



Statens vegvesen



Heim kommune

REGULERINGSPLAN

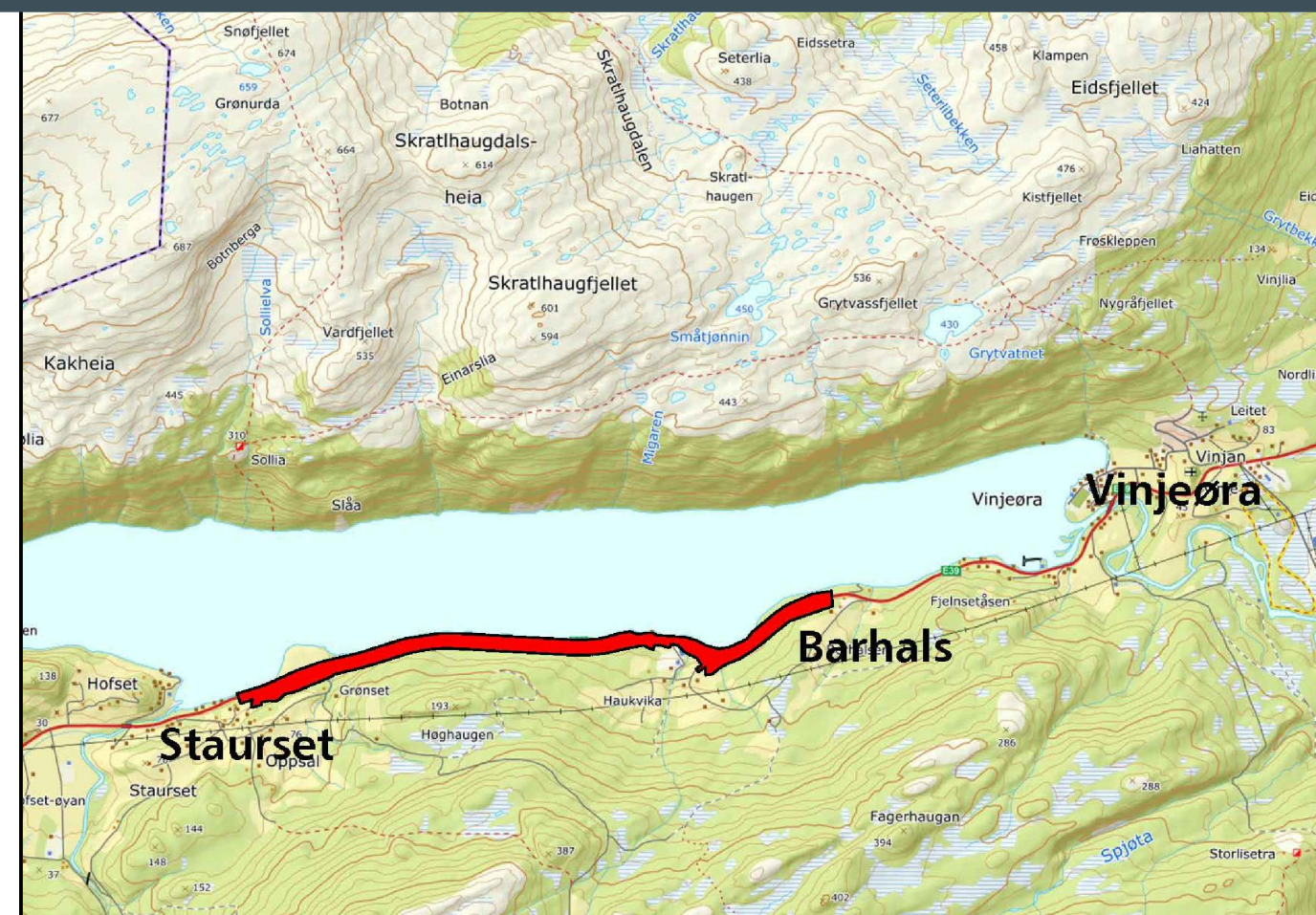
E39 S9D1

Barhals-Staurset

Heim kommune

Saksbehandling etter plan- og bygningsloven

Melding om oppstart av planarbeid	22. oktober 2019
Vedtak om offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16. februar 2021
Offentlig ettersyn	20. februar - 12. april 2021
Revidert etter innkomne merknader	16. august 2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	



Innhold

Forord	2
Planforslag	2
1 Innledning	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Formålet med planen.....	3
1.3 Planområdet	3
1.4 Trafikkforhold.....	4
2 Prosess	5
2.1 Oppstart og offentlig ettersyn	5
2.2 Medvirkning	5
2.3 Merknader	5
3 Planstatus og rammebetingelser	27
3.1. Kommuneplanens arealdel	27
3.2 Gjeldende reguleringsplaner i området.....	27
4 Beskrivelse av planen	28
4.1. Dimensjoneringsgrunnlag (vegstandard).....	28
4.2 Beskrivelse av vegsystemet.....	29
4.3 Konstruksjoner – kulverter over småelver.....	31
4.4 Terrengbehandling og landskapstilpasninger	33
4.5 Løsmasser.....	35
4.6 Støy og forurensning.....	37
4.7 Vannhåndtering	38
4.8 Elektrisitetsforsyning.....	38
5 Grunnforhold, skred og flom	39
5.1 Grunnforhold	39
5.2 Skred	39
5.3 Flom	40
6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget – arealbruk	40
6.1 Trafikkforhold og framkommelighet.....	40
6.2 Trafikksikkerhet.....	40
6.3 Naboforhold og avkjørsler	40
6.4 Landskap og estetikk.....	41
6.5 Naturressurser	41
6.6 Naturmiljø	42
6.7 Kulturminner	45
6.8 Friluftsliv.....	46
6.9 Nærmiljø	46
6.10 Drikkevann	46
6.11 Risiko og sårbarhetsanalyse.....	46
6.11 Vurdering av risiko	48

7 Anleggsperioden	48
7.1 Drift av anlegget.....	48
7.2 Anleggsbelte – midlertidig beslag av areal	48
7.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø(SHA) og ytre miljø (YM) i byggefasen	48
8 Naboskap og grunnerverv	48
8.1 Frisiktsoner	48
8.2 Byggegrenser	48
8.3 Grunnerverv og innløsning av bygninger.....	49

Forord

Statens vegvesen utarbeider i samarbeid med Heim kommune reguleringsplan for E39-vegstrekingen Barhals-Staurset. Opprinnelig planstreking ved planoppstart var Vinjeøra-Staurset. Innkortinga av planstrekinga har blitt utført i samarbeid med kommunen som er planmyndighet. Statens vegvesen er tiltakshaver og forslagstiller for reguleringsplanen.

Planforslag

Den formelle planbehandlingen for reguleringsplanen skjer med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 og § 12-8.

Kunngjøring om oppstart av planarbeid ble gjort 22. oktober 2019.

I samband med planoppstarten ble det den 24. oktober 2019 arrangert et åpent informasjonsmøte på Vinjeøra.

Ved offentlig ettersyn av planen ble det den 9. mars 2021 arrangert et åpent digitalt informasjonsmøte. Åpen kontordag i Heim kommune ble avlyst pga. Covid 19-situasjonen i Heim kommune. Medvirknings- og informasjonsopplegget ble tilpasset den situasjonen man var i. Opplegget rundt offentlig ettersyn av planen ble fastlagt i samråd med Heim kommune og de råda som ble gitt av de lokale helsemyndighetene. Reguleringsplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med Formannskapetets vedtak 16/21 den 16.02.2021.

Planstrekinga har blitt redusert som følge av at man i løpet av reguleringsplanleggingen har kommet fram til at man ønsker utrede ei helt ny veglinje (alternativ 2) utenom bebyggelsen på Vinjeøra. Derfor har man meldt planoppstart av en ny reguleringsplan mellom Stormyra og Barhals.

Siden den nye veglinja, alternativ 2 som avviker fra dagens E39 mellom Barhals og Stormyra velger man ikke å oversende planstrekinga Vinjeøra-Barhals (fra profil 2980 på Vinjeøra til profil 4400 på Barhals vest for Barhalsbekken) til Heim kommune for politisk behandling. Det er kun en forkortet planstreking mellom Barhals og Staurset fra profil 4400 til profil 8470 som blir sendt over til Heim kommune for adm. og pol. behandling i kommunestyret med sikte på et planvedtak.

På grunn av den forkorta planstreking vil planbeskrivelsen omhandle forhold som ligger utenfor strekinga Barhals-Staurset som sendes over til kommunen til sluttbehandling. Det som tilpasses den nye situasjonen er plankart og bestemmelser.

Aktuelle merknader kan sendes til:

Heim kommune
Trondheimsveien 1
7200 Kyrksæterøra

Kontaktinformasjon:

Statens vegvesen v/prosjekteringsleder Ivar-Ole Mittet
Tlf. 71274772 mob. 414799996
e-post: ivar-ole.mittet@vegvesen.no

Heim kommune v/ arealplanlegger Daniel Lossius
Tlf. 93404776
e-post: daniel.lossius@heim.kommune.no

Reguleringsplanen omfatter:

- Plankart i målestokk 1:1000, Blad 1-6, 24.06.2021
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse

I tillegg kommer følgende kart og tegninger:

- Oversiktskart, B-tegninger, målestokk 1:5000, datert 24.06.2021
- Plan- og lengdeprofiltegninger for ny E39: C-tegninger, målestokk 1:1000, 1:200 datert 24.06.2021
- Plan- og lengdeprofiltegninger for lokalveger: D-tegninger, målestokk 1:1000, 1:200 datert 24.06.2021
- Normalprofil: F-tegninger, målestokk 1:100/1:10, datert 16.11.2020
- Grunneierliste

Vedlegg til planen:

Vedlegg 1: Flomberegninger E39, hydrologisk rapport, Statens vegvesen

Vedlegg 2: Geoteknisk rapporte for omregulering på strekingen Vinjeøra – Staurset, Statens vegvesen

Vedlegg 3: Arkeologisk rapport 2020, Vinjeøra-Staurset, Trøndelag fylkeskommune

Vedlegg 4: ROS-analyse, Sweco Norge AS, rev.

Vedlegg 5: Naturmangfoldsrapport, Statens vegvesen

Vedlegg 6: E39 Vinjeøra-Staurset – Registeringer Naturmangfold, Sweco Norge AS

Vedlegg 7: Støyrappport Barhals-Staurset, inkl. vedlegg, Sweco Norge AS, rev.

Vedlegg 8: TS-rapport, Statens vegvesen, rev.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Planlegging av parsell E39 Vinjeøra-Staurset er del av arbeidet med å fornye Kyststamvegen – E39 fra Kristiansand til Trondheim. Dette inkluderer statlig finansiering av strekningen Stormyra-Betna. Det blir årlig bevilget midler over statsbudsjettet. Kostnadsrammen for hele prosjektet E39 Betna-Stormyra er på 2,405 mrd. Reguleringsplanen er en del av delparsell 3 Stormyra-Staurset.

Dagens E39 på strekninga Vinjeøra-Staurset er uegnet som Europaveg. Randbebyggelse med mange avkjørsler ved Vinjeøra og Haukvik kombinert med smal veg med dårlig kurvatur gir dårlig trafiksikkerhet og redusert framkommelighet. Selv om trafikken ikke er så stor, så medfører dette miljøulempere for de som bor langs vegen.

I den anledning ble det gjennomført et reguleringsarbeid i perioden 2010-2013 for å danne et juridisk grunnlag bygging av ny E39. Det har senere vist seg at reguleringsplanene som ble utarbeidet ikke var av god nok kvalitet med henblikk på E39 sin funksjon. Mange av avvikene, merknadene og kommentarene i ettertid tilsier at det bør lages en ny reguleringsplan.

Det er spesielt vegens rolle som E39 og del av TEN-T vegnettet som ikke synes å ha hatt stor nok betydning i reguleringsarbeidet. Det er tatt store hensyn til innspill fra lokale ønsker, uten å se til andre løsninger for å ivareta en tilfredstillende standard for ny E39.

Statens vegvesen har derfor i samarbeid med Heim kommune satt i gang et reguleringsplanarbeid for strekningen E39 Vinjeøra-Staurset. Formålet med reguleringa er å skaffe et formelt plangrunnlag for ny E39 mellom Vinjeøra og Staurset. Planen tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner E39 Vinjeøra-Haukvik vest og E39 Haukvik vest-Staurset som ble vedtatt i henholdsvis i 2013 og 2010. I forbindelse med dette reguleringsplanarbeidet ble det ikke gjennomført pålagt trafiksikkerhetsrevisjon (TS). Ved TS-revisjonen av den aktuelle reguleringsplanstrekningen foretatt i februar 2019 i forbindelse med prosjektstart E39 Betna-Stormyra ble det konkludert med manglende sanering av avkjørsler, feilplasserte og underdimensjonerte busslommer, og for smalt anleggsbelte for anleggsgjennomføring samt manglende areal til sikker trafikkavvikling i anleggstiden. Det er E39 sin rolle som europaveg som ikke er godt nok ivare tatt. Svingete kurvatur i planen som i stor grad følger eks. trasé sammen med for mange avkjørsler ivaretar ikke kravet om 80 km/t. Alt dette tilsier at det må gjennomføres en omregulering der anleggsbeltet utvides, avkjørsler saneres og der kurvaturen rettes ut slik at fartsgrensen kan settes til 80 km/t på hele strekningen.

Hovedfokus under reguleringsplanarbeidet vil være å sørge for en trafiksikker E39, ivareta framkommeligheten på ny veg, og ivareta miljø- og boforholda for de som bor langs europavegen.

1.2 Formålet med planen

1.2.1 Nasjonalt mål

Planen bidrar til det nasjonale målet om en langsiktig utbedring av E39 slik at den kan binde kystbyene sammen mellom Kristiansand og Trondheim. Totalt ser man for seg en besparelse i reisetid på ca. 8 timer fra dagens 23 timer på hele strekningen når Fergefri E39-prosjektet er ferdigstilt.

1.2.2 Regionalt mål

Regionale mål er å redusere reisetiden mellom Møre og Romsdal og Trøndelag, med vektlegging av sambandet mellom Molde, Kristiansund og Trondheim. Viktige moment er:

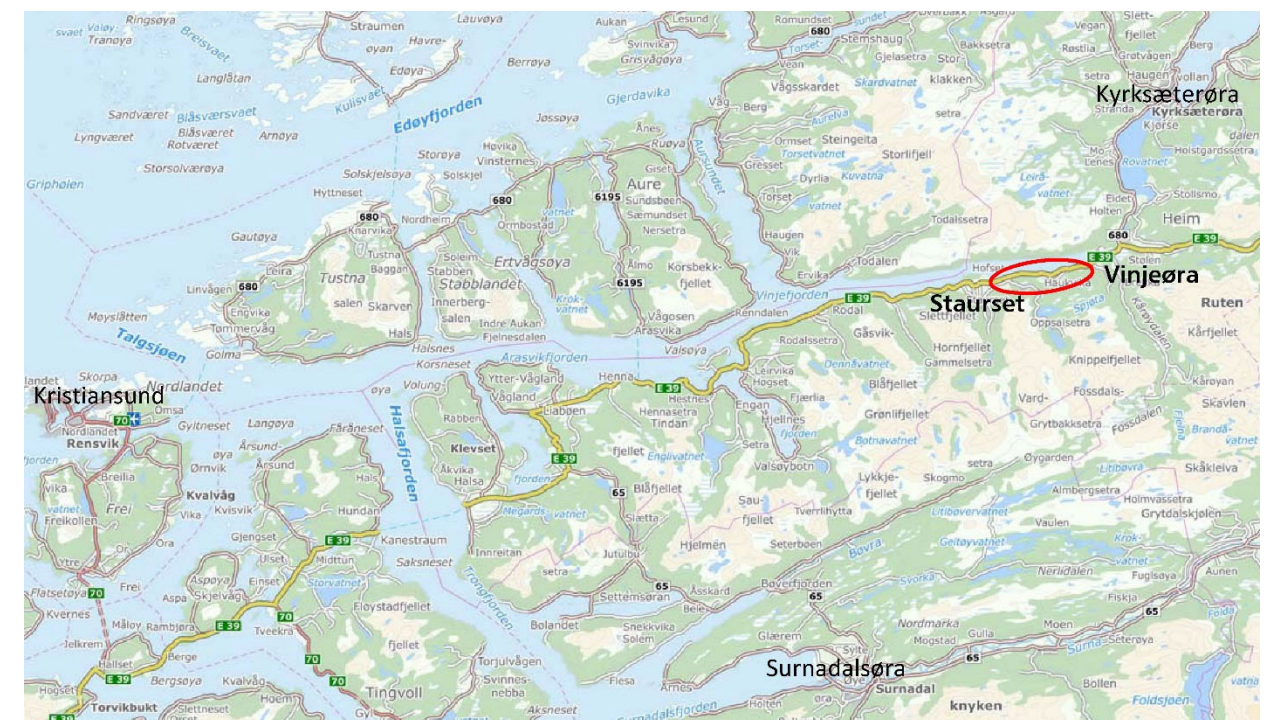
- Et mer forutsigbart samband med redusert reisetid særlig for langdistansetransport.
- Redusert antall ulykker og ulykkeskostnad totalt på trafikk på gjennomfartsåren i Heim kommune.
- Økt framkommelighet og redusert reisetid på strekninga Betna-Stormyra med ca. 7 minutter.

1.2.3 Lokale mål

- Avklare arealbruk, og redusere miljøulempene naboer til E39.
- Minimalisere konflikten mellom ny E39 og hjorteviltet. Komme med avbøtende tiltak som skal redusere ulykker og påkjørsel av hjortevilt.

