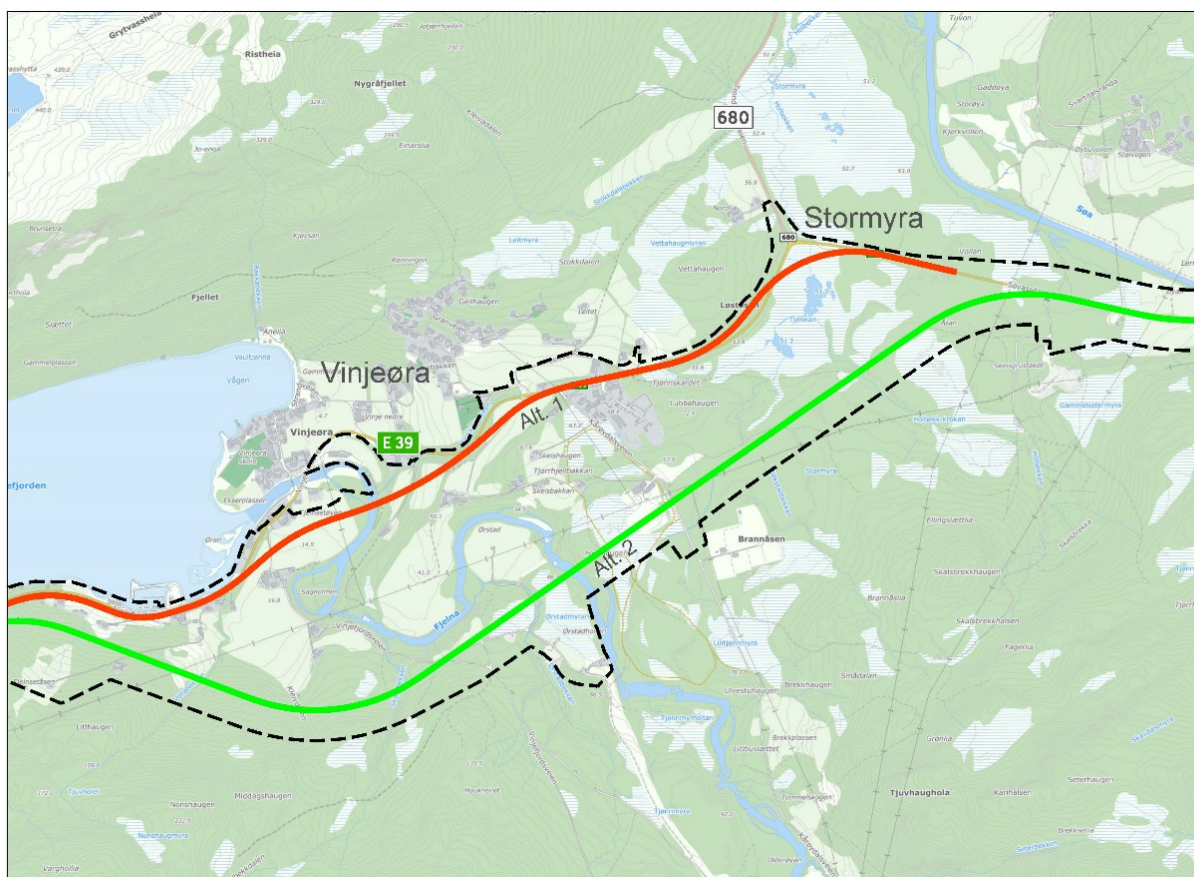


Figur 3.4.2 Avgrensning i vest ved Barhals

Avgrensning forbi Vinjeøra

Ved planoppstart vil planavgrensningen tilpasses slik at både alternativ 1 og 2 inngår i planområdet. Dette medfører at området som fremmes ved planoppstart er utvidet slik at deler av Vinjeøra med dagens E39 og innregulert ny E39 «Stormyra–Vinjeøra vedtatt i 2015 er tatt med. En viktig del av planarbeidet vil være å avklare plasseringa og utforminga av Stormyrkrysset E39/fv. 680 samt plassering og utforming av det planlagte kollektivknutepunktet/næringsarealet som planlegges på Stormyra. Håndtering av lokalvegnettet vil gå fram av kommende planarbeid.

Statens vegvesen legger til grunn at Kyrksæterøra og Aure er de viktigste målene for trafikken på fylkesvegen.

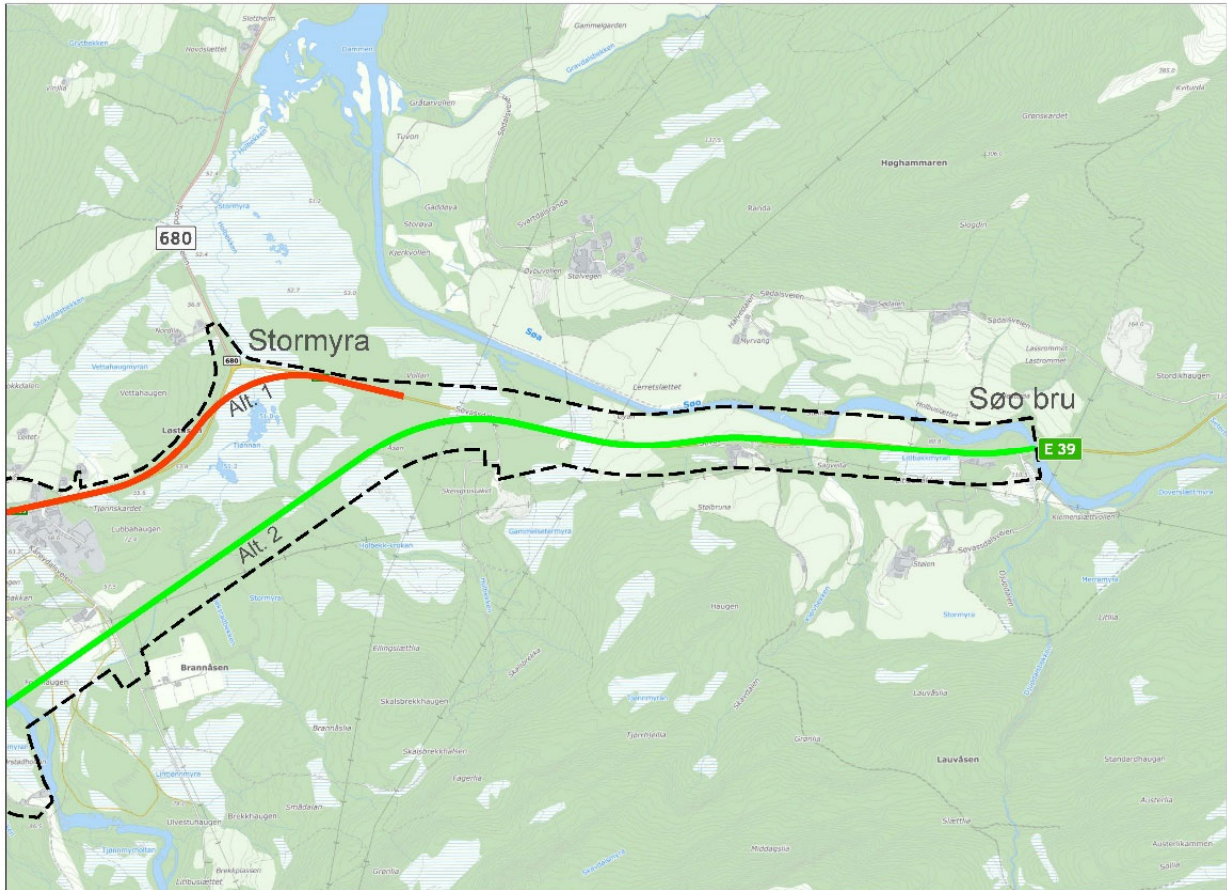


Figur 3.4.3 Avgrensning av planområdet forbi Vinjeøra

Avgrensning i øst ved Sjø bru – Søvassdalen

Selv om reguleringsplanen går helt fram til Sjø bru så vil byggingen av den nye europavegen avsluttes før man kommer fram til brua over Sjøa slik at den nye vegbredden tilpasses brubredde, og videre linjevalg opp mot Høggjølen når det blir aktuelt. Avgrensningen er

tilpasset slik at man få lagt inn et kollektivknutepunkt og sørvisfunksjoner knyttet til trafikantene.



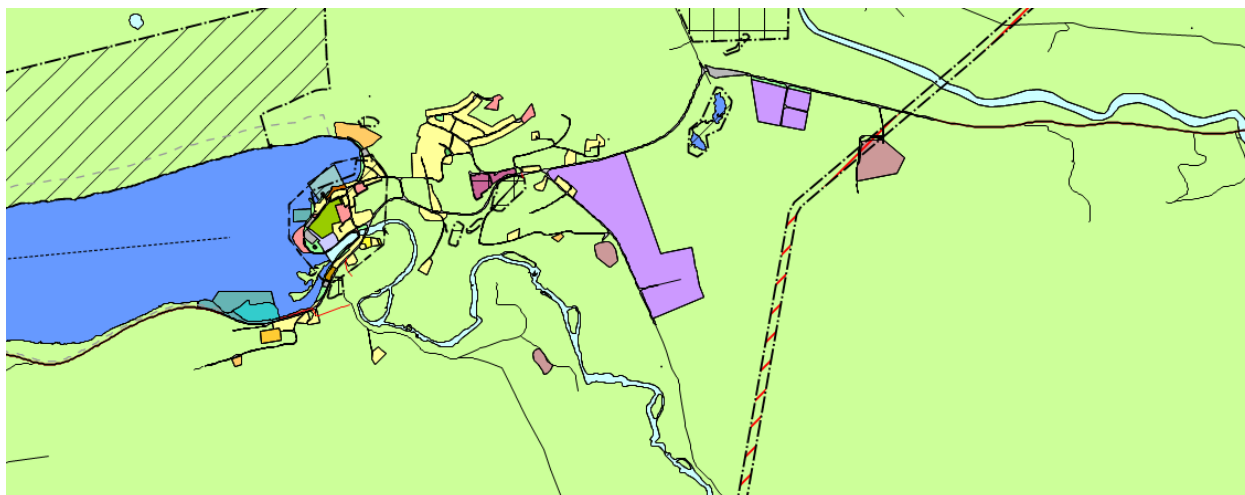
Figur 3.4.4 Avgrensning av planområdet i øst – Sø bru – Søvassdalen

4 RAMMER OG UTFORDRINGER FOR PLANARBEIDET

4.1 Planstatus for området

Kommuneplaner

Planområdet er fra vest omfattet av kommuneplan for Heim 2009–2020 (figur 4.1.1) på neste side.