1.3 Planområdet

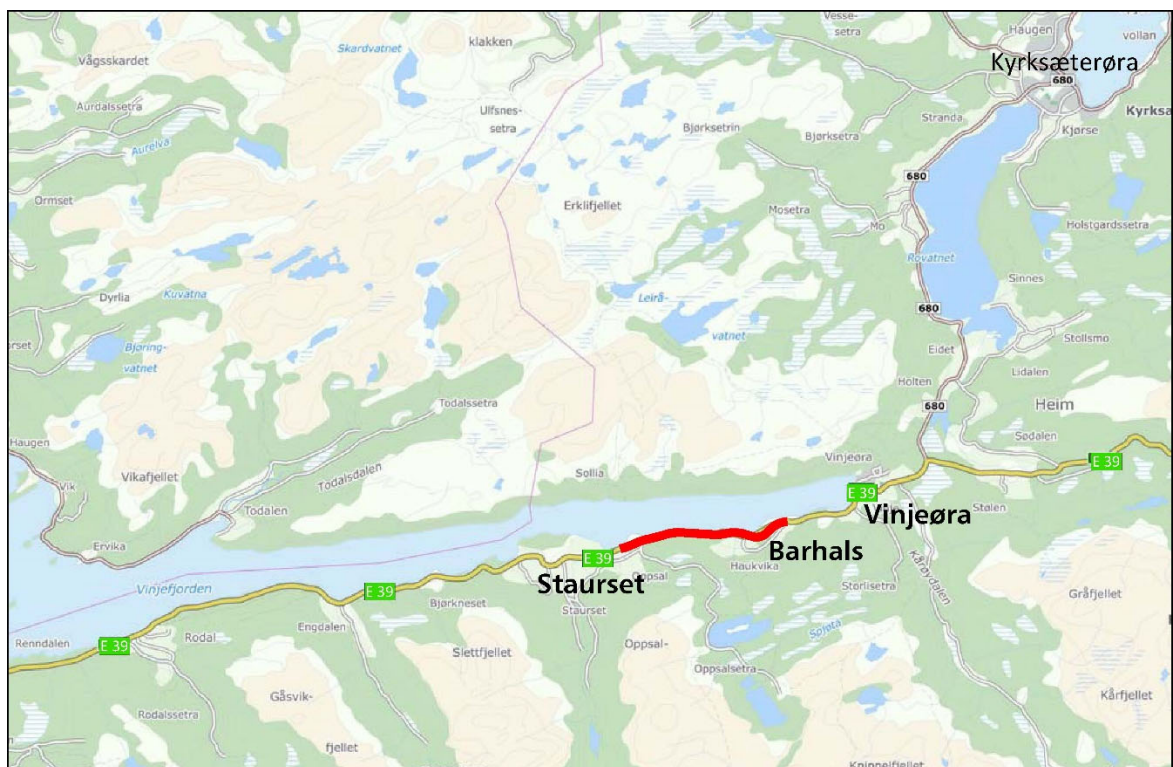
Planområdet har endret seg etter offentlig ettersyn av planen. Planområdet innskrenkes til E39-planstrekninga til å gjelde fra profil 4400 ved Barhals til profil 8470 på Staurset. Begrunnelsen for dette er at man ønsker å se på et nytt E39-alternativ mellom Barhals og Stormyra. Dette medfører at planstrekninga Vinjeøra-Barhals tas ut av reguleringsplanen, noe som reduserer planområdet.



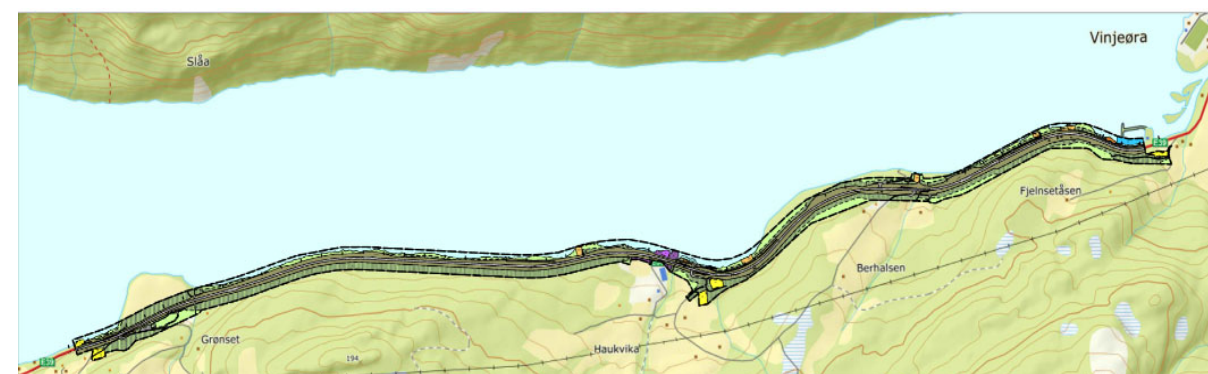
Figur 1: Oversiktskart over Nordmøre og Trøndelag – Planområdeangivelse for ny E39 vist med rød sirkel



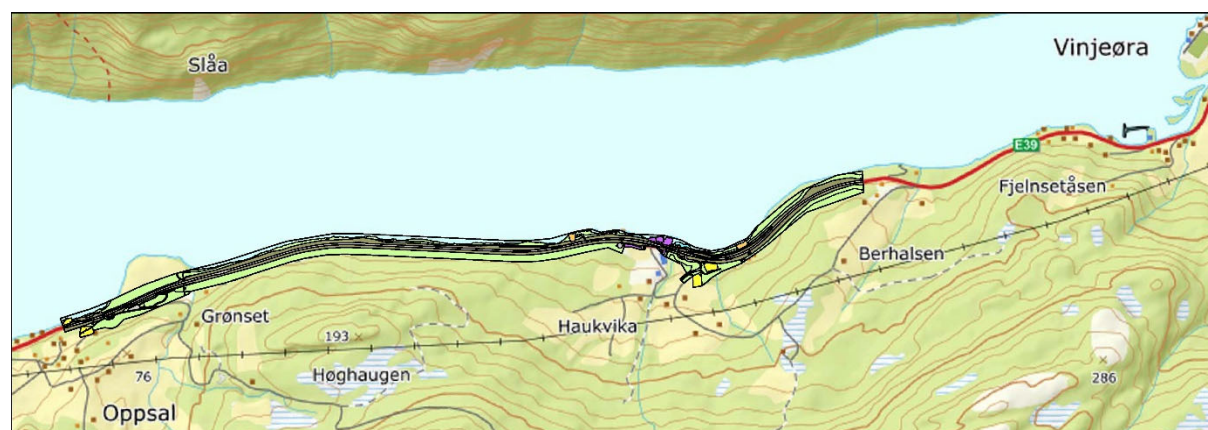
Figur 2: Kart som viser reguleringsplanstrekninga ved planoppstart i Heim kommune – ny E39 trasé



Figur 3: Kart som viser den reduserte reguleringsplanstrekninga ved sluttbehandling av planen i Heim kommune, ny E39 trasé



Figur 4. Planområdet for E39 Vinjeøra-Staurset med arealformål ved planoppstart (nedfotografert)



Figur 5. Planområdet for E39 Barhals-Staurset med arealformål ved offentlig ettersyn (nedfotografert) – for stort format i målestokk 1:1000 se bakerst i planheftet. Strekningen Vinjeøra-Barhals har blitt tatt ut etter offentlig ettersyn av planen

1.4 Trafikkforhold

I Nasjonal vegdatabasen (NVDB-basen) ligger trafikkmengden på 1370 ÅDT i 2019. Resultatene stemmer også veldig godt med tellepunktet; beregnet verdi for 2019 er 1360 ÅDT. I grunnlaget for Nasjonal Transportplan, (NTP), ble trafikken på strekningen beregnet til 2100 ÅDT for prognoseåret 2030. I beregningene har vi forutsatt at prosjektet Betna-Stormyra er ferdig og åpen for trafikk. Tungtrafikkandelen er vurdert til 17 % av totaltrafikken, og den er økende.

Vegvesenet har også beregnet trafikk for prosjektet Øygarden-Betna og da viser det seg at trafikken mellom Staurset og Vinjeøra øker med omtrent 400 dersom det blir bru over Halsafjorden. Beregnet ÅDT blir da 2500.

I 2011 skjedde det en alvorlig møteulykke i Haukvik der 2 personer ble drept og en alvorlig skadd. I Statens vegvesens nasjonale vegdatabase (NVDB 2018) er det etter 1.1.2015 registrert to trafikkulykker ved Staurset. En uten personskader, og en med en person som ble lettere skadd. Begge ulykkene etter 2015 var utforkjøringsulykker. Begge hendelsene skjedde rett vest for denne planen.

Fartsgrensen på dagens veg mellom Vinjeøra og Staurset varierer mellom 60 og 80 km/t.

2 Prosess

2.1 Oppstart og offentlig ettersyn

Planoppstart for reguleringsplan E39 Vinjeøra-Staurset ble kunngjort 22. oktober 2019 med høringsfrist 02.12.2019. Offentlig ettersyn av planen ble gjennomført i perioden 20.02-12.04.2021.

2.2 Medvirkning

Møte med grunneiere

Plan- og bygningslova stiller klare krav til medvirkning i planarbeidet. For denne planen gjelder dette i hovedsak berørte naboer, kommunen, fylkeskommunen, samt regionale statlige etater. Ved varsel om oppstart vart alle berørte grunneiere og øvrige parter tilskrevne pr. brev. Hver enkelt fikk da anledning til å komme med skriftlige innspill til planarbeidet. Det har i løpet av planperioden vært holdt nær kontakt med Heim kommune. I tillegg ble det den 24. oktober 2019 holdt et oppstartsmøte på Vinjeøra der grunneiere og aktuelle særinteresser ble inviterte med den hensikt å utveksle synspunkt, utveksle informasjon som igjen la et grunnlag for optimalisering av tiltaket, og for å få bygd ny E39 på en god måte med minst mulig negative konsekvenser.

De som ba om det har fått fysiske møter, men pandemien gjorde at det ikke ble holdt større sammenkomster. De som har fått boliger og fritidseiendommer innløst har enten fått fysiske møter eller Teams-møter. Det åpne informasjonsmøtet som man opplyste om ved planoppstart kunne bli vanskelig å arrangere i forbindelse med offentlig ettersyn pga. smittefaren ble dessverre en realitet. Det fysiske møtet som man ønsket å holde på Vinjeøra Samfunnshus i samband med offentlig ettersyn av planen i perioden 2002-12.04 ble i stedet holdt som et digitalt informasjonsmøte via YouTube den 9. mars. Kontordager med separerte fysiske møter for de som blir mest berørt ble avlyst og omgjort til møter som tok hensyn til pandemien. Etter offentlig ettersyn har man hatt møter med beboere og hytteeiere får tilbud om støyisolering.

Plan- og bygningslova sine krav til medvirkning blir sikra gjennom:

- Varsel om oppstart med anledning til å komme med skriftlig uttalelse
- Høring av reguleringsplan med anledning til å komme med skriftleg uttalelse
- Klageadgang på planvedtaket.

2.3 Merknader

2.3.1 Merknader etter 1. gangs behandling

Myndighet/berørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
Kystverket Midt-Norge	Kystverkets anliggende er først og fremst koblet til sjøarealer i planer og de sjønære arealene som kan sies å virke på ferdselsmessige forhold. Våre generelle og spesifikke kommentarer til planarbeid er knyttet til slike moment. Vi ser av varselet at dette ikke har noen betydning eller virkning for statlige anlegg og installasjoner i sjø og er generelt sett i et perifert forhold til Kystverkets planansvar. Kystverket anser seg i denne saken som ikke berørt, jfr. PBL §5.2 om Høring og offentlig ettersyn og har med visning til oppstart og plan-tiltak, ingen kommentarer til varselet eller det kommende planarbeidet.	Statens vegvesen tar høringsuttalelsen til etterretning.
Norges vassdrags- og energidirektorat NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Flom, erosjon og skred: God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. Vassdrag- og grunnvannstiltak: Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen. Energianlegg: Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.	Statens vegvesen tar høringsuttalelsen til etterretning.

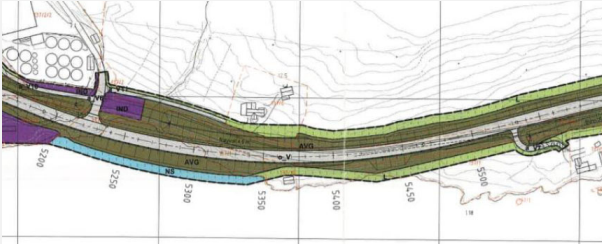
Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
Trøndelag fylkes-kommune	Vi viser til deres oversendelse av 23.10.2019. Formålet er å skaffe et formelt plangrunnlag for ny E39. Planen tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner på strekningen Vinjeøra–Staurset. Parsellen Vinjeøra - Haukvik vest ble vedtatt 23.04.2013. Parsellen Haukvik vest - Staurset ble vedtatt 21.12.2010. Disse planene tar i flg en trafikk sikkerhetsrevisjon ikke godt nok hensyn til trafikk sikkerheten blant annet ved at man ikke har tatt god nok høyde for å sanere avkjørsler og sikre nok areal til trafikkavvikling i anleggstiden. Planarbeidet innebærer omregulering til en felles reguleringsplan fra Vinjeøra småbåthavn til Staurset der den nye vegen kobles sammen med den parsellen som stod ferdig i 2010. Vegen skal bygges som 2-feltsveg, vegbredden blir økt fra 8,5 m til 9 m. Planområdet utgjør en betydelig utvidelse av arealet sammenlignet med gjeldene planer. Gjennom reguleringsplanen for parsellen Vinjeøra - Haukvik vest ble 3 SEFRAK-registrerte bygninger vedtatt fjernet. Planbeskrivelsen må omhandle SEFRAK-registrerte bygninger som berøres av det utvidete planområdet. Automatisk fredete kulturminner Før vi kan gi uttalelse må det foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner. Plangrensen er betydelig utvidet i forhold til vedtatt plan og det er nå flere områder med dyrket mark som blir berørt. Den arkeologiske registreringen samt nødvendig for- og etterarbeid bekostes av tiltakshaver med hjemmel i kulturminnelovens § 10, jfr. § 9. Vi viser til vedlagte registreringsvarsel og budsjett for gjennomføring og godkjenning av undersøkelsen. Fylkeskommunes uttalelse vil ikke være endelig før de arkeologiske forhold er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold. Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger.	Statens vegvesen tar høringsuttalelsen til etterretning. Reguleringsplanen har blitt utvidet for å få ny E39 byggbart. Arkeologiske registreringer har blitt utført. På ett område på Grønset har man registrert funn. Offentlig ettersyn av denne planene ses på som en søknad om dispensasjon slik at vi kan starte arkeologiske utgravinger og deretter få frigitt nevnte område. Hus registrert i SEFRAK gjelder en bygning på gnr. 135/11. For nærmere omtale av huset henvises det til planbeskrivelsen.
Fylkesmannen i Trøndelag	Landbruk De planlagte endringene vil med stor sannsynlighet medføre omdisponering av dyrka jord langs traseen. Fylkesmannen forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdispone ring av dyrka jord. Jordvernet er kraftig innskjerpet de senere årene, sist gjennom oppdatering av nasjonal jordvernstrategi (Prop. 1 S 2018-2019). Det vises også til nasjonal transportplan hvor det understrekes at det skal følges en restriktiv linje i omdisponeringen av dyrket jord i transportpolitikken. I det videre planarbeidet må det framgå hvor mye dyrka mark som foreslås omdisponert – både permanent og evt. midlertidig. For å redusere negative effekter for dyrka jord ved bygging av infrastrukturprosjekter, skal alternative og realistiske løsninger være vurdert. I planbeskrivelsen må det synliggjøres hvilke hensyn som er langt til grunn for valg av løsning. Der dyrka mark tas til vegareal må matjordlaget fjernes og overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. Disse avbøtende tiltakene må stilles som krav i bestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskete arter.	Ny E39 vil i hovedsak gå etter eksisterende veglinje. Det er kun kurveutretting og breddeutvidinga som vil føre til om-disponering av dyrka jord. Statens vegvesen tar med dette trasévalget et valg som fører til mindre avgang av dyrka mark og vil således følge de råda som Fylkesmannen kommer med. Når det gjelder håndtering av matjordlaget vil SVV følge retningslinjene som ligger til grunn for at den nyttes slik at matjorda kan brukes til jordbruksformål.Vi tar således sikte på at jorda kan nyttes til landbruksproduksjon og istandsettes slik at arealet får samme kvalitet som før tiltaket. I forbindelse med mellomlagringen av matjorda rankes den opp for å ivareta jorda slik at den egner seg til formålet når dyrka mark skal reetableres. Man vil samarbeide tett opp mot lokal landbruksmyndighet. Riggområder vil ikke lokaliseres på dyrka mark med svært høy verdi/høy verdi.