Figur 4.1.1 Utsnitt av kommuneplan for Heim 2009–2020 (Barhals, Vinjeøra, Stormyra)

Reguleringsplaner

Utvalget av gjeldende reguleringsplaner er tilpasset den aktuelle strekningen. Det meste av strekningen inngår ikke i regulerte områder.

Tabell 4.1.1 Oversikt over gjeldende reguleringsplaner som denne reguleringsplanprosessen er i kontakt med

Plan-ID	Plannavn	Vedtatt
16122013005	Reguleringsplan E39 Stormyra-Vinjeøra	24.11.2015
16122011003	Reguleringsplan E39 Vinjeøra-Haukvika Vest	23.04.2013

4.2 Andre rammer og føringer

Plan- og bygningsloven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Innenfor veg- og transportplanlegging, er det fastsatt retningslinjer som skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Reguleringsplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging
- T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga
- Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan.

4.3 Planmessige utfordringer

Arbeidet med reguleringsplanen Stormyra–Barhals vil omfatte en rekke problemstillinger:

- Aktuelle alternativ vil berøre deler av marka forbi Vinjeøra i større og mindre grad. Hensyn til miljøinteressene i marka må avveies.
- Ny E39 skal betjene Vinjeøra som bygd.
- Alternativ 2 omfatter kryss til Vinjeøra på Barhals og ny plassering av kryss fv. 680 til Kyrksæterøra og Aure på Stormyra øst for dagens kryssområde.
- Alternativ 2 krysser myrområder.
- Alternativ 1 beslaglegger fulldyrka jord av høy kvalitet på Vinjeøra.
- Alternativ 1 må håndtere myrområdet på Stormyra ved dagens kryss på en slik måte at nivået på grunnvannet ikke endres.
- Alternativ 2 vil gå i området der den gamle ferdselsvegen går fra Vinjeøra til Stølen og videre oppover Søvasdalen.
- For begge alternativene må det legges til rette for kollektivknutepunkt/sørvis- og næringsområde på Stormyra.
- Alternativ 1 må håndtere eksisterende randbebyggelse.

5 ALTERNATIVSANALYSE

5.1 0-alternativet – forkasta alternativ

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Under 0-alternativet beskrives dagens situasjon og forventet utvikling uten tiltak. Framskrivning av dagens situasjon blir et best mulig estimat basert på eksisterende kunnskap.

0-alternativet vil innebære at E39 ikke blir bygd.

5.2 Alternativ som foreslås utredet

Alternativ 1 Barhals–om Vinjeøra –Stormyra

Alternativet omfatter ny E39 etter dagens E39 mellom Barhals og fram til Vinjeøra småbåthavn, deretter ny linje gjennom Vinjeøra i en lengde på ca. 1250 m fram til krysset E39/Kårøydalsvegen.

Derfra vil ny E39 gå i eks. E39 trasé fram til dagens Stormyrkryss E39/fv. 680. Alternativet innebærer flere adkomster og konstruksjoner for å få til løsninger som betjener bygdesamfunnet på en god måte. Alternativet er identisk med de vedtatte reguleringsplanene E39 Stormyra–Vinjeøra og planforslaget E39 Vinjeøra–Staurset mellom Vinjeøra og Barhals.

Alternativ 2 Barhals utenom Vinjeøra–Stormyra–Søo bru

Alternativet omfatter ny E39 utenom eks. E39 mellom Barhals og Vinjeøra. Dagens E39 på denne strekningen vil da fungere som en forbindelsesveg som kobles til ny E39 rett øst for Barhalsbekken. Ny E39 vil stige på med ca. 3% i ei ny linje ovenfor dagens E39 for deretter å gå sør for og utenom Vinjeøra i grensesnittet mellom dyrka marka og skogsterrenget. Deretter krysser ny E39 Fjelna og Kårøydalsvegen lengre øst enn alternativ 1. Ny E39 kobles til dagens E39 ca. 900 m øst for dagens Stormyrkryss for deretter gå ca. 2000 m i dagens E39 fram til Søo bru. Beskrivelsen må kun ses på som en grov skisse siden det er selve planarbeidet som vil avklare hvordan europavegen vil bygges.

6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENsutREDNING OG PLANOMTALE

Konsekvensutredningen inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen.

Det er kun tema som antas å være beslutningsrelevant som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planomtalen kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planomtalen kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

6.1 Metode konsekvensutredning

Utredningen utføres med utgangspunkt i forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 “*Konsekvensanalyser*”.

Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i rapport nr. 364. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirksomheter det samme tiltaket gir. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

EFFEKT er Statens verktøy for samfunnsøkonomiske beregninger av vegprosjekt.

Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte tema skal utredes i tråd med håndboka med verdivurderinger, verdikart, omfangsvurderinger og konsekvensvurderinger. De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og utfyller hverandre. De fem hovedgruppene er:

- Landskapsbilde (det romlige og visuelle)
- Friluftsliv/by og bygdeliv (representerer slik folk opplever landskapet)
- Naturmangfold (det økologiske landskapet)
- Kulturarv (det kulturhistoriske landskapet)
- Naturressurser (produksjonslandskapet)

De aktuelle KU-tema i Håndbok V712 utredes etter følgende struktur:

Områdets verdivurdering:

Vurderes i en femdelt skala:

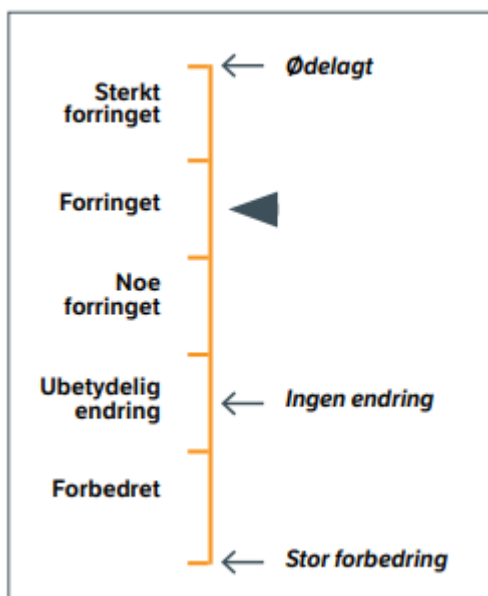
- uten betydning
- noe
- middels
- stor
- svært stor.

	Anbefalt signatur	RGB-farge ³⁹ / strektykkelse
Avgrensning av planområdet	-----	Sort, stiplet linje
Uten betydning		217, 217, 217 (50% transparent)
Noe verdi		255, 204, 40(20% transparent)
Middels verdi		255, 153, 51 (20% transparent)
Stor verdi		255, 80, 80 (20% transparent) (50% transparent)
Svært stor verdi		255, 0, 255 (20% transparent) (50% transparent)

Vurdering av påvirkning:

Det legges opp til en femdelt skala for vurdering av påvirkning:

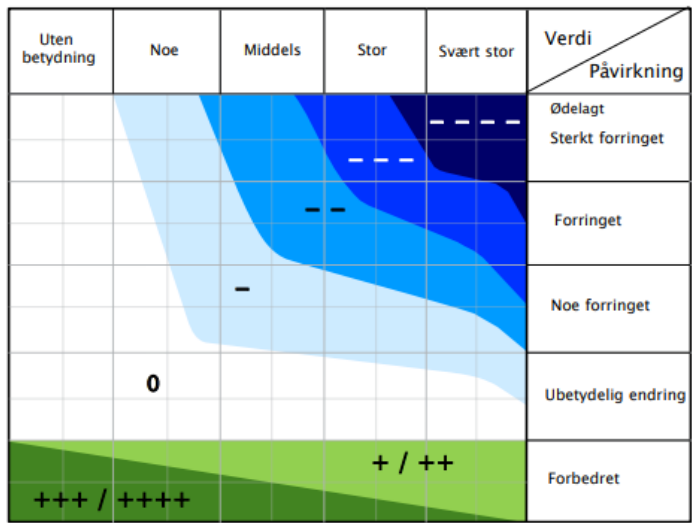
- sterkt forringet
- forringet
- noe forringet
- ubetydelig endring
- forbedret



Konsekvenser:

Man rangeres konsekvensene etter en skala:

- svært stor negativ konsekvens
- stor negativ konsekvens
- middels negativ konsekvens
- noe negativ konsekvens
- ubetydelig konsekvens
- positiv konsekvens
- stor positiv konsekvens



Temaene omtales som ikke-prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroner og øre, men vurderes etter en skala. Etter at man har beskrevet en konsekvensvurdering for hvert fagtema gjøres en vurdering av de 2 ulike alternativene for alle fagtemaene samlet. Vurderingene begrunnes med en kort presis tekst. Vurderingene skal bygge opp under konklusjonen.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- - -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- - -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Samfunnsøkonomisk analyse, vurdering av andre samfunnsvirkninger og anbefaling

Prissatte og ikke-prissatte tema skal sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til metodikk i kapittel 7 i håndbok V712. Der sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbeides i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås. Man vil veie fordeler og ulemper, og vurdere om de enkelte alternativene er til fordel for samfunnet. Kriteriet for om prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt er at:

«Summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper for samfunnet».

I tillegg vurderes andre samfunnsmessige virkninger i samsvar med kapittel 8 i håndboka.

Til slutt kan man om nødvendig framkalle eventuelle tilleggsanalyser dersom det er behov for det. Dette gjøres etter retningslinjene i kapittel 9 i håndboka.

6.2 Utredningstema prissatte konsekvenser

Trafikant og transportbrukernytte

Det skal utføres trafikkanalyse som viser dagens situasjon, dvs. alternativ 0 og forandring i trafikk tall som følge av tiltaket. Trafikk analysen blir utført basert på grunnlagsdata fra Regionale TransportModeller, RTM. Analysen skal også så langt det er mulig synliggjøre virkninger på lokalt vegnett for Vinjeøra. Gående/syklende og kollektivtrafikken skal også omhandles i metodikken. Dette vil være en manuell beskrivelse, da RTM ikke vil kunne fange opp alle effekter av tiltak for G/S og kollektivtrafikk.

Operatørnytte

Med operatører menes kollektivtransport og lignende. For operatørene skal det beregnes kostnader og inntekter.

Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige blir synliggjort gjennom beregning av investeringskostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader. Kostnadsoverslag for investeringskostnadene skal utarbeides ved hjelp av ANSLAG-metoden innenfor en usikkerhet på +/- 10 % ved utarbeidelse av reguleringsplanen.

Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*Håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*».

Kostnadsoverslaget skal også omfatte nødvendige tiltak for omklassifisering på dagens veg og evt. annet vegnett som blir berørt. Driftskostnader må vurderes for eksisterende europaveg i konsekvensutredningen.

Ulykker

Det skal gjøres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i henhold til Vegsikkerhetsforskriften § 3. Dette innebærer at samfunnskostnader for forventet endring i trafikkulykker skal beregnes, og det skal gjøres en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen for de ulike alternativene. Eventuell endring i tallet på ulykker skal også beregnes og beskrives.

Støy, lokal luftforurensning og klimagassutslipp

Støy og lokal luftforurensning skal inngå i de prissatte konsekvensene. Dette skal beregnes med egnede program og legges inn i EFFEKT. Regional og global luftforurensning beregnes også i EFFEKT.

I tillegg til klima må støy og lokal luftforurensning i reguleringsplaner utredes nærmere etter retningslinjene for støy og luftkvalitet i arealplanlegging (T-1442/2016 og T-1520). Det foreligger også en ny oppdatert veileder til støyretningslinje T-1442 fra 2020.

6.3 Utredningstema for ikke-prissatte konsekvenser

Landskapsbilde

Landskapsbilde handler om estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse (bilde) av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet blir opplevd sett fra vegen (reiseopplevelse).

Virkninger av E39 omfattes av reguleringsplanen som skal utarbeides. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for reguleringsplanen.

Dagens situasjon

Ny E39 vil gå gjennom et nokså tydelig definert landskapsrom som avgrenses av Vinjefjorden. Landskapsrommet ellers er preget av elva Fjelna, av bygda Vinjæra, og skogsterrenget hvor blandingskog dominerer opp liene mot åser og fjell. De lavereliggende områdene er preget av myrdrag og furuskog på morener.

Den menneskelige inngripen i dette området er relativt sterkt. Skogsareal er delvis tilplantet og myr er oppgrøftet.

Mulige konsekvenser

Som nevnt vil området beskues og oppleves av folk flest som turgåere oppe i høydedragene. Alternativene som foreslås utredet vil ha konsekvens for opplevelsen av dette landskapet, spesielt da det for de fleste beskues i perspektiv fra høydene, og at man fra flere utsiktspunkt vil kunne se store eller hele deler av inngrepet. I dagens situasjon vil man på avstand oppfatte området som delvis påvirket av menneskelig aktivitet. Både alternativ 1 og 2 vil dele av hele eller deler av det omtalte landskapsrommet på en ny måte. Oppdelingen avhenger av alternativene som vurderes.

Utredningsbehov

Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste landskapstyper, fysiske strukturer, verdier og sårbarhet for ytterligere veginngrep. Alternativene skal presenteres i BIM-format (3D-modellerering) en modell som brukes aktivt i planarbeidet og på informasjonsmøter med berørte parter. Modellen skal også brukes til å lage presentasjonsvideo av alternativene.

Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Forhold som skal kartlegges/utdypes innenfor tema landskapsbilde er:

- Landskapets karakter og skala
- Synlighet (fjern- og nærvirkning)
- Landform/terrengform
- Vegetasjon (sammenhengende vegetasjonsdekke, skogsareal, vegetasjonsbelte)
- Vann (vann, vassdrag)
- Bebyggelse (type, struktur, rom)
- Andre element (veger, kraftlinjer, akser, utsiktspunkter, siktakser, landemerke)
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

Forhold som skal kartlegges/utdypes innenfor tema reiseopplevelse er:

- Vegen sin linjeføring (skal gi en god opplevelse både for trafikant og landskap).
- Opplevelseskvalitet (er sekvenser på reisen lett å lese, stimulans).
- Referansepunkter (orienteringspunkter, høydepunkter, forventingsoppbygning).
- Rytme (vurderes mellom sekvenser og referansepunkt med overganger).
- Veksling og variasjon (mellom forskjellige sekvenser).
- Opplevelse av særpreg eller spesielle karaktertrekk.

Nærmiljø og friluftsliv

Analyse av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av berørte områder. Vurderingen skal belyse om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Tiltakets virkninger for barn og unge skal belyses og vurderes spesielt.

Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for reguleringsplanen.

Dagens situasjon

Ny E39 vil enten gå direkte gjennom Vinjeøra eller sør for bygda.

Mulige konsekvenser

Strekninger i dagen tvers gjennom Vinjeøra vil gi vesentlige ulemper knyttet til landskapsopplevelse, forstyrrelser, støy og barrierevirkning. Opplevelsen av kulturlandskapet og tilnærmet urørt dyrka mark med flotte tun vil bli vurdert.

Utredningsbehov

Forhold knyttet til nærmiljøet og friluftsliv skal dokumenteres ut fra foreliggende bakgrunnsinformasjon fra offentlige etater, lag, foreninger og ressurspersoner. Spesielle friluftslivskvaliteter skal beskrives. Mulige avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Forhold som skal utdypes innenfor tema nærmiljø og friluftsliv er:

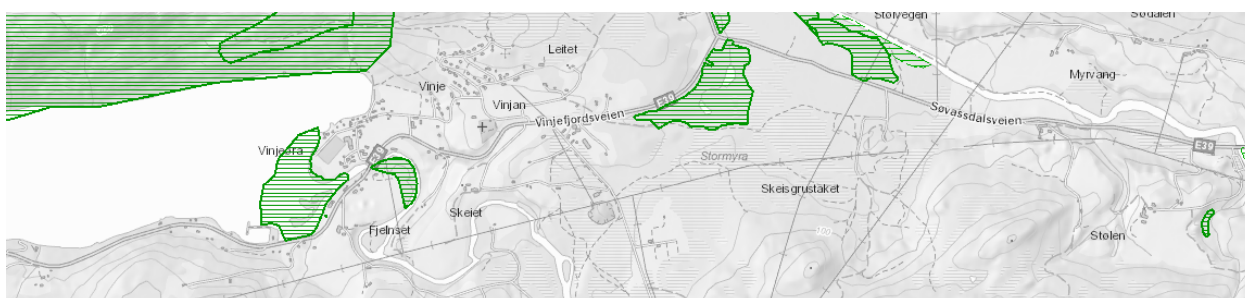
- Om vegen vil legge beslag på viktige områder for nærmiljø og friluftsliv.
- Friluftsområder (områdetype, størrelse, aktivitet, brukergrupper, beliggenhet, sti- og løypenett, opplevelseskvaliteter og bruksfrekvens).
- Identitetsskapende område/element (hva gjør at området/elementet er identitetsskapende, hvor mange kjenner området/ elementet og hvem har det betydning for).
- Tiltakets virkninger for barn og unge i området.
- Hvilken barrierevirkning ny veg vil få.
- Veg- og stinett generelt for gående og syklende, framkommelighet og sikkerhet.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

Naturmangfold

Temaet omhandler artsforekomster, naturtyper og habitat som er viktige for dyr og planters levegrunnlag, samt geologiske element. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for reguleringsplanen.

Dagens situasjon

Figur 6.3.2 viser naturtypelokaliteter registrert i Naturbase i området. I Artsdatabanken er det et fåtall registreringer av rødlista arter (ikke vist på kart).



Figur 6.3.2 Naturtypelokaliteter registrert i Naturbase

Mulige konsekvenser:

Vegprosjektet kan bygge ned eller få virkninger for både kjente og ikke registrerte naturverdier.

Utredningsbehov

Virkninger for naturmangfold vil bli beskrevet ut fra kjent informasjon og supplerende undersøkelser. I området vil det bli gjennomført kartlegginger av naturmangfold i samsvar med metodikk i *Veileder for kartlegging av terrestrisk naturvariasjon etter NiN 2.0*.

Virkninger for naturmangfoldverdier skal vurderes i samsvar med §§ 8–12 i naturmangfoldloven. Dette gjelder kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming, kostnadsansvar og miljøriktig teknologi og drift. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Forhold som skal utdypes for tema naturmangfold er:

- Vurdering av konsekvensene ved de ulike løsningsalternativa for naturtyper, artsmangfold og barrierevirkning/fragmentering av helhetlige miljø.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

Kulturminner og kulturmiljømiljø

Kulturminner er i kulturminneloven definert som «*alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til*».

Omgrepet kulturmiljø er definert som «*områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng*».

Virkninger av alternativ 1 gjennom Vinjeøra er velkjent siden området har blitt gjenstand for en omfattende arkeologisk utgraving. Omfang og beskrivelse vil gå fram av planen som skal utarbeides. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for reguleringsplanen.

Dagens situasjon

I de vedtatte reguleringsplan E39 Stormyra–Vinjeøra ble det registrert kulturminner som var i konflikt med ny E39. Disse er gravd ut og området er nå frigitt av Riksantikvaren. For alternativ 2 gjenstår det arkeologiske registreringsarbeidet. Potensialet for funn for alternativ 2 forventes imidlertid til å bli vesentlig lavere enn for alternativ 1.

Mulige konsekvenser:

Med unntak av den gamle ferdselsåra vil ikke alternativ 2 få store virkninger for særskilt registrerte kulturminner, men kulturlandskapsverdier kan bli berørt. Konsekvensene for alternativ 1 er allerede kartlagt og vil bli brukt på nytt.