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	Ved behov for anlegg- og riggområder, er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Fylkesmannen har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at disse tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket. Dette er forhold som må ivaretas i reguleringsbestemmelsene. Lokal landbruksmyndighet vil være sentrale rådgivere her. Klima og miljø Formålet med reguleringsendringen er å sikre anleggsgjennomføringen og å øke trafikk sikkerheten i anleggstiden og i etterkant av ferdigstilt europaveg. En trafikk sikkerhetsrevisjon (TS) gjennomført våren 2019 har avdekt at gjeldende reguleringsplaner «E39 Vinjeøra-Haukvik vest» og «E39 Haukvik vest-Staurset» fra henholdsvis 2013 og 2010 ikke har tatt godt nok hensyn til trafikk sikkerheten. Hensynet til støy er heller ikke godt nok ivarettatt i gjeldende planer for strekningen. Begge de to planene skal nå endres, og slås samtidig sammen til en plan. I det videre planarbeidet er det viktig at det fokuseres på støy, hensynet til forurensning, massebalanse, vassdrag og naturmangfold: Det er viktig at det gjennomføres støyberegninger for støyutsatt bebyggelse. Fylkesmannen ber om at støykart og støyrapport følger med saken på høring. I støyrapporten må det gis en oversikt over årsdøgntrafikk og berørte boliger. Støyskjermingstiltak for å sikre tilfredsstillende støynivå for boliger og annen støyfølsom bebyggelse må sikres gjennom bestemmelsene. Støy i anleggsfasen må også utredes. I forbindelse med regulering av midlertidige rigg- og anleggsområder ber Fylkesmannen om at det fokuseres på å hindre forurensning til grunnen. Fylkesmannen anbefaler at det tas inn en bestemmelse i planen som sikrer avbøtende tiltak for å forhindre grunnforurensning. Erfaringsmessig vil det være aktuelt å mellomlagre masser i deponiområdet for å senere gjenbruke massene i veganlegget. For å sikre en tilfredsstillende mellomlagring av masser, bør det tas inn bestemmelser i planen som setter krav til masselagringen. Fylkesmannen ber om at det blir gjort rede for massebalansen i prosjektet. Dersom det er masseoverskudd i prosjektet, må det gjøres rede for hvordan overskuddsmassene skal disponeres. For å sikre at deponiområder er avklart før vegbygging starter må dette sikres i bestemmelsene. Vegstrekningen krysser flere små vassdrag. Inngrep i disse bør unngås. Dersom tiltak i eller i nærheten av vassdragene blir nødvendig, eventuelt kun i anleggsfasen, skal det gjøres rede for naturmangfoldet i vassdraget og effekten av inngrepet. Eventuelle avbøtende tiltak må iverksettes for å unngå skade på naturmangfoldet. Fylkesmannen ber om at det tas inn bestemmelser i planen som sikrer at det tas hensyn til vassdragene med tilhørende kantvegetasjon. Langs veg er det alltid potensiale for forekomster av fremmede, skadelige plantearter. Også på denne strekningen har vegen flere steder nærføring til bebyggelse og hager. Det gjøres rede for naturmangfoldet i vassdraget og effekten av inngrepet. Eventuelle avbøtende tiltak må iverksettes for å unngå skade på naturmangfoldet.	Støyforskriften gjelder for vegprosjektet og alle hus, fritidsboliger og bygninger for øvrig vil få tilbud om tiltak som gjør at støyforholda oppfyller de vilkåra som er satt i forskriften. Det er utarbeidet et nytt støykart som avdekker støyforholda og som vil vise hvilke bygninger som er støyutsatte. Når det gjelder håndtering av masser så er det utarbeidet et masseregnskap som ut fra de beregningene man klarer å regne seg fram til vil vise forholdet mellom faste fjellmasser og løsmasser. Massebalansen som man kommer fram til og hvor det finnes fjell vil påvirke anleggsgjennomføringen og forholdet mellom steinmasser og løsmasser. Når det gjelder deponering og mellomlagring av masser vil lagringen avhenge av sammensetningen av de massene som blir avdekt i løpet av anleggsgjennomføringen. Bergoverflaten under terreng og tykkelsen av løsmassene avgjør. Grunnboringer og observasjon av berg i dagen har blitt utført for å redusere usikkerhet med henblikk på anleggsgjennomføringen. Man har gjort rede for naturmangfoldet og konsekvensene av veginngrepet. Konsekvenser og avbøtende tiltak har blitt kartlagt, og vil iverksettes underveis i byggingen for å minimere virkningene overfor naturmangfoldet. Et strandengområde øst for utløpet av Haukvikelva klarer man ikke å unngå pga. flytting av tilkomst til næringsområdet. Dette forholdet går fram av planbeskrivelsen og delrapportene som har blitt utarbeidet. Det vil bli utarbeidet reg.bestemmelser som sikrer mest mulig skjerming av naturmangfoldet. Skadelige arter vil bli tatt hånd om etter gjeldende prosedyrer for å unngå spredning. Ivaretaking av kantvegetasjonen blir ivarettatt der dette ikke går på akkord med erosjonsvernet som vi er pålagt å ivareta. Viser der til NVE sin merknad. I reguleringsarbeidet har man kartlagt uønska fremmede arter. Når grunnvervet har blitt gjennomført vil man gå inn i

Myndighet/be- rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	Det må vurderes om forekomster skal fjernes før anleggsstart, eller om det er tilstrekkelig å være aktsom i anleggsfasen for å unngå spredning av fremmede skadelige arter ut av anleggsområdet. Utisiktet spredning av flere av disse artene er forbudt i henhold til forskrift om fremmede organismer § 9. Bestemmelser om revegetering ved hjelp av stedlig masse og stedegne arter må innarbeides i reguleringsplanen. Samfunnssikkerhet Det er svært viktig at man gjennom ROS-analysen jobber helhetlig og systematisk med samfunnssikkerhet og beredskap. For å oppfylle dette, mener Fylkesmannen at man må: Side: 3/4 være bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne ROS-analyser i plansaker som planmyndighet etter pbl § 4-3. • følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Sørgje for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte. • ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, med hvilke kvalitetskrav som forventes. (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB 2017 om samfunnssikkerhet i arealplanlegging) Sørgje for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter. Fylkesmannen forventer som et minimum av ROS-analyser i plansaker at: • kommunen sørger for at DSBs veileder fra 2017 med sjekklister i vedlegg 5 benyttes det er en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei». det ligger ved en kildeliste til analysen • kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk er en naturlig del av kildegrunnetillegget i tillegg til NVE og NGU med flere. • et endret klima er tema og vurderes, og klimaprofiler er tatt inn i vurderingene. • ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, spesielt ved områder med mange harde flater, og i sentrumsområder. Fylkesmannen vurderer innsigelse når: - det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger. - det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde. - grunnleggende tema som et endret klima eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart ikke er vurdert. - det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynsoner eller generelle bestemmelser. - det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering. Fylkesmannen forutsetter at risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til	hagene og kartlegge på nytt for å kvalitetssikre om man har fått kartlagt alle forekomstene. Artene skal fjernes og håndteres etter gjeldende retningslinjer.
		ROS-rapport er utarbeidet. Analysen er i henholdt til de kvalitetskrava som blir etterspurt. Rapporten har kartlagt og avdekket potensielle, uønskede hendelser. Hendelsene som ble identifisert er kategorisert ut ifra konsekvens og sannsynlighet. Dette for å danne et mest mulig riktig risikobilde.

Myndighet/be- rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se også sjekklister i vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Fylkesmannen har ut fra sine øvrige fagområder ingen ytterligere merknader til saken.	
Kjellaug Opsal Gnr. 137/11	Merknader i forb. med oppstart av ny. reg.plan: • Da den nåværende veitraseen har liten avstand til hytta, godtar vi ikke at det blir tatt mer av tomta enn det som allerede er avsatt til veigrunn. • Det må settes opp forstøtningsmur mot hytta og støyskjerming på toppen av denne. • En antar at det vil bli inngrep på vår tomt i forb. med veiutbyggn. og bygging av forstøtningsmuren. • Det må da planeres, fylles på matjord og såes mellom hytta og forstøtningsmuren. Det må også plantes noen trær på nedsiden av muren da vi regner med at meste parten av de nåværende trærne blir tatt bort. • Vannledningen vi har i dag går under veien og opp til kum ved øvre hushjørne hos Markovic gnr. 137/4. Den må fortsatt ha varmekabel fra hytta og til kum ved boligen til Markovic. Dersom avkjørselen og parkeringsplassen til Markovic blir senket, må vannledningen legges om og sikres på tilfredsstillende måte. • Strømforsyningen til hytta krysser også veien. Vi går ut fra at dette løses på en tilfredsstillende måte. • Under anleggsarbeidet må vi ha en mulighet til å benytte hytta, da med tilgang til både vann og strøm.	Omreguleringa legger opp til at senterlina til ny E39 vil gå 21 m lengre unna enn i vedtatt plan. Avstand mellom tomtegrensa og senterlinje veg blir nå 24 m mot tidl. i vedtatt plan 3,5 m. Dermed vil de negative nærføringen av vegprosjektet reduseres betraktelig. Og eks. E39 skal brukes som tilkomst til hytta. Punkta om vann- og strømforsyning vil avklares i neste planfase (byggeplan). I anleggsfasen må det påregnes kortere perioder der hytta ikke kan benyttes. Disse tidspunkta blir begrenset til intensiv andleggsdrift på stedet. Ønsket om at fritideiendommen ikke bør besøkes skyldes sikkerhetaspektet, pluss støy og støv forårsaket av anleggsmaskiner i aktivitet. Støykartet som følger reguleringsplanen viser støyforholda. Skjerming og andre mer detaljerte støyskjermingstiltak vil gå fram av byggeplanen (neste planfase). Dialog med bolig- og fritidsboligeier blir en del av forberedende arbeid.
Erna Foss Husby Gnr. 137/7	Viser til skriv angående E39 Stormyra - Betna, referansenr. 19/83421 og åpent informasjonsmøte avholdt 24.oktober 2019 i sakens anledning. Merknader er som følger: Forholdene som ble avdekket av trafikk sikkerhetsrevisjonen våren 2019 underbygger behovet for komplett konsekvensutredning, dermed bestrides punkt 2.4 «Krav om konsekvensutredning» (vedtak av Hemne formannskap i sak 177/11). Ved utarbeidelse av ny reguleringsplan må prosjektet konsekvensutredes med hensyn til miljø og sikkerhet. Nye krav til veistandard, nye miljøhensyn og kravene til trafikkavvikling under anleggsperioden må vurderes og ettergås. Dette innebærer utredning av alternativ trase. Tunnel, delvis tunnel og åpen veibane med større avstand fra sjøen er løsninger som må vurderes opp mot eksisterende veitrase. Ved valg av tunnel vil eksisterende veitrase fungere som omkjøringsvei ved behov, og trafikkavviklingen vil gå uforstyrret under anleggsperioden. Ber om løpende orientering om utviklingen i saken.	Det er ikke slik at man utløser konsekvensutredning etter pbl. dersom trafikk sikkerhetsrevisjonen avdekker trafikkfarlige forhold i reguleringsplaner. Det som må oppfylles for å utløse konsekvensutredning (KU) er at størrelsen på endringen i den nye reguleringsplanen i forhold til gjeldende plan er omfattende. Og her kan man ikke se at planendringen i forhold til gjeldende plan er så store at man utløser KU. Man går fortsatt i samme korridor som i gjeldende plan og der vegen går i dag, og vegbredden økes kun med 0,5 m. Det man imidlertid har gjort i reguleringsplanarbeidet er å avdekke vesentlige virkninger for miljø og samfunn som vegtiltaket medfører. Vi har således kartlagt alle forhold og skaffet til veie et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Alt dette vil gå fram av ny planbeskrivelse. Alternative traséer utløser kommunedelplan, og hverken tiltakshaver, fylkeskommunen, FM, eller kommunen som er planmyndighet ser seg tjent med en byggeutsettelse av delparsell 3 i prosjektet «E39 Betna-Stormyra». Noe som en ny kommunedelplanprosess vil medføre. Eiendommen må løses inn pga. manglende tilkomst. Omreguleringa medfører at senterlinja vil gå på samme sted som i vedtatt plan, men vegen er nå vedtatt

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
		med 0,5 m økt bredde i forhold til vedtatt plan. Noe som gjør at vegen kommer nærmere. Arealet som var tiltenkt til parallellgående tilkomst er i dag eid av statens vegvesen. Dette arealet må fortsatt eies av vegeier og reguleres som annen veggrunn. En god del av den må beholdes som sikkerhetssone til ny E39. En parallell tilkomst er ikke en god løsning fordi den vil ligge svært nær ny E39. Blendingsfaren er en faktor her. Støyskjermingen fra vedtatt plan på 130 m er et stort og omfattedne tiltak som man ikke får plassert fordi ny E39 nå går i rett linje. Gjeldende plan ble vedtatt uten Trafikksikkerhetsrevisjon (TS). TS fra 2019 har pålagt avkjørselssannering og kurveoppretting på stedet i forhold til gjeldende plan. Uansett så klarer man ikke å rette opp forholdene for fritidshuset slik at den blir tilfredsstillende. I tillegg så har supplerende grunnundersøkelser i sjøen i Haukvikavika avdekket dårlige grunnforhold. Grunnundersøkelsene er utført sommeren 2020. Løsmassene består i hovedsak av sand over bløt leire utenfor strandsonen. Dette medfører at større fyllinger i sjø ikke er gjennomførbart som først planlagt. Fyllingene i sjø i Haukvikavika er nå derfor begrenset i omfang og geoteknisk tilpasset slik at krav til sikkerhet mot utglidning av fylling er ivaretatt. På en kort strekning vil det bli behov for tiltak med masseutskiftning av bløt leire i strandsonen, men hovedsakelig vil fyllingne kunne etableres direkte på grunnen. Terrengholdene er også ugunstige for utfylling øst for Haukvikelva siden terrenghelningen på sjøbunnen er bratt i området for planlagt utfylling. Motfylling er vurdert, men vil kreve ytterligere bunnkotescanning og grunnundersøkelser og gjennomførbareheten er usikker. Motfylling vil også få konsekvenser for utløp og inntak av vann til Haukvikavika genbank. Borepunktene for ny kulvert for Haukvikelva viser opptil 12m løsmassemektighet av sand og grus. For de resterende borepunktene på land utenfor elveløpet er det kun mindre løsmassemektighet over berg og bløt leire er ikke påtruffet i borepunktene. Det er også innmålt berg i dagen flere steder og i store deler av prosjektområdet på land. Vegen på strekningen er lagt så langt ut som mulig mht. dårlige grunnforhold i sjøen utenfor strandsonen. Alt det som er beskrevet ovenfor gjør at senterlinja ikke kan flyttes ned mot sjøen for å gi plass til tilkomst til din fritidseiendom gnr. 137/7.

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
Berit W. Støen Gnr. 137/9	Som eier og bruker av fritidsbolig (gårdsnr. 137 bruksnr. 9) i berørt område vil jeg med dette gi innspill til reguleringsplanen. Bakgrunnen er at en økt standard på veien vil medføre økt hastighet på trafikken, uavhengig om fartsgrensen på strekningen forblir den samme. Dette vil igjen medføre økt støy, noe som i negativ grad vil påvirke bruken av både vår og andre eiendommer i området. Vi er 3 familier som bruker nevnte fritidsbolig regelmessig, og ser med bekymring på hva en ny vei vil medføre av økt støy og inngripen i omgivelsene. <u>Alternativ trasé</u> Jeg ønsker å foreslå en alternativ veitrasé som vil ligge høyere opp i terrenget mellom Staurset og Vinjekrysset (se skisse under samt vedlegg 1). Dette vil gi flere større fordeler, som for eksempel: - Eksisterende vei vil kunne brukes under hele byggeperioden, og store deler av den også etter ferdigstillelse. - Betydelig mindre avkjørsler ved fremtidig bruk av eksisterende vei som tilførselsvei til dagens boligmasse. - Optimalt anleggsområde med min. påvirkning fra trafikk-avvikling i byggeper. (etter mod. E39 Harangen - Høggkjølen). - Svært liten påvirkning på eksisterende bygninger, strandsoner etc. - Fjerner trafikkstøy fra hele eksisterende trasé og tilstøtende boligmasse.  Alternative traséer <u>Støyproblematikk</u> Hvis det til slutt skulle bli bestemt at ny trasé legges nært dagens, ber vi om at denne flyttes så langt unna vår eiendom som mulig, minimum det som ble tegnet inn i 2011 (vedlegg 2) men gjerne ytterligere inn/opp i terrenget. Og at en støyvoll blir etablert for å skjerme i størst mulig grad for (økt) støy. Denne er allerede tegnet inn i vedlegg 2.  Vedlegg 2 <u>Strandsoneproblematikk</u> Hvilke vurderinger vil bli gjort med tanke på bevaring av strandsonen? En ny vei vil jo med økt trafikk forringe	Å finne ny E39-trasé vil utløse kommunedelplan og deretter ny reguleringsplan. Dette medfører byggeutsettelse og som gjør at delparsell 3 ikke blir med i prosjektet E39 Betna-stormyra. Budsjetttbevilgningen over statsbudsjettet er nemlig basert på de linjevalga som er nedfelt i gjeldende reguleringsplaner. Alternative linjer fra forslagstiller vil påvirke vannkvalitet til Haukvik Smolt såpass negativt at vi ser det som en fare at vannkvaliteten kan gå ut over rognproduksjonen til Haukvik genbank. Dette skyldes all forurensning i kjølvatnet av salting, veg- og asfaltstøv som vil påvirke vasskvaliteten i Haukvikelva. Ny linje ovenfor genbanken kan også medføre produksjonsstans hos genbanken. Noe som blir svært kritisk. Støyforskriften regulerer hvilke støyverdier som settes. Støytiltaka som settes i verk vil være i overenstemmelse med forskriften. Om dette vil være i form av voll/skjerm langs E39 eller fasadetiltak vil man komme tilbake til i byggeplanen som skal utarbeides. Det er utarbeidet et støykart som avdekker støyforholda. Ang. strandsonevernet så vil man samarbeide med FM og fylkeskommunen om hvordan man i størst mulig grad kan ivareta strandarealet. Det er ikke gitt signal som gjør at man ikke kan basere seg på eks. E39-trasé. Ny E39 er trekt mest mulig vekk fra strandsonen., og går mest mulig i eks. E39. Noe som vil redusere naturinngrepet totalt sett. Ny omregulert E39 vil i planforslaget gå slik den gjør i vedtatt plan reguleringsplan forbi eiendommen. Og vil gå ca. 8 m lengre unna enn eks. E39.

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	denne, og er dette i tråd med ønsker fra kommune og fylke?	
Andrea E. Opsal Karlsvik Gnr. 137/6, 137/10 (naust)	Eiendommen med tilhørende naust i Haukvik ligger i dag meget nært dagens E39. Etter utbedring av svingen foran eiendommen for noe år siden, oppleves til tider stor hastighet og mye støv og støy. Skal det utføres støymåling før og etter utbygging av veien? Planlegges det avkjørsel til eiendommen som i dag, ved Hauvik genbank ? Ved bygging av støyvoll foran huset ber jeg om at denne ikke bygges for høyt slik at den tar bort utsikten over fjorden fra huset. Alternativt kan det settet opp vindu på toppen av støvullen som gir utsikt mot fjorden. Eiendommen benyttes i dag som fritidsbolig, men kan bli helårsbolig om noen år. Jeg ber om at den nye veien ikke legges nærmere bolighuset, men at denne legges nærmere naustet 137/10. Det må også tilrettelegges for adkomst til naustet parallelt med E39 som skissert i forrige reguleringsplan. Jeg ønsker også at adkomsten til naustet har en veibredde som gjør det mulig å komme til med bil. Vennligst bekreft at disse innspillene er mottatt.	Eiendommen må dessverre løses inn pga. nærføring av ny E39. Omreguleringa medfører nemlig at senterlinja må trekkes nærmere bygningen på eiendommen, gnr. 137/6. Skjæringstopp kommer helt inn til hytteveggen. Uansett så klarer man ikke å rette opp forholdene for fritidshuset slik at den blir tilfredsstillende. I tillegg så har supplerende grunnundersøkelser i sjøen i Haukvik avdekket dårlige grunnforhold. Grunnundersøkelsene er utført sommeren 2020. Løsmassene består i hovedsak av sand over bløt leire utenfor strandsonen. Noe som medfører at større fyllinger i sjø ikke er gjennomførbart som først planlagt. Dette medfører at vi ikke kan bygge en parallell tilkomstveg eller gangveg fram til naustet ditt, gnr. 137/10. Fyllingene i sjø i Haukvik er nå derfor begrenset i omfang og geoteknisk tilpasset slik at krav til sikkerhet mot utglidning av fylling er ivaretatt. Pga. bunnforholda i sjøen kan vi kun fylle ut for selve europavegen. På en kort strekning vil det bli behov for tiltak med masseutskiftning av bløt leire i strandsonen, men hovedsakelig vil fyllingene kunne etableres direkte på grunnen. Terengforholdene er ugunstige for utfylling øst for det utfylte næringsarealet. Motfylling er vurdert, men vil kreve ytterligere bunnkotescanning og grunnundersøkelser og gjennomførbarheten er usikker. Motfylling vil også få konsekvenser for utløp og inntak av vann til Haukvik genbank. Borepunktene for ny kulvert for Haukvikelva viser opptil 12m løsmassemektighet av sand og grus. For de resterende borepunktene på land utenfor elveløpet er det kun mindre løsmassektighet over berg og bløt leire er ikke påtruffet i borepunktene. Det er også innmålt berg i dagen flere steder og i store deler av prosjektområdet på land. Veggen på strekningen er lagt så langt ut som mulig mht. dårlige grunnforhold i sjøen utenfor strandsonen. Alt det som er beskrevet ovenfor gjør at senterlinja ikke kan flyttes ned mot sjøen for å gi plass til fritidshuset gnr. 137/6 og tilkomst til naust gnr. 137/10. Ny omregulert E39 vil grunnet nevnte grunnforhold gå ca. 12 m nærmere huset på gnr. 137/6 enn vedtatt reguleringsplan. Noe som gjør at huset vil liggende innenfor annen vegrunn som SVV skal eie.

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
Annlaug Irene Fjelsetnes Gnr. 135/2	Gårdsveg fra ny E39 til mine eiendommer 135/2 og 36 i Hemne I foreløpig utkast til reguleringsplan pr. 18.02.2014 var gårdsveg til mine eiendommer lagt fra Åsavegen over gnr./bnr. 135/10 og knytt til eksisterende gårdsveg et godt stykke opp i bakken. Jeg hadde ingen merknad til dette forslag, selv om gårdsvegen til mine eiendommer ville bli betydelig lengre. Eieren av gnr./bnr. 135/10 reagerte negativt på dette forslag og sendte e-post til Vegvesenet v/Astrid Hanssen den 3. mars 2014. Astrid Hanssen var da saksbehandler for reguleringsarbeidet. E-posten inneholdt en del feil informasjon og påstander, samt en svært negativ omtale som var rettet mot meg. E- posten var tilgjengelig på nett og dermed offentlig tilgjengelig. Dette var jeg ikke informert om. Konsekvensen av dette var at jeg ble så "deppa" at jeg måtte be Rune Fitje om å følge opp saken. Rune Fitje ringte og sendte to e-poster til Vegvesenet v/Astrid Hansen (e-post 25. mars 2015 og e-post 2. april 2015 kl. 1452). Saken ble ikke beklaget og heller ikke er det gitt tilsvar på e-postene. Imidlertid tok Vegvesenet hensyn til eier av gnr./bnr. 135/10 sin merknad om min tilkomstveg og regulerte inn gårdsveg nær i samme område som eksisterende gårdsveg tar av fra dagens E39. Rune Fitje sendte melding v/e-post til Astrid Hanssen og meddelte at jeg var tilfreds med løsningen, jfr. e-post av 2. april 2015 kl. 2049. Støy. Mitt bolighus på gnr./bnr. 135/2 blir enda mer utsatt for støy ved ny E39 enn ved dagens E39. Jeg forlanger derfor at mitt bolighus blir sikret mot trafikkstøy slik at støynivået ikke overstiger tillatte verdier. Jeg er kjent med at tidligere beregninger viser at støynivået er vesentlig over tillatte verdier. Støyproblematikken er nevnt i e-post den 2. april 2015 kl. 2049. Jeg har ikke mottatt tilbakemelding på dette. Grunnerverv Bygdevegen over Vinjeøra (nåværende E39) ble på 1960-tallet utvidet/utbedret over mine eiendommer. Min far Gunnar Fjelnssetnes mottok erstatning for dette. Meg fortalt ble det utbetalt erstatning for selve vegbredden. Hemne kommune har kopi av eiendomsinngrepet, arealberegninger og evt. utbetalinger. John Aune kan trolig skaffe kopier av nødvendige dokumenter. Jeg har forsøkt å skaffe meg tilgang til dokumentene hos Vegvesenet i Trondheim, men kopier som finnes der, er ufullstendige og uleselige. Jeg eier en del av arealet mellom nåværende E39 og naustrekka.	Man har nå en helt ny planprosess, med ny planoppstart, nytt offentlig ettersyn og ny medvirkningsprosess. En av grunnene til å starte med ny reg.plan er avkjørselssanering i forhold til gjeldende plan. Planarbeidet består av å framskaffe en tilkomststrategi som er tilpasset funksjonen og vegstandarden til E39 som en overordna europaveg. Dette medføre at enkelte tilkomstveger må samordnes med naboeiendommer. For denne eiendommen medfører dette at tilkomspunktet flyttes fra E39 til Vinjefjordsvegen som tar av øst for småbåthavna. Den nye flate tilkomstvegen vil således gå parallelt med E39 ca. 30-60 m ovenfor europavegen. Støyforskriften gjelder for vegprosjektet og alle hus, fritidsboliger og bygninger for øvrig vil få tilbud om tiltak som gjør at støyforholda oppfyller de vilkåra som er satt i forskriften. Det er derfor utarbeidet et nytt støykart som avdekker støyforholda og som vil vise hvilke bygninger som er støyutsatte. Støykartet vil være grunnlaget for å optimalisere støytiltaka i byggeplanfasen. Forholdene til eiendomsgrenser vil bli tatt nærmere opp ved gjennomføring av selve grunnervervet.
Erik Barhals og Kristine Barhals Gnr. 136/1	Vi regner med at den gamle reguleringsplanen fra 2012 blir brukt som grunnlag når dere nå starter arbeidet med en ny. Vi vedlegger derfor en kopi av våre merknader til forrige reguleringsplan. På informasjonsmøtet som ble holdt på Vinjetun samfunnshus her i høst, ble det gitt inntrykk av at hensynet til drift av jord og skog skulle gis større prioritet. Likedan ble større busslommer og færre avkjørsler nevnt. Vi har derfor vært i kontakt med kommunen for å informere om våre utfordringer i denne saken, slik at de kan bringe dette videre i den kommende prosessen. Vi er innforstått med at en europaveg ikke kan ha så mange avkjørsler som det var før. Det ble foretatt en oppgradering av vegen på midten av 1970 tallet, og på den strekningen som berører oss (gnr 136	I følge håndbok V123 kollektivhåndboka er det aktuelt der det er ensidig bebyggelse. Trafikkmengden med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1500-2000. Summen av alt dette tilsier at man ikke bør legge opp til en ensidig busslomme. SVV legger dermed opp til 2-sidig busslomme for befolkningen. Noe som øker traafikksikkerheten for myke trafikanter. Det er ikke plass for et opplegg der bussen skal snu. Dagens E39 har ikke lunneplass på stedet. Slik tilrettelegging må være knyttet til lokalvegnettet. Avkjørselen til lokalvegen er således tilrettelagt for tømmerbil

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	bnr 1), ble det etter avtale anlagt ikke mindre enn åtte avkjørsler fordelt på begge sider av vegen, som kun var beregnet på skogsdrift. De fleste av disse på nordsida ble forresten stenget med autovern for noen år siden, dette ble iverksatt uten noen form for varsel eller kommunikasjon. Likedan var det tidligere mulig for tømmerbilen å stå på vegen å laste tømmer. Når disse mulighetene ikke finnes lengre, så håper vi dere er villig til å strekke dere langt for å finne avbøtende tiltak. Vi har et sterkt ønske om at det blir foretatt en befaringsammen med veiplanlegger og folk fra kommunen. Det ble i 2010 inngått en avtale mellom Statens vegvesen Region Midt og oss angående deponi av stein og annen masse vest for bebyggelsen her på gården (gnr 136 bnr 1), samt utfylling av en lunneplass for tømmer ved gårdsveien på grensa til Arne Nielsen (gnr 137 bnr 3). Vi lurte derfor på om det er aktuelt å fornye den avtalen. Vi vedlegger kopi av den avtalen som ble inngått vedr. deponi i 2010. Vi håper dere tar hensyn til våre innspill i den videre planleggingen og med ønske om en god dialog. I vedlegget nevnes følgende forhold: • Ønske om ensidig stor busslomme på sørsiden av vegen fordi det er uforsvarlig for barn å krysse vegen • Ønske om at eks. veg i østlig retn. fra egen avkjørsel bør bli liggende forbi garasjen til Anni Solbakk slik at lasting av tømmer kan skje øst for nevnte garasje. • Det bør ses på mulighetene for komb. Skogavkjørsel og adkomst til Bugen på vestsiden av fritidseiendommen. Likeledes at det bør legges til rette for lunning av tømmer ned mot vegen.	med henger. Siden ny E39 ikke endrer situasjonen for skogbruket, men kun re-etablerer dagens situasjon ser man ikke at vegprosjektet skal bygge ny lunneplass med snunisje for tømmerbil. Arealet på nordsiden av ny omregulert E39 dekkes av tilkomstveg f_SKV6 (se plankartet).
Roar Haukvik Vinjefjordsveien 530, 7203 Vinjeøra	Til deres planprosess har jeg noen innspill som må vurderes grundig sammen med kommunen. Dette går ut på at det etableres to nye grusveier for å binde sammen henholdsvis Fjelnsetåsen-Barhals og Haukvika-Grønset. Med å etablere disse to nye grusveiene oppnår Statens Vegvesen en mulighet for forbikjøring for lokaltrafikken ved stenging av E39 under anleggsperioden. Det muliggjør også lengre stengningsperioder da den lokale trafikken kan bruke disse veiene. Dette vil ikke være veier egnet for tungtrafikk, men storbiene kan godt rutes via Surnadal slik det ble gjort under forrige veibyggingsperiode. Etter endt anleggsperiode vil disse veiforbindelsene muliggjøre at myke trafikanter som gående og syklist kan bevege seg helt fra Vinjeøra og ut til Staurset uten å benytte E39. Dette vil være særdeles positivt for de som fastboende langs Vinjefjorden, men også for turgåere og mosjonister vil dette være et utmerket tilbud. Det åpner faktisk opp for å kunne gå/sykle på et veinett som består av 15-20 km grusveier, helt opp til Staursetdalen og dette helt uten å måtte bevege seg på E39. For gårdbrukerne vil også disse forbindelsene kunne være positive i forhold til bl.a. tømmerhogst og annen type gårdsdrift. Forbindelsene bør normalt være låst med bom og tilgangen til denne styres av gårdsbrukene på hver side. Se vedlagte kartskisser. Ellers nevner jeg at jeg slutter meg til forslaget fra veilaget for Haukvikveien 'Gårdsveien – Vei nr. 2' om ny avkjørsel noe øst for Haukvika, med én stor busslomme på sørsiden av E39 der hvor avkjørselen blir.	Statens vegvesen anser ikke foreslått sammenbinding av lokalvegnettet mellom Barhals og Vinjeøra, jfr. innfelt kartfigur som en aktuell trafikkavviklingskorridor for å få avvirket i stengte perioder langs E39. Dette fordi dette lokalvegnettet ikke er egnet for formålet. Lokalvegnettet har hverken stigningsforhold eller dimensjonering for å takle en slik oppgave. Trafikkavviklingen må løses langs E39 i den vegkorridoren innenfor areal som er satt av til vegformål og midlertidig anleggsbelte i reguleringsplanen. Egne planer for trafikkavvikling vil utarbeides før anleggsstart. Anleggsbeltet er utvidet for å sikre anleggsgjennomføringen selv om trafikken skal løses gjennom anlegget uten alt for mye nedstenging. Syklende på ny E39 vil i hovedsak sykle hovedvegen dersom stigningsforholda og tidstapet på foreslått veg ikke er optimale. Når det gjelder område som er avsatt til industri så vil reguleringsplanen ta hensyn til dette. Areal satt av til industri/næ-

Myndighet/be-rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	Svart linje viser eksisterende grusvei. Rød linje viser manglende vei, ca. 200m.	ringsareal vil fortsatt settes av til formålet der arealet kommer utenfor areal som må settes av til annen veggrunn på grunn av ny E39. Tilgang til naust gis vi samme tilkomstpunktet som det sjønære næringsområdet nedenfor E39.
Halvor Haukvik Gnr. 137/2	137/2 ved Halvor Haukvik vil støtte forslaget til veilaget I Haukvika, Gårdsveien – vei nr. 2 ved Henrik Tangvik Amundsen, i forbindelse med forslag til avkjøring for boligene og gårdene i Haukvika. Spesielt viktig vil bussholdeplass være, og at den blir lagt slik at man ikke må krysse E39 for å gå av eller på. Bemerk at en ny avkjøring må være godkjent for tømmertransport, etter de krav allskog stiller til dette, i forhold til stigning, bredde og sving/snuareal. Det ønskes at det blir tatt hensyn til industriarealet nede ved sjøen i størst mulig grad. Dypvannsbrygge, naust, lagrings og riggområde som er regulert til industri, må fortsatt realistisk kunne brukes etter at ny vei er på plass. Da med tanke på adkomst til fots, med traktor, truck, lastebil og bil, sett i forbindelse med industriarealet på oversiden av E39. Tapt areal for rigging og lagring kan til en viss grad erstattes av lignende areal, mens dypvannsbrygge og minimum operativt areal rundt den, i nærheten av det andre industriarealet, vanskelig kan erstattes. En lunningsplass, på sørsiden av nyveien, noe ut fjorden burde bli planlagt for å betjene skogsarealet ned mot E39 mellom Grønset og Haukvik på en effektiv måte.	I følge håndbok V123 kollektivhåndboka er det aktuelt med en ensidig busslør der det er ensidig bebyggelse, ved institusjoner, skoler, og spesielle anlegg samtidig som det er stor trafikk på hovedvegen, mye tung trafikk eller høy hastighet. Her oppfylles ikke vilkårene som er listet opp. Og trafikkmengden med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1500-2000 er ikke stor, men stor nok til at vi ikke bør legge tilrette for ensidig busslomme. SVV legger opp til 2-sidig busslomme for befolkningen (vist på plankartet). Planforslaget legger fortsatt opp til tilkomst for industri/næringsområdet. Den flyttes til vest for Haukvikelva i forhold til gjeldende reguleringsplan og blir liggende rett overfor tilkomsten f_SKV7. Dette fordi supplerende grunnundersøkelser i sjøen i Haukvika har avdekket dårlige grunnforhold øst for det utfylte næringsarealet der tilkomst var opprinnelig planlagt. Grunnundersøkelsene ble utført sommeren 2020. Løsmassene består i hovedsak av sand over bløt leire utenfor strandsonen. Noe som medfører at større fyllinger i sjø ikke er gjennomførbart slik som først planlagt. Dette medfører at vi flytter tilkomstvegen til næringsområdet. Fyllingene i sjø i Haukvika er nå derfor begrenset i omfang og geoteknisk tilpasset slik at krav til sikkerhet mot utglidning av fylling er ivarettatt. Pga. bunnforholda i sjøen kan vi kun fylle ut for selve europavegen. På en kort strekning vil det bli behov for tiltak med masseutskifting av bløt leire i strandsonen, men hovedsakelig vil fyllingne kunne etableres direkte på grunnen. Terrengforholdene er ugunstige for utfylling øst for det utfylte næringsarealet. Motfylling er vurdert, men vil kreve ytterligere bunnkoteskanning og grunnundersøkelser og gjennomførbareheten er usikker. Motfylling vil også få konsekvenser for utløp og inntak av vann til Haukvika genbank. Borepunktene for

Myndighet/be- rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
		ny kulvert for Haukvikelva viser opptil 12m løsmassemektighet av sand og grus. For de resterende borepunktene på land utenfor elveløpet er det kun mindre løsmassektighet over berg og bløt leire er ikke påtruffet i borepunktene. Det er også innmålt berg i dagen flere steder og i store deler av prosjektområdet på land. Vegen på strekningen er lagt så langt ut som mulig mht. dårlige grunnforhold i sjøen utenfor strandsonen. For å erstatte landbruksavkjørselen i vedtatt reg.plan som utgår pga. stigningsforholda på stedet velger man å dekke skogbrukets behov ved at tilkomstene til lokalvegene i Haukvik og på Grønset blir tilrettelagt for tømmerbil med henger. Skogsarealet mellom Haukvik og Grønset kan dekkes av ny skogsveg fra Grønset. Dagens E39 har ikke lunneplass på stedet. Slik tilrettelegging må være knyttet til lokalvegnettet. Siden ny E39 ikke endrer situasjonen for skogbruket, men kun reetablerer dagens situasjon ser man ikke at vegprosjektet skal bygge ny lunneplass med snunisje for tømmerbil.
Haukvik Genbank AS	På vegne av Haukvik Genbank AS fremmes med dette tilbakemelding på de foreløpige planene for reguleringsplan for ny E39 som er presentert av Statens Vegvesen. Veiplanene berører Haukvik Genbank AS på begge sider av veien. Avkjørsel og et nytt næringsareal mot vest som virksomheten har satt i gang reguleringsarbeid på berøres også. Om virksomheten. Haukvik Genbank er verdens første levende genbank for anadrom laksefisk og ble offisielt åpnet i 1990. Genbanken drives på oppdrag fra Miljødirektoratet og selskapet har ingen annen virksomhet enn dette. Genbanken tar vare på en rekke villaksstammer i større deler av Norge fra elvene Etne og Drammensvassdraget i syd til Skibotnelva i nord. Genbanken har også sørget for levering av rogn til reetablering av laksestammer i flere vassdrag, derunder Lærdalsvassdraget og nå sist flere vassdrag i Rauma-regionen. Miljødirektoratet ønsker å legge inn ytterligere biologisk materiale og Haukvik Genbank har behov for å disponere alt eget areal og øke dette både på kort og lang sikt. Haukvik Genbank AS' nye reguleringsplan. Det er igangsatt forberedelser for utarbeidelse av ny reguleringsplan etter at det først ble søkt om dispensasjon fra kommunedelplanens arealdel. Denne reguleringsplanen må koordineres med vegvesenets nye plan for E39, bl.a. med felles reguleringsgrense for de to planene. Statens Vegvesen og Haukvik Genbank AS må utveksle kartdata for å få fastsatt denne linjen. Ny veireguleringsplan – linjeføring og sjøområdet.	Statens vegvesen tar til etterretning at virksomheten planlegger utviding og at man regulerer et nytt område vestover på oversiden av ny E39. Det er imidlertid viktig at reguleringsplanen til Haukvik genbank ikke skaper problemer for den nye reguleringsendringen for ny E39. Plangrensene for de 2 reguleringsplanene som er under arbeid er nå tilpasset hverandre. Likeledes gjelder dette også arealformåla. Det er også viktig at anleggsgjennomføringen for begge prosjekta koordineres slik at det ikke skaper problemer av anleggsgjennomføringen for ny E39. Dette sikres ved at en stripe ned mot ny E39 er satt av til midlertidig anleggsbelte. Når det gjelder linjeføringen så vil man i reguleringsplanforslaget legge til rette for ei best mulig linjeføring. Forholda for Haukvik Genbank vil da vektlegges særskilt. Statens vegvesen vil ta hensyn til at Haukvik Genbank ikke kan utsettes for driftsstans. Dette vil man i reguleringsfasen sikre gjennom plan- beskrivelsen, planbestemmelsene og videre prosjektering i byggeplanfassen. Behov for nye

Myndighet/be- rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
	På bakgrunn av forslag til ny linjeføring for E39 ser Haukvik Genbank AS at ny vei med sideareal og sikkerhetssoner nedenfor Haukviks anlegg kan komme nærmere sjøen enn dagens vei. Haukvik Genbank ønsker å beholde eksisterende areal ved sjøen samt tilkomst til dette arealet da det har en viktig betydning i forhold til smitteskille ved mottak av levende materiale samt at det er tilgang til en kai med dypt vann. Kulvert. Det er i dag en kulvert under eksisterende E39 med et stort avløpsrør og annen teknisk infrastruktur fra genbanken. Det er behov for gjennomføring av avløpsrør til sjøen og andre tekniske føringer under den nye veien. Installasjoner og rør må kunne inspiseres og vedlikeholdes. Det må også være kapasitet til supplerende føringer på evt. senere tidspunkt. Det er helt vesentlig at verken vanntilførsel til anlegget eller avløp sperres slik at det oppstår driftsstans under anleggstiden. All planlegging og gjennomføring av anleggsmessige tiltak må ivareta hensynet til en kontinuerlig drift av anlegget. Dette er av vital betydning for laksestammene i Norge. Det må også etableres kulvert fra det nye området vest for nåværende som skal reguleres. Her skal det etableres ny avløpsledning og eventuelle andre føringer. Flombekken vest på det nye industriområdet må også sikres gjennomføring under veien. De tekniske forholdene tas videre opp med teknisk avdeling i Vegvesen under detalj-prosjekteringen av veien. Vegvesenet må kontakte Haukvik Genbank AS om dette på hensiktsmessig tidspunkt. Eksterne adkomstforhold. Veiløsning opp til området sør for Haukvik Genbank kan ikke under noen omstendighet gå gjennom Haukvik Genbank AS' sitt område. Dette har en driftssikkerhetsmessig begrunnelse knyttet til virksomheten. Anlegget må ikke utsettes for risiko for stans i vanntilførselen, og kan ikke utsettes for noen form for forurensningsfare. Veitraséen forbi kraftstasjon og pumpehus er dessuten svært trang og bratt. Veien her er og må forbli kun internvei. Videre planprosesser. All prosjektering av veier og relaterte anlegg skjer ved digital 3D-modellering. Haukvik Genbank AS ønsker tilgang til digital 3D modell og SOSI-fil i det videre arbeidet med sin egen plan. Framdrift. Statens Vegvesen's framdrift er basert på vedtak av reguleringsplan i første kvartal 2021 med anleggsstart i løpet av 2022. Haukvik Genbank AS' sin reguleringsplan utarbeides parallelt med og tar sikte på en tidligere godkjenning enn Vegvesenets plan.	avløpsrør sikres også gjennom prosjekteringen. Plassering og dimensjonering av disse røra vil gå fram av byggeplanleggingen. Statens vegvesen har ikke problemer med å utveksle digitale data. Men da er det viktig at man får på plass gode informasjonsrutiner slik at man unngår planlegging/prosjektering basert på forelda grunnlag. Haukvik Genbank sine behov for å redusere trafikk på sidevegen opp ved siden av anlegget for å redusere risikobildet tas til etterretning. Tilkomstrettighetene og hvordan tilkomstene planlegges forbi Haukvik Genbank vil man arbeide fram i forbindelse med grunnervervet innenfor den rammen som er gitt i reguleringsplanen. Avtaler om hvilke vegrettigheter som skal gjelde inngår i dette.

Myndighet/be- rørte parter	Merknad	Behandling av merknad ved planoppstart
Haukvik veilag2 v/ Henrik Tangen Amundsen	 Viser til varsel om planoppstart omregulering E39 Vinejøra – Staurset. Veilag2 Haukvik vil med dette meddele våre synspunkt for området i og rundt Haukvik. Gårdsveien som kommer inn på E-39 i Haukvik, har et registrert veilag, Veilag2 Haukvik. Andelshavere i dette veilaget er: 137/1, 137/2, 137/3, 137/23, 137/24. Eiendommer med bruksrett er: 137/5, 137/12, 137/19, 137/21 Vårt innspill tar utgangspunkt i reguleringsarbeidet fra 2010-2013: • Veien slik den er tegnet i regulering fra 2010-2013, skaper vanskeligheter for næring transport til landbruks og skogbruks relatert næring. • Veien vil da skape store problemer for kjøring med privat biler på vinterføre, da det blir skarpe svinger og bratt vei. • Veien slik den foreligger i dag, er godkjent av Allskog, for kjøring med tømmer trailer. Det er viktig at en evt. ny påkjørsel på E-39 og blir godkjent for tømmer trailer. Dette da det er en viktig del av næringsgrunnlaget for landbrukseieendommene i grenda. • Det er viktig for oss at det blir laget en mulighet og kunne krysse E-39 under eller over veien, uten å gå på veien. Slik at tilgangen til sjøen og området ved sjøen blir opprettholdt på en sikker måte. Viser til vedlagt skisse som vi har utarbeidet under årsmøte i veilag2. • I vår skisse, med forslag til ny påkjørsel på E-39, har vi vektlagt mulighetene for all kjøring for næringstransport med tyngre kjøretøy, og tilkomst til alle eiendommene med private biler. • Vi har skissert en løsning med busslomme på bare sørsiden av E-39. Dette er sterkt ønskelig da ingen da må krysse E-39 for å kunne benytte seg av offentlig kommunikasjon, eller skoletransport. • Vi har skissert mulig løsning for kulvert under E-39, og mulig tilkomst til sjøen og de naust som ligger der. • Vi har skissert en løsning som gjør det mulig å tilknytte flere eiendommer i Haukvika. Som muliggjør sanering av avkjøringer på E-39.	Skogsarealet sør for ny E39 mellom Haukvika og Barhals dekkes via en ny skogsveg fra lokavegen over Geilaugen. Den bør bli liggende lengre vekk fra E39 enn det som vist i forslaget fra Haukvik veilag. Heim kommune har vært med i planprosessen. Dagens E39 har ikke lunneplass på stedet. Slik tilrettelegging må være knyttet til lokalvegnettet. Avkjørselen til lokalvegene er derimot tilrettelagt for tømmerbil med henger. Noe som gjør tilgangen for tømmerbil bedre enn i dag. Siden ny E39 ikke endrer situasjonen for skogbruket, men kun reetablerer dagens situasjon ser man ikke at vegprosjektet skal bygge ny lunneplass med snunisje for tømmerbil. Planfri kryssing av ny E39 utløses ikke ved en ÅDT på 1500. Man må etter håndbok N100 opp i en ÅDT på 8000. Antall sykkelende og gående er heller ikke høyt nok til slik kryssing. Lokalvegtrafikken er også alt for lav. Topografisk ligger heller ikke til rette for hverken planfri kryssing hverken under eller over ny E39. Planforslaget legger opp til avkjørselssanering der lokalvegen opp fra E39 benyttes som tilkomstveg.

Tabell 1: Oversikt over innkomne merknader ved planoppstart og hvordan disse har blitt behandlet.

2.3.2 Merknader etter 2. gangs behandling ved offentlig ettersyn av plan – 20.02-12.04.2021

Reguleringsplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med Formannskapetets vedtak 16/21 den 16.02.2021.

Siden Statens vegvesen ser på ei på helt ny veglinje som avviker fra dagens E39 mellom Barhals og Stormyra velger vi ikke å merknadsbehandle innkomne merknader på strekninga Vinjejøra-Barhals (gjelder fra profil 4400 på Barhals vest for Barhalsbekken). Det er kun merknader som gjelder for strekninga Barhals-Staurset som blir behandlet og svart ut. Dette medfører at det er en forkortet planstrekning Barhals-Staurset som blir sendt over til Heim kommune for kommunal sluttbehandling fram til politisk behandling i kommunestyret med sikte på planvedtak. I praksis innebærer dette at reguleringsplanens lengde reduseres og at det er kun vegstrekninga Barhals-Staurset som blir vedtatt og får rettsvirkning som juridisk dokument med sikte på bygging av ny E39. E39-strekninga Stormyra-Barhals vil bli omfattet av en helt ny reguleringsplanprosess.

Innkomne merknader ved offentlig ettersyn av reguleringsplanen for strekninga Barhals-Staurset + merknadsbehandling av disse:

Myndighet/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
Kystverket dok. 35	Kystverket er et direktorat i Samferdselsdepartementet og en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing Vi viser til brev datert 18.02.2021 med forslag til reguleringsplan for E39 Vinjejøra-Staurset i Heim kommune. Forslaget er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i hht plan- og bygningslovens §§ 3-7, 12-3 og 12-10. Planarbeidet er utført av Statens vegvesen i samarbeid med Heim kommune. Det er ikke utarbeidet en Konsekvensutredning (KU) i forbindelse med dette reguleringsarbeidet. Reguleringsplanens planbeskrivelse gir likevel en god og detaljert oversikt over planens virkninger og det foreligger vedlegg som aktualiserer og svarer ut enkelttema, samtidig som det er utarbeidet en ROS-analyse for strekningen. Havnestruktur og drift: Planen er ikke innrettet mot etablering av noe form for større havneområde. Planutformingen legger dermed ikke føringer som påvirker det statlige engasjementet om økning av godsandelen på sjø og skal ikke legges til grunn i arealutviklingen. Foreslått bruk av strandsonen: Hele strandsonen (med noen få unntak) er foreslått regulert til LNFR-område med hovedretning Landbruk og areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. Vedtektene, sammen med planen gir akseptable forutsetninger i en bruksrelasjon og er samstemmende med almenngjøringen av strandarealet. Vi ser imidlertid at det i noen områder er ønskelig å regulere arealbruken til bebyggelsesområder med tilretteleggelse for boligbygging, fritidsboliger, næringsbebyggelse og naust. Vi mener det er behov for at det i planen etableres byggegrense mot sjø. Dette markeres med en juridisk linje. Merk at unntak fra 100-metersonen i bygge- og anleggsområder må gjøres ved bruk av byggegrense vedtatt gjennom behandlingen av planen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8 tredje ledd. I motsatt fall vil byggeforbudet i bestemmelsen likevel gjelde. Navigasjonsinnretninger: Det finnes et stort antall navigasjonsinnretninger som fyrlykter, lanterner, overretter, staker og jernstenger m.v. langs norskekysten. Navigasjonsinnretningene er plassert for å legge til rette for trygg ferdsel i farvannet, spesielt er lysmerkingen viktig for trygg nattseilas. Kystverket har innenfor den foreslåtte planavgrensningen, ingen navigasjonsinnretninger med krav om ettersyn og vedlikehold, herunder kontinuerlig vurdering om behov og tilpasning.	Vi tar til etterretning at Kystverket er av den oppfatning at planen har utredet vegens virkninger overfor miljø og samfunn selv om man ikke har utarbeidet en konsekvensutredning. Statens vegvesen har ikke lagt inn en byggeforbudssone knyttet til 100-metersbeltet som er nedfelt i pbl. Vegvesenet viser her til kommuneplanens arealdel og byggeforbudssonen 50-metersgrensen fra offentlig veg.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	Grunnen til at dette er et moment i planbehandlinger, er at det gjennom ny HFL's § 10, er stadfestet at det er statens eneansvar å vurdere behovet for å etablere nye navigasjonsinnretninger i norske farvann, herunder at det kreves tillatelse fra Kystverket til å sette opp, fjerne, flytte eller endre en navigasjonsinnretning eller et farvannsskilt. Vi legger derfor inn et moment og en forutsetning om at forholdet til mulige navigasjonsinstallasjoner (nye) avklares tilsvarende i forbindelse med planarbeidet og at tiltak kan håndteres i tråd med kravene i HFLs §10, PBLs §20-1, Forskrift om byggesak, SAK10 §4-3 og Forskrift om tekniske krav til byggverk TEK17, kap.1 og 7. Ankrings-, opplags – og riggområder: Dette er områder i sjøarealet som dekker et nasjonalt og regionalt behov, og er derfor viktig i en plansammenheng. Det fordres at disse tilknyttes og vedtektsføres som ordinære formålsområder. Innenfor planavgrensningen er det 2 områder kartlagt som ankringsområder. Dette er utenfor Staursetbukta og utenfor Haukvik. Ankringsområder burde vises med arealformålet ferdseil og ankringsområde i reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-7 nr. 6 og § 12-5. Det er hensiktsmessig å påføre ankring på plankartet, for å skille områdene fra annen arealbruk med samme blåfarge. Alternativt kan det benyttes hensynssone – ankringsområde, men da må det knyttes bestemmelser til arealet som sikrer bruken av arealet til ankringen. Natur- og miljøvern (naturmangfold): I en større sammenheng er det avgjørende at man identifiserer og etablerer en samlet oversikt over naturmangfoldet i planområdet og tilknyttede randsoner. Samlet virkning av plantiltakene skal tas hensyn til. I forbindelse med planarbeidet det utarbeidet en fagrapport om naturmangfold. Den omfatter en beskrivelse og vurdering av naturverdier og naturmangfoldet i området og vurdering av mulig påvirkning. Vi anser vurderingene på dette området å være tilstrekkelig for vurderinger omkring plangjennomføringen. Risiko og sårbarhet: I planarbeidet må en se om det er behov for vurderinger omkring samfunnssikkerhet og forurensningsfare knyttet til ulykker/uhell i de tilstøtende sjøområdene og hva de påregnelige konsekvensene vil være for næringsinteresser, samfunn og natur. Planforslaget har etablert en egen ROS-vurdering og denne er tilfredsstillende for å kunne gjennomføre de aktuelle utbyggingstiltakene som det er lagt til rette for i planen. Ingen ytterlige merknader. Planbestemmelser: Der det er aktuelt å vise byggegrense langs sjø- og vassdrag, markeres dette med en juridisk linje. Merk at unntak fra 100-metersonen i bygge- og anleggsområder må gjøres ved bruk av byggegrense vedtatt gjennom behandlingen av planen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8 tredje ledd. I motsatt fall vil byggeforbudet i bestemmelsen likevel gjelde. Innenfor ankringsområder tillates ikke tiltak som er i konflikt med bruken av området til oppankring. Eksempelvis kabler, rør, ledninger og andre tiltak som kan være til hinder for sikker forankring. KONKLUSJON Kystverket tilrår at områder avsatt til ankring tas inn i planen og markeres deretter. Planbestemmelser blir etablert tilsvarende. Det etableres byggegrense mot sjø og tilhørende vedtekter. Dette markeres med juridisk linje og legges til grunn i vedtektenes fellesbestemmelser. Vi viser til kommentarene inntatt i dette dokumentet og ber om at planen blir justert i tråd med disse faglige innspillene.	Ankring- opplags- og riggområder til sjøes er formål og innretninger som er Kystverkets anliggende. Statens vegvesen velger som følge av de føringene som kommer fra Kystverket å redusere planområdet i sjø slik at disse områdene kommer utenfor reguleringsplanens virkeområde. Statens vegvesen velger ikke å legge inn planbestemmelser i reguleringsplanen. I samråd med kommunen ser vegvesenet det mest fornuftig å vise til der generelle byggeforbudssoenen knyttet til kommuneplanens- arealdel. Reguleringsplaner erstatter den generelle byggeforbudssoenen som ligger i kommuneplanens arealdel i arealkategorier som ikke angir byggeformål.
NVE dok. 64	Skredfare <i>Skred i bratt terreng.</i> Vegeier er selv ansvarlig for å ivareta sikkerheten mot naturfare for sine anlegg og for å unngå at sikkerheten for tredjepart reduseres som følge av tiltaket. Som dere muligens er kjent med, utarbeidet NVE den 11.11.2020 en ny veileder for skredfareutredning i bratt terreng. Deler av området er sidebratt og vi anbefaler at dere benytter metodikken i (deler av) denne dersom dette er en aktuell problemstilling i forbindelse med senere planfase https://www.nve.no/veileder-skredfareutredning-bratt-terreng Geoteknikk/grunnforhold: Det nye veganlegget er lokalisert i umiddelbar nærhet til sjø og det er derfor potensiale for funn av skredfarlige løsmasser som sprøbruddmateriale og/eller kvikkleire. Det er også gjort funn av slike løsmasser, bl.a. ved Vinjeøra og ved Haukvik. Det er i forbindelse med opprinnelig planarbeid gjennomført er rekke grunnboringer og geotekniske rapporter og notater av ulike rådgivere. I forbindelse med dette planforslaget er det gjennomført nye grunnboringer og det er vedlagt et kartvedlegg (vedlegg 3) som viser en oversikt over disse	Siden de supplerende grunnboringene er tatt vil planbeskrivelsen rettes opp. Statens vegvesen tar til etterretning at alle de nye grunnboringene tas inn i NGUs database «Nadag» og at eventuelle kvikkleireområdene meldes inn til NVE. Kvikkleireområdet på Vinjeøra utelates sidens-

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	borpunktene. Vi minner i den forbindelse om at alle nye borpunkter bør tas inn i NGUs database «Nadag» og evt. nye kvikkleiresoner meldes inn til oss via vår innmeldings-løsning. I planbeskrivelsen ser vi at det en rekke steder nevnes at det må gjennomføres supplerende grunnundersøkelser og det benyttes uttrykk som «sannsynligvis fjell» eller «også her er man noe usikker på hvor fjellet er». Teksten bør oppjusteres iht. de nye grunnundersøkelsene. I Teamsmøtet med Statens vegvesen fikk vi en god gjennomgang av de geotekniske vurderingene. Vi har i ettertid av mottak av planforslaget etterlyst en geoteknisk rapport som oppsummerer resultatene fra grunnundersøkelsene, herunder også undersøkelser fra det reviderte planforslaget. Som ovenfor nevnt har vi den 26.03.21 mottatt en slik rapport: «Geoteknisk rapport for omregulering på strekningen Vinjeøra-Størset» av 18.03.2021. Rapporten konkluderer med at «Det ikke er vurdert fare for områdeskred eller behov for utredning av kvikkleiresoner». Vegvesenets konklusjoner mht. geoteknikken synes rimelige og vi anser det derfor ikke som nødvendig med uavhengig kvalitetssikring av de geotekniske vurderingene som er gjort. Overføringslinjer for kraft Dersom tiltaket kommer i nærføring med- eller direkte i konflikt med overføringslinjer for kraft må det tas kontakt med eier og/eller områdekonsesjonær for å drøfte problemstillingene. Evt. høyspentlinjer må tas inn som hensynssone fare med tilhørende bestemmelser som ivaretar drift, vedlikehold og sikkerheten til anlegget samt hensynet til tredjepart. Bredden på sona bør være enhetlig. <u>Masseproblematikk:</u> Etter det vi kan se er det overskudd av masser i prosjektet. Totalt synes det å bli tatt ut ca. 230.000 m3 masser av ulik type. Noe av massene vil bli benyttet i anlegget mens resterende vil gå til eksisterende deponi på Vinjeøra. Ifølge det tilsendte planmaterialet er det grunnboret her for å sikre at deponiet tåler vekten av de nye massene og det konkluderes med at grunnforholdene i deponiet er tilfredsstillende. Vi anser derved forholdet til masse- og deponiproblematikk som avklart. <u>Flomfare:</u>Tiltaket berører flere bekker og to litt større vassdrag (Haukvikelva og Grønsetelva). Statens vegvesen har tatt høyde for 200-års-flom med 40% klimapåslag som dimensjonerende hendelse for sine vurderinger. Dette er positivt. Det er utarbeidet en hydrologisk rapport av 02.12.20 som etter det vi kan se konkluderer med at ny veg oppfyller disse kravene. Vi anser derved forholdet til flomfare som avklart. <u>Allmenne interesser i vassdrag:</u> Vassdrag utgjør betydningsfulle elementer i landskapet og er ofte også viktige i friluftslivssammenheng, viktige trekkveier for viltet og utgjør blant de mest artsrike biotopene vi har. Det er derfor avgjørende at vassdragene ivaretas og evt. forbedres i forbindelse med denne type tiltak. <u>Fisk:</u>Som ovenfor nevnt krysser det planlagte veganlegget en rekke mindre vassdrag hvorav 2 er litt større (Haukvikelva og Grønsetelva). Førstnevnte er et anadromt laksevassdrag hvor en i forbindelse med prøvefiske har gjort funn av både sjøørret og laks. Som vegvesenet er godt kjent med er de anadrome fiskeslagene under press og særlig sjøørreten er dessverre nå på et kritisk lavt bestandsnivå. Dette skyldes en rekke forhold men nedbygging av beite- gyte- og oppvekstområder er en av flere årsaker. Det er derfor avgjørende at kryssingspunktene ikke medfører reduksjon i kvaliteten på disse arealene og at en utbedrer evt. tidligere skader og ulemper som for eksempel dårlig utformede kulverter, høydesprang, vannraføring osv. når en først er i gang med tiltakene. Etter det vi kan se av det vedlagte planforslaget er vegvesenet klar over disse problemstillingene og har i stor grad tatt høyde for dette gjennom planbestemmelsene. <u>Kryssinger:</u> Både Haukvikelva og Grønsetelva forutsettes krysset i form av kulverter. Vårt generelle syn er at vassdrag i størst mulig grad bør krysses i form av bruer og i minst mulig grad som lukkede løsninger som kulverter og rør. Generelt sett er dette viktigere dess større vassdraget er. De foreslåtte løsningene i form av store, kompliserte betongkulverter, synes etter vårt syn unødig komplekse og massive og ikke i tråd med våre generelle anbefalinger nevnt ovenfor. Vi antar at kulvertkostnadene er lavere enn tilsvarende brukostnader og har forståelse for at vegvesenet som byggherre ønsker	trekningen Vinjeøra-Barhals utelates ved sluttbehandling av planen. All tekst som omhandler fjellkvalitet og hvor bergoverflaten er justeres slik at den stemmer overens med det som er avdekt iht. til de nye grunnundersøkelsene. Det har vært et tett samarbeid med kraftselskapene som har linjenett i området. Man tar til etterretning at NVE anser håndteringen av løsmassene og hvordan vegen bygges i forhold til 200-årsflom som avklart i reguleringsplanen. Statens vegvesen vil som følge av høringsuttalelsene krysse vassdragene Grønsetelva, Haukvikelva og Barhalsbekken med konstruksjoner som ivaretar den naturlige elve- og bekkebunnen for de nevnte vassdraga. Barhalsbekken tas ut av planen og vil inngå i planen Stormyra-Barhals som har blitt gjenstand for ny planoppstart.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	å holde kostnadene nede i prosjektet men vår oppfatning er at kryssløsningene synes vel massive.	
DMF, dok. 63	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 18. februar 2021. DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven. DMF kan ikke se å ha mottatt varsel til oppstart av reguleringsplan for E6 Vinjeøra - Staurset i Heim. Vi ser at den foreslåtte planen ikke kommer i berøring av registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Vinjeøra - Staurset i Heim kommune. For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter	Statens vegvesen tar DMF sin uttalelse til etterretning.
Trønde- lag fyl- keskom- mune, dok 36	Heim kommune har vedtatt å legge overnevnte plan ut på høring/offentlig ettersyn. Formålet er å lage et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen Vinjeøra-Staurset. Planarbeidet er utført av Statens vegvesen i samarbeid med Heim kommune. Reguleringsplanen vil erstatte to tidligere vedtatte reguleringsplaner: <i>E39 Vinjeøra- Haukvika</i> fra 2013 og planen <i>E39 Haukvika vest-Staurset</i> fra 2010. Bakgrunnen er at vedtatte planer ikke ivaretar hensynet til E39 som europaveg, med fartsgrense på 80 km/t og trygg anleggsgjennomføring. Det er ikke utarbeidet en konsekvensutredning (KU) i forbindelse med dette reguleringsarbeidet. Reguleringsplanens planbeskrivelse gir likevel en god og detaljert oversikt over planens virkninger. Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner: Innenfor planutvidelsen ble det gjort funn av tre områder med bosetningsspor og kulturlag. 2 av lokalitetene med Askeladden id 273547 og 273550 ligger på Grønset og innenfor ny trase for E39. I forbindelse med at reguleringsplanen er på offentlig ettersyn er dette å oppfatte som en søknad om dispensasjon for de berørte kulturminner. Saken ble oversendt NTNU Vitenskapsmuseet for en faglig vurdering og tilrådning. Vi viser til deres faglige vurdering datert 18.03.21 (vedlagt). NTNU Vitenskapsmuseet tilrår at det bør innvilges dispensasjon jf. lov om kulturminner §8.4 for de berørte kulturminnene i planforslaget. Det er lite sannsynlig at en arkeologisk undersøkelse vil kunne fremskaffe ny kunnskap utover det som allerede er dokumentert på registreringen, og er av den oppfatning at lokalitetene kan frigis uten vilkår om utgraving. Trøndelag fylkeskommune slutter seg til denne vurderingen og vi har den 25.03.21 (vedlagt) gitt tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner med Askeladden id 273547 og 273550 uten vilkår om utgravning. Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: <i>Det gis tillatelse til inngrep i Askeladden id 273547 og 273550 uten vilkår om arkeologisk utgravning. Den dokumentasjon som foreligger gjennom den arkeologiske registreringen ansees som tilfredsstillende i denne saken.</i> Vi minner samtidig om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), skal arbeidet stanses og fylkeskommunen varsles.	Statens vegvesen tar fylkeskommunens uttalelse til etterretning når det gjelder automatisk freda kulturminner. Det blir lagt inn planbestemmelser som er i henhold til de føringene som har kommet knyttet til de automatisk freda kulturminnene. Man er fornøyd med at området frigis uten krav om arkeologiske utgravninger.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	 Regional plan for vannforvaltning Trøndelag fylkeskommune er vannregionmyndighet, og følger opp regional vannforvaltningsplan. Denne er utarbeidet i henhold til vannforskriften, og setter konkrete miljømål for alt vann i Trøndelag. Tiltaket må vurderes i henhold til regional vannforvaltningsplan for Trøndelag vannregion 2016-2021 og vannforskriftens §§1, 4 og 12. Tiltaket berører hovedsakelig tre bekker på grunn av bekketryssing samt utfylling av masser i Vinjefjorden: - <u>Haukvikelva</u>: (Vann-NettID 113-55-R) Haukvikelva (Vann-NettID 113-55-R) er registrert med god økologisk tilstand og skal ivaretas slik eksisterende løsning er i dag. Ivaretagelse av elva er sikret gjennom bestemmelsene og det skal sees på gyteforbedrende tiltak i elva. Fylkeskommunen er godt fornøyd med dette. - <u>Grønsetelva</u> (Vann-NettID 113-54-R) Grønsetelva (Vann-NettID 113-54-R) er registrert med god økologisk tilstand i nasjonal database (Vann-Nett). Dagens bekketryssing ivaretar vannmiljø på en god måte. For utbygging av ny E39 skal Grønsetelva legges i et 50 meter langt rør. Med andre ord, dagens bru-løsning skal erstattes med en dårligere løsning for vannmiljøet. Fylkeskommunen har forståelse for at foreslått løsning ivaretar andre hensyn, men mener det må sees på alternative løsninger som også ivaretar Grønsetelva sitt naturlige vannløp. Grønsetelva oppnår i dag fastsatt miljømål i Regional vannforvaltningsplan samt krav om miljøtilstand etter vannforskriftens §4. Miljøtilstanden til Grønsetelva vil som følge av bekkelukking forringes, altså nedklassifiseres til moderat økologisk tilstand, som gir brudd på vannforskriftens §§1 og 4. Dette utløser krav om vurdering av vilkårene i vannforskriftens §12. Vannforskriften er hjemlet gjennom sektorregelverket som gjør sektormyndigheten ansvarlig for å ta stilling til om omsøkt tiltak vil medføre en forringelse, om virksomheten kan tillates og eventuelt på hvilke vilkår. Det er derfor kommunen som er ansvarlig for om vilkårene i §12 er oppfylt. Vi kan ikke se at det er gjennomført en vurdering om vilkårene er oppfylt. - <u>Berhalsbekken</u> (ikke registrert i Vann-Nett) Berhalsbekken er i dag lagt i rør ved kryssing av eksisterende E39. Dette gjør at utløpet på kulverten får et fall på mellom 1-2 meter. Med ny E39 skal rørlegging av bekken forlenges ytterligere. Slik fylkeskommunen vurderer tilstanden på bekken og med en naturlig vandringsbarriere like ovenfor røret vil det være mer hensiktsmessig å se på tiltak på Grønsetelva. Vi savner særlig en vurdering av alternative løsninger. Bekkelukking er en utdatert løsning som vi i dag bruker ressurser på å rydde opp i. Det er ikke en bærekraftig løsning for vassdragene og skal ikke forekomme. De eventuelle kostnadene i fremtiden som vil kreves for å gjenåpne bekken vil være betydelig større enn å legge eks. en halvkulvert der bekkebunnen blir ivaretatt. Under befaring den 16.03.21 ble vi informert om at det var sett på en halvkulvert, men at løsningen ikke ble prioritert på grunn av kostnadene. En slik vurdering må i så fall dokumenteres utfyllende etter vannforskriften §12 annet ledd punkt C. Dette er så langt vi kan se ikke gjort.	Statens vegvesen vil endre måten veganlegget vil krysse vassdragene Grønsetelva, Haukvikelva og Barhalsbekken på . Det velges konstruksjoner som ivaretar den naturlige elve- og bekkebunnen for de nevnte vassdraga. Bruløsninger velges og bruk av rør tas ut. Statens vegvesen tar de andre forholda som er nevnt til etterretning.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	Lakse- og innlandsfisklov: Parsellen Vinjeøra – Staurset vil krysse Berhalsbekken, Haukvikelva og Grønsetelva. Vi viser til omtale under «Regional plan for vannforvaltning» og minner om at etablering av bruer og kulverter som kan forringe produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer må omsøkes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Tiltaket trenger ikke å omsøkes etter denne forskriften hvis det foreligger konsesjon etter vannressursloven. Søknaden skal behandles av Statsforvalteren hvis det er laks eller sjøørret der brua eller kulverten skal etableres. Tiltaket skal behandles av Trøndelag fylkeskommune hvis det skal gjennomføres ovenfor anadrom strekning. Søknad sendes fortrinnsvis inn etter at reguleringsplan er vedtatt.	
Mattilsynet, dok. 52	Vi viser til mottatt reguleringsplan for E39 Vinjeøra-Staurset, datert 18. februar 2021, til høring. Frist for å gi uttalelse er satt til 12. april 2021. Mattilsynet ønsker herved å gi en uttalelse til foreliggende plandokument. Formålet med planarbeidet er å lage et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen Vinjeøra-Staurset. Planarbeidet er utført av Statens vegvesen i samarbeid med Heim kommune. Bakgrunn for reguleringsplanen Reguleringsplanen, som nå legges ut, vil erstatte tidligere vedtatte reguleringsplaner E39 Vinjeøra-Haukvik, vedtatt i Hemne kommunestyre i sak nr. 43/13 og planen E39 Hauvika vest-Staurset, vedtatt i Hemne kommunestyre i sak nr. 72/10. Bakgrunnen for at man har valgt å erstatte disse planene og gjennomføre et nytt reguleringsplanarbeid er at E39 slik den var regulert ikke ivaretar hensynet til E39 som europaveg med fartsgrense på 80 km/t og trygg anleggsgjennomføring. Det er ikke utarbeidet en Konsekvensutredning (KU) i forbindelse med dette reguleringsarbeidet. Formelt og faglig grunnlag – Mattilsynets rolle Mattilsynet er statlig sektormyndighet etter Matloven § 23 for områdene: planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. I tilknytting til kommunalt planarbeid er vår hovedoppgave å bidra til at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til disse områdene i planarbeidet. Mattilsynet har følgende innspill til planarbeidet <u>Drikkevann/vannforsyningssystem:</u> Drikkevannsforskriftens § 26 omtaler kommunenes plikter. Der står det blant annet at kommunen skal, i samsvar med folkehelseloven kapittel 2, ta drikkevannshensyn når den utarbeider reguleringsplaner. Vi viser i den forbindelse til vår hjemmeside: Drikkevannhensyn skal inn i arealplaner Mattilsynet Ny E39 vil krysse vannledningen til 2 boliger og en driftsbygning. I merknad til planen bes det om at man enten tar hensyn til vassledningen eller at dagens ordning kan erstattes med ei anna løsning. Vi antar at dette er en kommunal ledning som distribuerer drikkevann fra Staurset vannverk og at det finnes en god løsning for å håndtere denne konflikten. Vi vil samtidig minne om å være ekstra årvåken overfor mulige private brønner i nærheten av nye E 39. Det er viktig at kartlagte brønner, som kan tenkes å bli negativt påvirket av ny E39 blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte for å sikre fortsatt helsemessig trygt drikkevann. Vi er kjent med at anleggsarbeid av denne type kan medføre lagring og søl av både drivstoff og andre produkt som kan forurense/ødelegge en god brønn. For eksempel kan en borebrønn i fjell på ca 100 meters dyp, med borekrone på ca 50 m o.h. lett bli forurenset av uønskede produkter fra veibyggingen (for eksempel lekkasje fra dieseltanker) hvis sprekker i fjellet har en retning og fall som kan bringe overflatevann fra anleggsområdet inn mot tilsigsområdet til brønnen. Det er også viktig å vurdere type masser man bruker i og i nærheten av vassdrag slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster, jf vannforskriften § 17 og vår hjemmeside: Vannforskriften stiller krav om at råvannskilder beskyttes Mattilsynet Mattilsynet er kjent med at det tidligere forelå mulige planer for utfasing av Staurset vannverk og erstatte dette med å levere drikkevann, via en overføringsledning, fra dagens Eide kommunale vannverk. Hvis slike planer fortsatt eksisterer i kommunen er det viktig at dette blir vurdert etablert i sammenhengen	Drikkevannet til folk langs med vegstrekninga som blir omfattet av vegarbeid blir ivaretatt i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Man tar sikte på å ivareta både forsyningen og drikkevannskvaliteten i anleggstiden og etter at veganlegget står ferdig. Ved en feil ble det ved offentlig ettersyn av planen opplyst om at ny E39 ville krysse drikkevannsledninger til 2 boliger og en driftsbygning. Det er ikke slike drikkevannsledninger innenfor planområdet.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	med bygging av ny parsell fra Vinjeøra til Staurset. En slik vannledning kan isolert sett også være aktuell som beredskap for Staursetområdet i tilfelle mulig stopp i produksjonen ved Staurset vannverk. <u>Planteskadegjørere:</u> Foreliggende planer skaper behov for nødvendig flytting av matjord innenfor anleggsområdet samt etablere nye areal med ny jord. Dette inkluderer et anleggsbelte for midlertidig beslag av areal. Det er viktig å kartlegge om tiltaket kan berøre arealer/eiendommer der det vil oppstå fare for spredning av planteskadegjørere (f.eks. PCN og ringråde) eller floghavre. Det er forbudt å flytte jord fra eiendom med fløghavre til annen eiendom. Tilsvarende gjelder egne regler for eiendommer med potetcystenematode (PCN) og lys ringråde. Det er derfor viktig å etablere rutiner og sikre en praksis som i størst mulig grad reduserer faren for spredning av planteskadegjørere og fløghavre. Dette gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Vi viser til vår hjemmeside med nærmere informasjon: Risiko for spredning av planteskadegjørere og floghavre i forbindelse med anleggsarbeid Mattilsynet. <u>Viltkrysninger:</u> Mattilsynets forvaltningsområde omfatter også dyrevelferdsmessige evt. også dyrehelsemessige uheldige konsekvenser som følge av naturinngrep. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekkruiter for vilt for å unngå unødvendige belastninger, jf Lov om dyrevelferd §§ 1-3. Det opplyses at området mellom ny E39 og sjøen er et aktuelt beite- og oppholdsområde, spesielt for hjort og rådyr. Det er også påvist trekkveger i øst-vest-retninger i lia ovenfor ny E39. Fordi det er sannsynlighet for påkjørsler i dette området er det lagt inn avbøtende tiltak ved at man legger til rette for god sikt og utflåting der det er mulig. Andre tiltak som f.eks viltgjerder kan bli aktuelt for å kanalisere hjorteviltet til ønska krysningsstrekninger der siktforholda er slik at man reduserer påkjørselsfaren. Mattilsynet er godt fornøyd med de planer som foreligger for å hindre uønsket lidelse som følge av viltpåkjørsler.	Statens vegvesen har i de senere årene ivaretatt håndteringen av planteskadegjørere (svartlista plantearter) samt hvordan matjorda skal håndteres for unngå uønska arter og smittestoffer i forbindelse med anleggsvirksomhet. Fastlagte rutiner for dette blir fulgt opp også for dette vegprosjektet. Man vil prøve å ivareta mest mulig de naturlige trekkrutene for hjorteviltet.
Statsforvalteren i Trøndelag Dok. 58	Landbruk: Reguleringsplanen vil erstatte eldre vedtatte reguleringsplaner på traseen mellom Vinjeøra og Staurset. Planlagt E39 skal bygges etter ny vegstandard H1 med bredde 9 m. Kjørefeltene skal skilles med forsterket midoppmerking. Den regulerte strekningen vil få fartsgrense 80 km/t og vil i hovedsak gå i eksisterende veglinje. Statsforvalteren som landbruksmyndighet er opptatt av at mest mulig av landbrukets (jord -og skogbruk) produksjonsgrunnlag bevares. Der dette ikke er mulig, må det gjennomføres avbøtende tiltak. Ny E39 planlegges med 9 adkomster på strekningen fra Staurset til Vinjeøra. Sideterrenget er bratt, og det skal derfor bygges parallelle skogsveger. Disse betjenes av 3 adkomster dimensjonert for tømmerbil. Videre skal det til erstatning for tilkomst til den enkelte skogteig etableres fellesløsninger med rettigheter som tilfaller de enkelte eiendommene som sokner til vegene. Dette skal avklares i forbindelse med grunnervervet. Det er laget en beskrivelse av skogen som berøres, og det er utarbeidet en grov arealstatistikk. Konsekvensene med hensyn til tilgjengelighet er beskrevet, videre hvordan de er forsøkt løst med avbøtende tiltak. Dette er positivt. Det framgår imidlertid ikke hvilke konsekvenser tiltaket vil få for skogproduksjonen og karbonopptaket. Dette er vesentlig å få på plass for å kunne vurdere avbøtende tiltak. Jf. «Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning» skal det ved omdisponering av skog til andre formål vurderes avbøtende tiltak for å sikre at karbonfangsten i skog opprettholdes. Når det gjelder jordbruk vil konsekvensene i hovedsak være knyttet til kurveutretting, breddeutvidelse, sanering av avkjørsler og etablering av riggområder/massedeponi. Det er også her laget en grov beregning av massene som skal tas ut. Beregninger viser at det skal tas ut ca. 10 m3 matjord (myr/matjord) og ca. 53 m3 jord (sand/grus/silt/leire). Langs hele veglinja er det avsatt et midlertidig anleggsbelte med varierende bredde. Anleggsbeltet skal benyttes til midlertidig lagring av toppjord som skal legges tilbake ved istandsetting av sidearealene til nyvegen, samt til oppholdsområder for anleggsmaskiner. Terrenget skal tilbakeføres til opprinnelig formål etter endt anleggsperiode. I tillegg skal det etableres et mindre deponi på dyrkamarka til Grønset gård. Her skal dyrkamarka reetableres helt inntil	Statens vegvesen tar uttalenen til Statsforvaltern ang. håndtering av hvordan landbrukets behov bør løses til etterretning. Og vi ser oss fornøyd med at Statsforvalteren er fornøyd med hvordan behova har blitt løst. Matjorda ses på som en ressurs og vil bli behandlet etter retningslinjene og slik at den kan brukes på nytt nærmest mulig der den har blitt tatt bort. Matjorda vil håndteres slik at man unngår uønska arter og smittestoffer som følge av anleggsvirksomheten.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	E39 med en helning 1:7 for å begrense avgangen av dyrka jord (jf. reguleringsplanen pkt. 4.5.4). Det beskrives i planheftet pkt. 4.5.2 – massehåndtering – at håndtering av jordmassene skal følge handboka «jordmasser fra problem til ressurs (Norsk landbruksrådgivning og NIBIO). Dette er positivt, og vi forutsetter at massehåndteringen skjer som beskrevet her. Videre er det på Grønset gård planlagt adkomst til dyrkajord mellom E39 og sjøen gjennom en kulvert. Denne skal fungere som kombinert driftsundergang og flomløp. Minimum frihøyde er 4,8 m. og bredde 5 m., noe som sikrer en grei tilgjengelighet for dagens landbruksmaskiner. Statsforvalteren som landbruksmyndighet er tilfreds med at det er funnet en løsning som ivaretar behovet for adkomst til jordbruksarealene på begge sider av bekken. Vi vurderer at planforslaget tar tilfredsstillende hensyn til våre innspill til varsel om oppstart. Vi vil til slutt understreke betydningen av å ha et tett samarbeid med kommunens landbruksforvaltning og grunneierne i anleggsgjennomføringen. Klima og miljø: Våre innspill ved varsel om oppstart er i stor grad ivaretatt. Vi hadde innspill til flere tema som blant annet støy, forurensning og massehåndtering. Disse temaene er godt nok ivaretatt. Det skal utarbeides en plan for ytre miljø. Tema som skal inngå er støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturmiljø inkl. sjø, kulturmiljø, dyrkamark, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering. Temaet fremmede, skadelige arter bør også innarbeides i denne planen. Ny trasé for E39 følger i stor grad eksisterende E39. Dette gjør at uberørt natur i mindre grad blir berørt. Forslaget er lite problematisk med tanke på terrestriske arter og naturtyper. Ny E39 blir bredere enn eksisterende vei, og vil derfor noen steder komme svært nært sjøen. Ved småbåthavna på Vinjeøra og naustrekke vest for denne, er det behov for utfylling i sjø som følge av veiprosjektet. Ved Haukvik er det også planlagt utfylling som vil gå på bekostning av en lokalt viktig strandengforekomst. Det er generelt uheldig at det fylles ut i sjøen, og at naturtyper går tapt. Vi gir faglig råd om at det blir vurdert andre løsninger som vil berøre strandenga i mindre grad. Det er tatt inn bestemmelser som skal sikre at fyllinger langs Vinjefjorden utføres på en skånsom måte og at det skal benyttes rene masser. Videre skal fjærestein fra fjæra brukes på nytt der det er mulig for å gjenskape ei naturlig fjære i overgangen mellom fylling og eksisterende fjære, jf. § 7.1 e) og f). Ved oppstart påpekte vi at vegstrekningen krysser flere små vassdrag, og at inngrep i disse bør unngås. Videre påpekte vi at <i>«Dersom tiltak i eller i nærheten av vassdragene blir nødvendig, eventuelt kun i anleggsfasen, skal det gjøres rede for naturmangfoldet i vassdraget og effekten av inngrepet. Eventuelle avbøtende tiltak må iverksettes for å unngå skade på naturmangfoldet. Fylkesmannen ber om at det tas inn bestemmelser i planen som sikrer at det tas hensyn til vassdragene med tilhørende kantvegetasjon.»</i> I henhold til vannforskriften § 4 skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Etter vannforskriften § 12 kan nye inngrep i en vannforekomst, som skyldes nye endringer i de fysiske egenskapene til en overflatevannforekomst, gjennomføres selv om dette medfører at miljømålene i §4 ikke nås eller at tilstanden forringes. Det er et krav at disse vilkårene er oppfylt: alle praktisk gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstens tilstand samfunnsnyttene av de nye inngrepene eller aktivitetene skal være større enn tapet av miljøkvalitet, og hensikten med de nye inngrepene eller aktivitetene kan på grunn av manglende teknisk gjennomførbarhet eller uforholdsmessig store kostnader, ikke med rimelighet oppnås med andre midler som miljømessig er vesentlig bedre. I henhold til bestemmelser til kommuneplanens arealdel for tidligere Hemne kommune § 6-3 er det forbudt å lukke og fylle ut i vassdrag. I planforslaget er det tatt inn bestemmelser som sikrer at arbeidene i Haukvikelva blir gjennomført på en forsvarlig måte. Det er også positivt at det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at der hvor elveløp berøres i anleggsfasen, skal elveløp og	Statens vegvesen tar til etterretning det som angår klima og miljø. Det er imidlertid en kjennsgjerning at arter og naturtyper vil gå tapt innenfor det arealet som blir brukt aktivt av anleggsmaskiner innenfor det som er vist som midlertidig anleggsbelte. Man vil imidlertid legge til rette for at kantvegetasjonen kan reetablere seg på nytt utenfor vegarealet som ikke blir omfatta av årlig kantrydding langs vegen etter at veganlegget står ferdig. Inngrepene og forringelse av miljøkvaliteter skal reduseres til et minimum. SVV ønsker å ivareta kantvegetasjon til bekker og vassdrag ved at slikt areal revegeteres. Dette blir nedfelt i planbestemmelsene.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	eluebunn istandsettes tilsvarende dagens situasjon når anleggsarbeidet er ferdig, jf. §3.2 f). Videre er det tatt inn en bestemmelse om at kantvegetasjon skal bevareres. Under befaring kunne vi se at en god del kantvegetasjon allerede er fjernet langs Berhalsbekken og Grønsetelva, og vi savner en bestemmelse som sier at berørt kantvegetasjon skal revegeteres naturlig når anleggsarbeidet er over. Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannressursloven § 11 innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at kantskog skal revegeteres etter endt anleggsarbeid. <u>Haukvikelva</u> I følge plankartet er det planlagt utfylling ved Haukvik som ser ut til å dekke utløpet av elva. Haukvikelva er et anadromt vassdrag, og tiltak som berører vassdraget krever tillatelse etter vannressursloven (NVE) eller lakse- og innlandsfiskeloven § 7 (Statsforvalteren). Haukvikelva er i Vann-nett registrert med god økologisk tilstand, og miljømålet er at økologisk tilstand skal fortsette å være god. Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i lakse- og innlandsfiskeloven § 7 innsigelse til planen inntil plankartet er endret ved utløpet av Haukvikelva. <u>Grønsetelva</u> Eksisterende kulvert er godt dimensjonert, og elva renner fritt, med naturlig elvebunn, under denne. Grønsetelva er i Vann-nett registrert med god økologisk tilstand, og miljømålet er at økologisk tilstand skal fortsette å være god. Eksisterende kulvert er planlagt erstattet av et underdimensjonert rør støpt inn i betong, med landbruksvei/overløp oppå. Dette er en svært dårlig løsning for elva, og miljømålet vil være svært vanskelig å oppnå med en slik løsning. Vi savner en vurdering av alternative løsninger hvor naturlig eluebunn bevares, jf. vannforskriften § 12. I henhold til Naturmangfoldloven § 12 skal valg av driftsmetoder, teknikk og lokalisering skje etter en samlet vurdering av naturmangfold og økonomiske forhold og gi de beste samfunnsmessige resultater. Saken må opplyses best mulig med hensyn til alternative måter å gjennomføre et tiltak på, spesielt når det, slik som her, er grunn til å tro at tiltaket kan gjennomføre på en måte som er mindre skadelig for naturmangfoldet Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannforskriften §§ 4 og 12 og Naturmangfoldloven (nml) § 12 innsigelse til kryssingen av Grønsetelva inntil alternative løsninger som gir et bedre resultat for naturmangfoldet er godt nok vurdert. <u>Berhalsbekken</u> Berhalsbekken er i dag lagt i rør under dagens E39. Dette vassdraget går i en kløft, og røret under veien ender i et fritt fall på 2-3 m. Berhalsbekken er i Vann-nett registrert med moderat økologisk tilstand på grunn av vandringshinder for ferskvannslevende organismer. Miljømålet er at økologisk tilstand skal være god. I forbindelse med anleggsarbeidet bør dette vassdraget restaureres, og naturlig bekkebunn bør reetableres. I denne bekkekryssingen er det planlagt fylling som vil medføre at en strekning på nær 60 m av bekken blir lagt i rør. Dette er en svært dårlig løsning, og her savner vi også en vurdering av alternative løsninger, jf. vannforskriften § 12 og nml § 12. Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannforskriften §§ 4 og 12 og Naturmangfoldloven (nml) § 12 innsigelse til kryssingen av Berhalsbekken inntil alternative løsninger som gir et bedre resultat for naturmangfoldet er godt nok vurdert. Helse og omsorg og Barn og unge For trafikkssikkerhet, og dermed folkehelse og barn og unges interesser, er ny E 39 mellom Staurset og Vinjeøre positivt tiltak. Veien er i dag uoversiktlig både for bilister og myke trafikanter. I tillegg til risikoen ved veiens kurvaturer er det i dagens situasjon også uoversiktlige kryss/påkjøringer. Helse og omsorg og Klima og miljø I planheftet vises det til at støyfølsom bebyggelse ikke vil få støy over grenseverdier etter at avbøtende tiltak er etablert. Det er ikke vist i planen hverken om det er mulig eller hvordan det i tilfelle skal oppnås. Noen boliger/fritidsboliger nært ny vei må innløses. Støyrapporten viser at det utenom disse er 21 eiendommer med støyfølsom bebyggelse som får støy over	Statens vegvesen vil som følge av innsigelsene endre måten veganlegget vil krysse vassdragene Grønsetelva, Haukvikelva og Barhalsbekken på . Det velges konstruksjoner som ivaretar den naturlige elve- og bekkebunnen for de nevnte vassdraga. Bruløsninger velges og bruk av rør tas ut.. Barhalsbekken tas ut av planen siden oversendelsen av planen vil omfatte kun strekninga Barhals-Staurset vest for Barhalsbekken fra profil 4400.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	nedre grense for gul støysone på fasaden og av disse er det tre med fasade i rød sone. Det er vist til at kun bebyggelse med støyperdi lik eller over Lden 58 dB på fasaden har behov for vurdering av støydempende tiltak. Da for å sikre innendørs støy i samsvar med lydklasse C i NS 8175 med Lp, A,24h = 30 dB. I støyrapporten er det med en liste som viser eiendommer med behov for skjerming/tiltak. Det er vist beregnede fasadeverdier for fremtidig situasjon, men ikke endring fra dagens situasjon. Detaljering av avbøtende tiltak skal gjøres senere, etter planfasen. Det er antydning både skjerming/voll langs veien og lokale skjerminger inne på de berørte eiendommene, men før beslutning om hvilke tiltak som er egnet, er nærmere utredning og vurdering nødvendig. Høydeforskjeller i terrenget er diskutert opp mot effekten av skjerming og det er relevant, men samtidig er det en svakhet at det ikke er utredet og bestemt i planfasen, og sikret i plankartet, hvor det skal være skjerming langs veien. Det ville skapt bedre forutsigbarhet for de som eier/bor på eiendommer som er berørt av støy og de kunne på et tidligere tidspunkt dermed fått vite om skjerm langs vei var tilstrekkelig eller om det er behov for lokale skjermingstiltak inne på eiendommen. Fasadetiltak er ikke eksplisitt nevnt, men er trolig også aktuelt, spesielt for eldre bebyggelse og da som supplement til skjerm. Det viktigste er likevel sluttresultatet, og at alle berørte sikres akseptable støyforhold i tråd med Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging 1442/2016. Forurensningsforskriftens krav er også relevante og må hensyntas ved planlegging for formål hvor forskriften får virkning, men for alle arealplaner gjelder likevel først 1442/2016 og det er der støygrenser i tabell 3 som skal legges til grunn for støy nivå utenfor vindu på rom til støyfølsomt bruksformål og for uteoppholdsareal. §3.4 i bestemmelsene omtaler støy: «a) Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) legges til grunn for gjennomføringen av reguleringsplanen. Retningslinjen gjelder både for drift- og anleggsfasen. Grenseverdier for utendørs støy er Lden 55dB. b) Vegetasjon skal ikke brukes som tiltak for å redusere andre støydempende tiltak.» Å kun henvise til retningslinjen er ikke tilstrekkelig og åpner for fortolkning. Kravene som gjelder for planen må være eksplisitt enten ved at det vises til hvilken tabell i 1442/2016 som menes, eller helst at det tas inn eksakt hvilke støygrenser som gjelder for fasader og uteoppholdsareal. Siden det her er etablering av støyende anlegg, er ikke støy nivå innendørs i berørt bebyggelse sikret gjennom TEK. Dette må derfor også gjøres gjennom bestemmelsene. Videre er grensen på Lden 55 dB i bestemmelsene ikke i samsvar med grensen som er omtalt ellers i planmateriale, hvor det fremgår at det er akseptabelt med inntil Lden 58 dB på fasade uten at det gjøres tiltak. Videre er det uklart om henvisningen «utendørs støy» betyr støy på fasaden/utenfor vindu til rom for støyfølsom bruk eller på uteoppholdsareal. Det må også være avklart om det er hensikten at hele uteoppholdsareal skal være skjermet for støy eller om det i bestemmelsene skal være et avgrenset krav om at all støyfølsom bebyggelse skal ha et stille egnet uteoppholdsareal. Støy er utredet og beskrevet for fremtidig situasjon, men det er ikke vist endringer i støy nivå for berørte beboere. Dette burde vært gjort, men den største mangelen ved utredningen er at det ikke er vist at alle berørte kan sikres et støy nivå i tråd med kravet i bestemmelsene. Dokumentasjonen av støyforhold og sikring av støy i planens bestemmelser er utilstrekkelig. Statsforvalteren har som sektormyndighet for støy, med hjemmel i Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging jf. pbl. §5-4, innsigelse til planen inntil alle beboere/brukere av støyfølsom bebyggelse er sikret akseptable støyforhold. Samfunnsikkerhet Det er utarbeidet en god risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslaget. I denne risiko- og sårbarhetsanalysen er det også foreslått en rekke tiltak som kan bidra til å senke det totale risiko- og sårbarhetsbildet for planområdet. Dette er tilfredsstillende for å kunne gjennomføre de aktuelle utbyggingstiltakene som det er lagt til rette for i planen. Statsforvalteren konklusjon	Støyforholda er kartlagt. Statens vegvesen vil kontakte alle gjenværende husstander og hytter som må ha støyskjermingstiltak for å få tilfredsstillende nivå innendørs og utendørs for de mest brukte uteoppholdsarealet før planen oversendes til kommunen for sluttbehandling. Man vil gå gjennom hvilke tiltak som skal tas og som skal vises på reguleringsplankartet. Alle støytiltak legges inn på plankartet.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen: - Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannressursloven § 11 innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse som sikrer at kantskog skal revegeteres etter endt anleggsarbeid. - Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i lakse- og innlandsfiskekloven § 7 innsigelse til planen inntil plankartet er endret ved utløpet av Haukvikelva. - Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannforskriften §§ 4 og 12 og Naturmangfoldloven (nml) § 12 innsigelse til kryssingen av Grønsetelva inntil alternative løsninger som gir et bedre resultat for naturmangfoldet er godt nok vurdert. - Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet fremmer med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn i vannforskriften §§ 4 og 12 og Naturmangfoldloven (nml) § 12 innsigelse til kryssingen av Berhalsbekken inntil alternative løsninger som gir et bedre resultat for naturmangfoldet er godt nok vurdert. - Dokumentasjonen av støyforhold og sikring av støy i planens bestemmelser er utilstrekkelig. Statsforvalteren som sektormyndighet for støy, fremmer med hjemmel i pbl. § 5-4, jf. Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging innsigelse til planen inntil alle beboere/brukere av støyfølsom bebyggelse er sikret akseptable støyforhold. Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen: - Vi gir faglig råd om at det blir vurdert andre løsninger som vil berøre strandenga i mindre grad. #	Statens vegvesen tar til etterretning og er fornøyd med at Statsforvalteren er av den oppfatning at risiko- og sårbarhetsanalysen er tilfredsstillende for å kunne gjennomføre vegtiltaket. På geget initiativ vil ROS-rapporten oppdateres før planen oversendes til kommunen slik at man får lagt inn i rapporten alt som omhandler dårlig grunnforhold i sjø i Haukvika.
Knut Haugen Gnr. 135/11 Vinjeøra , dok. 41	Merknad til reguleringsplan E 39 Vinjeøra-Staurset. Fra Knut Haugen, eier av Gnr.135 Bnr. 11. Jeg støtter forslaget til tunell som står beskrevet i avisa Sør-Trøndelag lørdag 10.04.21. Tunell må være en mye mer fremtidsrettet løsning enn å lage en svingete vei på delvis ustabil grunn langs fjorden. Jeg synes heller ikke at det er noen god og fremtidsrettet løsning som er valgt ved Haukvika Genbank. Haukvika Genbank kan få store utfordringer ved eventuelle ombygginger/utvidelser om veien skal gå like utenfor, og blir helt avhengig av å tillatelse fra Statens Vegvesen ved den minste endring. Hvis veien legges i tunell så slipper man rive så mange hus, bla. min gamle verneverdige fiskerboli. Den nye svingete veien med romlekanter er heller ingen god løsning, med tanke på støy, for de gjenværende hyttene mellom veien og fjorden. Statens Vegvesen gjør alt for å unngå tunell sier de i denne sammenhengen, pga. trafikksikkerhet. Det synes jeg er merkelig når det er veldig mange tunneller på E 39 andre plasser, samt under f.eks Oslo. Jeg synes man kan akseptere en forsinkelse i prosessen for å få en fremtidsrettet løsning, ikke drive med hastverksarbeid. At de Statens Vegvesen skremmer med forsinkelser om man velger en tunell-løsning, er vel hersketeknikk.	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternativ 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Björg Karl-nes, Anders N. Haukvik, gnr. 137/24, dok. 42	Før veien ble europavei, gikk det greit å gå ett er veien for gående og syklende. Vi gikk en del med hundene i den tiden for opptrening vedrørende trafikk. Etter at europaveien kom ble trafikken økt med 120 % til 622 biler per døgn (Det var i 1999) Den gangen ba vi om å få oftere kontrollør, da vi så at både trafikken og farta økte. Dette fortsatt e å øke gjennom årene og ikke minst tungtrafikken som dunderer forbi. Med autovern på en side og bergvegg på den andre enkelte plasser, sier det seg selv at veien ikke er laget for myke trafikanter. Ingen som har barn og barnebarn vil la disse gå på europaveien i dag. Etter at europaveien kom, skjer all aktivitet med bilkjøring. Derfor må vi tenke langsiktig. Med ny og bredere vei vil både trafikken og farten øke enda mere og dette må vi ha i tankene og ikke tenke bare på oss selv som lever her nå. Vi må tenke fremover på våre etterkommere som også må leve med den avgjørelsen som nå tas. Det viktigste med hele veien er, for oss, at det reguleres inn en ensidig bussholdeplass. Å ha buss-stopper på begge sider av veien er for oss en svært ufornuftig	Kravet om ensidig buslomme i Haukvika innfris. For å få dette til så legges den inn som en del av krysområdet f_SKV7. Den skal kun brukes til formålet og skal dermed IKKE brukes som lunneplass. Krav til str. og utforming av ensidige busslommer skal være slik

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	løsning. Vi kan ikke finne noen argument er for at dette er den mest riktige løsningen for oss som bor her i dag og som vil bo her i fremtiden. Spesielt da det ikke bor folk på sjøsiden og det aldri vil bli bebygd grunnet plassmangel. Barn begynner på skolen i 6 årsalderen og går på skole i minst 13 år. Kan noen komme med fornuftige og kloke argumenter for denne løsningen? Det minste som bør gjøres, og som bør settes som et vilkår er å legge til rette for en planfri kryssing. Vi som bor her og er brukere av veien har lagt frem et forslag og løsning som vil løse de fleste problemene både for tunge og sårbare trafikanter. En trygghet for både trafkk og fastboende. Vi ønsker oss og ser frem t il en bedre europavei, men vi og våre ett erkommere skal også leve sammen med denne veien i sikkert 100 år. Vårt ønske er å leve med E39 ut en frykt og angst for våre. Vi må alle prøve å finne løsninger vi kan leve med i hverdagen. Vi skal leve med trafikken som dunderer forbi hele døgnet. Vi hører bremselyden når noen må trykke raskt på bremsene og stillheten etterpå er nesten uutholdelig. Kan noen fortelle oss hva som må til for å få busslommen på en side?	utforma at bussen ikke skal komme over i motsatt kjørebane. Dette påvirker arealbeslaget. Siden det ikke er tosidig bebyggelse og få som bur i Haukvik blir det ikke bygd planfrie gangløsninger over E39.
Arnt Haugen, gnr. 135/44 dok.43	Merknaden gjelder for Vinjefjordsveien 308, (gnr 135 bnr 44) som etter den nye reguleringsplanen skal rives. Som eier av Vinjefjordsveien 308, så ønsker jeg og beholde huset. Huset skulle ikke rives i forrige reguleringsplan. Jeg kjøpte huset i september 2014 etter at forrige reguleringsplan var godkjent, og det var klart at huset skulle bestå. Grunnen til at jeg kjøpte huset, er bla. for å kompensere for at nabo huset på eiendom gnr.135 bnr.11 som min far eier, og som ligger helt inntil veien, var vedtatt revet. Gnr 135 bnr.11 er for øvrig min bestemors barndoms-hjem, så jeg har vært der hver sommer. For meg handler det ikke om å ha et hus å bo i, det er plassen huset står på som er unik for meg, på grunn av mine forfedre, nærhet til sjøen, fantastisk utsikt og tilhørende naust. Jeg har også venner og slekt i området rundt Vinjeøra som jeg holder kontakt med. Jeg synes også det er kjekt at det er gangavstand til tilhørende naust, småbåthavn og Vinjefjordskroa. Jeg kan ikke se at plassering av veien er så mye annerledes på den nye reguleringsplanen på det aktuelle området. I følge støy beregninger blir huset mitt liggende akkurat utenfor det røde støy feltet.(Treffer så vidt det ene hjørnet.) Hovedargumentet fra Statens Vegvesen til at det skal rives, er vel adkomst. Statens Vegvesen har heller ikke, så vidt jeg kan se, planlagt adkomst til naboeiendommen gnr.135 bnr. 12 som benyttes til landbruksformål ,bla. til beite for husdyr. Jeg håper at det kan lages en felles adkomst langs hovedveien, på f,eks den omtalte anleggsveien De ønsker å etablere i forbindelse med byggingen. Jeg kjenner ikke til kravet til avstand på avkjørsler, men om man lager en egen avkjørsel bare for eiendom gnr. 135 bnr. 12 og bnr. 44, så blir det allikevel flere km til neste avkjørsel på samme side av veien i retning Staurset. Vinjefjordsveien 308 brukes pr.i dag som fritidsbolig, og brukes nesten bare i helgene. Derfor antar jeg at jeg ikke får noen store ulemper med støy og støv under anleggsarbeidet. Jeg sier meg villig til å akseptere ganske mye ekstra støy og støvplager i anleggsperioden, bare jeg får beholde huset, (og får benytte det noen helger om sommeren i anleggsperioden.)	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Haukvik Gen- bank dok. 44	Haukvik Genbank AS fremmer med dette tilbakemelding på de fremlagte planene for reguleringsplan for ny E39 som er presentert av Statens Vegvesen. Veiplanene berører Haukvik Genbank AS på begge sider av veien da vi fester tomten 137/2/2. Avkjørsel og et nytt næringsareal mot vest (137/26) som virksomheten har satt i gang reguleringsarbeid på berøres også. Om virksomheten. Haukvik Genbank er verdens første levende genbank for anadrom laksefisk og ble offisielt åpnet i 1990. Genbanken drives på oppdrag fra Miljødirektoratet og selskapet har ingen annen virksomhet enn dette. Genbanken tar vare på en rekke villaksstammer i større deler av Norge fra elvene Etne og Drammensvassdraget i syd til Skibotnelva i nord. Genbanken har også sørget for levering av rogn til reetablering av laksestammer i flere vassdrag, derunder Lærdalsvassdraget og nå	

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	sist flere vassdrag i Rauma-regionen. Miljødirektoratet ønsker å legge inn ytterligere biologisk materiale og Haukvik Genbank har behov for å disponere alt eget areal og øke dette både på kort og lang sikt. Foreslått reguleringsplan Avkjøring til Haukvik Genbank (og Haukvik Kraft) må utvides og tilpasses svingradius på store biler da det jevnlig er semitrailere med leveranser innom og det vil være behov for spesialtransporter og mobilkraner i fremtiden. Skisse mottatt av Helge Svingen på e-post den 18. mars synes å være tilstrekkelig forutsatt at det bygges slik. Avkjøring (f_SKV6) samt ny kulvert over Haukvikelva for tilgang til sjøarealet må dimensjoneres til å minimum tåle en aksellast tilsvarende BK10/50. Haukvik Genbank sitt avløpsrør som går i eksisterende kulvert under E39 må sikres under hele anleggsperioden og ikke under noen omstendighet kan avløpet stenges/stoppes. All planlegging og gjennomføring av anleggsmessige tiltak må ivareta hensynet til en kontinuerlig drift av anlegget. Dette er av vital betydning for laksestammene i Norge. Det forutsettes egen SJA i samarbeid med oss før noe arbeid igangsettes i nærheten av kulverten og avløpsrøret. Det må tegnes inn en ny kulvert under ny E39 mellom avkjørsel og flombekken, slik at det nye området kan legge infrastruktur under veien frem til sjøarealet. Kulverten kan spesifiseres med størrelser og mengder rør/kabler i samråd med Haukvik Genbank, installasjonene må kunne vedlikeholdes og inspiseres. I praksis vil kulverten måtte være minimum 1,5m bred og 2m høy. Flombekken vest på det nye industriområdet må også sikres gjennomføring under veien. Haukvik Genbank sin eksisterende infrastruktur, både over og under bakken, på begge sider av E39 må sikres mot skader under anleggsperioden og repareres hvis den skulle bli skadet. Haukvik Genbank ønsker å kunne flytte sitt nåværende gjerde mot E39 noe mer mot nord (1-1,5m) for å muliggjøre snøbrøyting med traktor rundt fiskekarene. Vi ber om at det reguleres inn en støttemur (f.eks. gabioner e.l.) mellom ny E39 og vårt område slik at dette arealet kan fylles ut noe og gjerdet flyttes. Andre forhold Haukvik Genbank ser at den foreslåtte reguleringsplanen vil føre til store negative påvirkninger i nærmiljøet i form av blant annet sterkt begrenset adgang til strand-sone, miljøpårvirkning og innløsning av mange eiendommer. For vår del vil den foreslåtte løsningen innebære betydelig vanskeligere adgang til vårt areal på sjøsiden av E39 enn dagens løsning. Vi mener derfor det vil være fornuftig av Heim kommune å se på hele strekningen Staurset – Stormyra under ett og få utredet eventuelle alternativer.	Kravet om at avkjøringa til Haukvik Genbank skal tilpasses semitrailere tas til følge. Man har prosjektert brua over Haukvikelva til næringsområdet slik at den tåler en aksellast tilsvarende BK10/50. Kulvert under ny E39 med dimesjon på 1,5 og 2 m høyde legges inn. Strandområdet ned mot sjøen vil bli tilgjengelig. Blant annet blir det satt av plass til naust øst for Haukvikelva. Deler av fjæra vil bli reetablert.
Roar Haukvik gnr. 137/7 på vegne av 36 under- skrifter, dok. 45	Krav om utredning av alternativ trase. Heim kommune v/kommunestyret skal beslutte en ny reguleringsplan for en helt ny europaveg. Denne beslutningen vil ha store og irreversible innvirkninger på miljøet og samfunnet innerst i Vinjefjorden i all fremtid. Hovedspørsmålet er: hva er konsekvensene av å legge E39 i den foreslåtte traseen kontra en alternativ trase fra Grønset til Stormyra? Og hva er den mest fremtidsrettede traseen for en europaveg med stor og økende andel tungtrafikk? Uten at en slik utredning blir foretatt så vil en beslutning om ny reguleringsplan bli tatt på bakgrunn av manglende kunnskap.	Muligheten for en alternativ trasé Staurset-Vinjeøra er ikke tilstede. Prosjektet med en faslagt kostnadsramme med veg i dagen har blitt vedtatt i Stortinget. En annen vegtrasé som inkluderer en tunnel-løsning på deler av strekningen øker kostnaden med +/- 1mrd. En slik kostnadsendring gjør at dette ses på som et nytt vegprosjekt som vegvesenet ikke har anledning til å bygge som en del av dette prosjektet.Tunnel-løsningen må tas inn i neste rullering av Nasjonal transportplan som et nytt prosjekt.Det er ikke sikkert at en slik løsning vil få tilslutning hos bevilgende myndigheter.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
Roar Haukvik gnr. 137/23, dok. 46	Høringsuttalelse vedrørende forslag til ny reguleringsplan E39 Staurset - Vinjeøra. Skulle den foreslåtte reguleringsplanen bli vedtatt må Heim kommune sette vilkår om enten planfri kryssing eller ensidig bussholdeplass på strekningen Vinjeøra-Staurset. En så stor aktør som Statens Vegvesen bør kunne forutse at hvis det skal bygges bussholdeplass på nordsiden av E39 så må de fastboende som bor på sørsiden komme seg fra og til på en trygg måte. Det taler også for en ensidig bussholdeplass ettersom alle gårdsbruk og boliger er lokalisert på sørsiden, ref. Statens Vegvesen sin håndbok V123 Kollektivhåndboka. Hvorfor foreslås det i det hele tatt å bygge bussholdeplass på nordsiden på denne strekningen da det ikke finnes boliger der? Viser til Statens Vegvesen sin riksvegutredning hvor beregnet trafikkmengde på riksvegrote 4b Ålesund-Trondheim er over 4000 ÅDT i 2050, det er kun 25 år fra når veien skal stå ferdig. Videre står det i riksvegutredningen fra 2015 at det er et mål at myke trafikanter skal sikres med separate gang- og sykkelveger der det er bebyggelse langs ruta. I riksvegutredningen fra 2011 står det at det skal være tilbud om gang- og sykkelveg i radius 4 km fra barne- og ungdomsskoler. I 2021 foreslår altså Statens Vegvesen å bygge ny E39 uten noen som helst tiltak for myke trafikanter, det nevnes nemlig ikke med ett eneste ord i planbeskrivelsen. De henviser altså myke trafikanter til å gå og sykle over og langs europaveien og hevder dette er trafikksikkert. Det er ikke trygt å ferdes der i dag med en ÅDT på ca. 1500 og vil i alle fall ikke være trygt ved en ÅDT på over 4000 i 2050. Statens Vegvesen må derfor pålegges å lage en reguleringsplan som ivaretar myke trafikanter langs Vinjefjorden. Det kan løses på to måter; 1. Bygge gang- og sykkelveg parallelt med E39. 2. Legge E39 i tunnel fra østsiden av Grønset gård og utenom Vinjeøra frem til Stormyra (ca. 5km) slik at dagens vei kun blir en lokalveg med meget lite trafikk og således kan benyttes av myke trafikanter. Alternativ to vil gi enorme positive miljøfordeler i form av redusert forurensning fra støy, støv og salting på hele strekningen. Det vil også redde strandsonen fra irreversible inngrep og opprettholde tilgangen for befolkning og dyr. Det vil samtidig være en stor fordel for tungtransporten som vil få en mer rett trasé med jevn stigning uten å måtte forholde seg til myke trafikanter, vilt og lokaltrafikk. Det vil også være en stor fordel for Statens Vegvesen da de får få parter å forholde seg til og en veldig forenklet byggeperiode i forhold til om de skal bygge langs dagens E39 med trafikkavvikling. En slik løsning vil også bidra til å treffe målene i NTP betydelig bedre enn foreslåtte trasé. Fra NTP: «<i>Det som framstår som den beste løsningen i dag, er ikke nødvendigvis den beste løsningen om ti år.</i>»	Kravet om ensidig buslomme i Haukvik innfris. For å få dette til så legges den inn som en del av kryssområdet f_SKV7. Den skal kun brukes til formålet og skal dermed IKKE brukes som lunneplass. Ufravike-lige krav til str. og utforming av ensidige busslommer påvirker arealbeslaget. Siden det ikke er tosidig bebyggelse og få som bur i Haukvik blir det ikke bygd planfrie gangløsninger over E39. Dersom potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn, eller strekningen er skoleveg, bør det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg. Alternativt bør gang- og sykkeltrafikken avvikles på lokalt