Utredningsbehov

Datagrunnlaget vil være opplysninger fra kommunen og fylkeskommunen, Riksantikvaren sine databaser www.asketadden.no og www.kulturminnesok.no, samt www.miljostatus.no.

Forhold som skal utdypes innenfor tema kulturminner og kulturmiljø er:

- Ev. kjente fornminner og nye registreringer skal beskrives og kartfestes.
- Oversikt over ev. SEFRAK-registrerte objekt eller bygninger.
- Omtale av kulturlandskapet sin historiske verdi.
- Omfang og konsekvens av tiltaket i forhold til direkte påverknad og endring i kulturminner og -miljø.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak

Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for reguleringsplanen.

Dagens situasjon

På Vinjeøra og vest for Sjø bru er det dyrka mark. Ellers består relevante deler av planområdet av utmark, grøfta myr og skog. I følge databasen for grus og pukkeforekomster, så er det registrert noen slike forekomster i linja for alternativ 2. Noe som vil tas hånd om i planarbeidet.

Mulige konsekvenser

Ny E39 alt 1 vil gå gjennom Vinjeøra der det er bosetting og gårdsbruk med det resultatet at man får oppsplitting og tap av dyrka mark. Alternativ 2 vil gi lite beslag av dyrka mark, men gir mer direkte arealbeslag og oppdeling av skogteiger.

Utredningsbehov

Datagrunnlaget består av befaringer, eksisterende datakilder som kart, databaser, publikasjoner, offentlige planer og ev. tidligere utredninger. I tillegg vil kontakt med grunneiere/rettighetshavere, kommunal landbruksforvaltning, og aktuelle interesseorganisasjoner gi viktig kunnskap om landbruket. Norges geologiske undersøkelser (NGU) og Direktoratet for mineralforvaltning (DNF) vil kontaktes ang. de avgrensede løsmasseressursene som er kartlagt i databasen for grus- og pukkeforekomstene.

Forhold som skal utdypes innenfor tema naturressurser er:

- Arealbeslag og driftsulemper for landbruk.
- Ulemper for næringsinteresser av fiske og jakt (inkl. viktige viltområder).
- Eventuelle andre naturressurser innenfor området.

- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

6.4 Tema som skal behandles i planomtalen

Generelt

I tillegg til de særskilte utredningstemaene som er beskrevet i kapittel 5 (prissatte konsekvenser) og 6 (ikke-prissatte konsekvenser) i samsvar med håndbok V712 er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av flere andre problemstillinger. Disse temaene vil bli drøftet og ivaretatt i planbeskrivelsen. Statens vegvesen sin skrivemal for planbeskrivelser med konsekvensutredning bygger på vedlegg 2 i Miljøverndepartementets veileder om reguleringsplan T-1490. De temaene som tas opp i dette planprogrammet er «Risiko- og sårbarhetsanalysen, håndtering av overskuddsmasser og vurdering av geologiske forhold.

Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Risiko er uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for menneske, miljø og materielle verdier. Sårbarhet er uttrykk for et system sin evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger. I ROS-analysen skal uønskede hendelser identifiseres og karakteriseres med tanke på sannsynlighet for, og konsekvensen av hendelsen. Aktuelle forebyggende/avbøtende tiltak skal innarbeides i planen.

ROS-analysen vil bygge på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, utgitt i 2017*, samt Statens vegvesen sin rapport nr. 632 «*Ros-analyse i vegplanlegging*». En særlig viktig naturfare som skal utredes er flom- og skredfare. NVE sin reviderte retningslinje «*Flaum- og skredfare i arealplanar*», mai 2014 vil ligge til grunn for denne delen av analysen.

Håndtering av overskuddsmasser

En sentral utfordring i reguleringsplanen vil være plassering og eventuell bruk av masser som ikke kan benyttes i vegkroppen. Virkninger av disponering av overskuddsmasser skal omtales i reguleringsplanen.

Vurdering av geologiske forhold

Omtalen av geologi og geotekniske forhold skal gi en overordnet vurdering av fjellkvalitet og eventuelle problemstillinger knyttet til bygging av veg.

Bruk av hensynsoner

Hensynsonene angir særskilt områder hvor det settes restriksjoner som må til for å sikre gjennomføringen av planen. I denne planen vil det derfor brukes hensynssoner for vise areal som må settes av til midlertidig anleggsbelte for å sikre en forsvarlig og trygg anleggsdrift. Likeledes vil man sette av soner med angitte «særlige hensyn» dersom planprosessen avdekker slike områder. Slike områder kan blant annet være grønnstruktur, bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø. Å legge inn infrastrukturene kan også bli aktuelt (kraftlinjer).

7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosessen og opplegg for medvirkning følger reglene fastsatt i plan- og bygningsloven kapittel 5 og kapittel 12, samt krav i forskrift om konsekvensutredninger.

7.1 Planprosess

Melding om oppstart og høring av planprogram

Forslag til planprogram blir lagt ut til offentlig ettersyn samtidig som det varsles planoppstart. Frist for innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet skal være minst 6 uker.

Statens vegvesen bearbeider planprogrammet etter høringsperioden, og sender forslaget til kommunen. Heim kommune behandler så planprogrammet, og fastsetter endelig planprogram for planarbeidet etter en politisk behandling.

Høring av planforslag med konsekvensutredning

Statens vegvesen utarbeider reguleringsplan på bakgrunn av planprogrammet og de innspill som ellers kommer til planarbeidet ved varsel om oppstart. Planforslaget skal inneholde tre deler: plankart, bestemmelser og planomtale med konsekvensutredning (KU). Planomtalen og KU vil settes opp og redigeres slik at alle som blir berørt av planen forstår oppsettet. Plandokumentene skal til sammen vise tiltaket og bruk av arealene som blir berørt. Planomtalen med konsekvensutredning skal beskrive formål, hovedinnhold og virkninger av planen.

Etter behandling i Heim kommune blir reguleringsplanen lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for merknader til planen skal være minst 6 uker.

Etter høringsperioden vil Statens vegvesen bearbeide planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader. Blir det gjort vesentlige endringer i planen skal den på nytt offentlig ettersyn.

Vedtak av reguleringsplan

Etter at alle merknader ved offentlig har blitt håndtert sender Statens vegvesen til slutt planforslaget over til kommunen. Heim kommune behandler planforslaget, og kommunestyret vedtar reguleringsplanen. Dersom Statens vegvesen i samråd med kommunen velger alternativ 1 ut fra de som blir avdekt i konsekvensutredningen så vil reguleringsplanen som blir igangsatt av dette planprogrammet ikke bli vedtatt. Man går da tilbake til alternativ 1 rørdlinje gjennom Vinjeøra vist i figurene 3.4.1, 3.4.2 og 3.4.3. Man bygger da ny E39 ut fra vedtatt reguleringsplan E39 Stormyra–Vinjeøra, vedtatt 2015 og planforslaget E39 Vinjeøra–Staurset.

7.2 Medvirkning

Alle som blir berørt av planarbeidet skal få anledning til å medvirke i planprosessen. Dette vil hovedsakelig være grunneiere, andre rettighetshavere, beboere, naboer, næringsliv, interesseorganisasjoner og statlige og regionale instanser som får sine ansvarsområder berørt. Barn og unge bør sikres medvirkning. Kommunen fastsetter medvirkningsopplegget.

Planområdet omfatter mange eiendommer og enkeltpersoner. Likevel legges det opp til at alle innenfor planområdet skal bli tilskrevet ved melding om oppstart og senere høring. Øvrige grunneiere og beboere må basere seg på omtale og kunngjøringer i Adressavisen, i avisa Sør-Trøndelag og ved publisering på Heim kommune og Statens vegvesen sine nettsider. Andre aktuelle dokumenter vil også være tilgjengelige på nettsidene. Ulike interesseorganisasjoner og statlige og regionale etater vil bli tilskrevet direkte.

Alle kan komme med skriftlige merknader til planarbeidet til fastsatte frister, som ikke skal være kortere enn seks uker.

Det blir avholdt et åpent digitalt møte i høringsperioden for varsel om oppstart/høring av planprogram. I høringsperioden for selve planforslaget holdes minst ett åpent (digitalt) møte der Statens vegvesen legger frem aktuelle tegninger og illustrasjoner, samt forklarer planene. Det kan også bli aktuelt at de digitale møtene erstattes med åpne fysiske møter som streames. Dette møteopplegget gjennomføres kun dersom Covid-19 pandemien svekkes og smittesituasjonen tillater det. Møtene skal holdes lokalt på Vinjeøra. Berørte grunneiere blir spesielt invitert.

Som del av planarbeidet kan det bli utført landmålingsarbeid og undersøkelser i det aktuelle området for å kartlegge arkeologi og grunnforhold (jf. Matrikkellova § 41, Oreigningslova § 4 og Kulturminnelova § 11). Berørte grunneiere vil bli varslet på forhånd om slike undersøkelser.

Gjennom hele prosessen er kommunen og Statens vegvesen tilgjengelig ved direkte kontakt.

7.3 Framdrift

Tabellen nedenfor viser planlagt framdrift for planarbeidet:

Tabell 7.3.1 Framdriftsplan

Milepæl	Periode/frist
Oppstartsmøte med Heim kommune	mai-21
Prosjektorganisasjon	(er etablert)
Varsel om planoppstart med planprogram	mai-21
Medvirkningsprosess/folkemøte ved planoppstart	mai-21
Merknadsfrist	juni-21
Oversending til kommunen for fastsetting av planprogram	juni/juli-21
Planprogram fastsatt i kommunen	aug/sept-21
Konsekvensutredning og reguleringsplan utarbeides	2021-2022
Oversending til kommunen for utlegging til offentlig ettersyn	des-21
Høringsperiode	jan-mars-22
Medvirkningsprosess/folkemøter ved offentlig ettersyn	feb-22
Merknadsbehandling/revidering av planen	mars-april-22
Godkjenning av reguleringsplan i kommunen	juni-22



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen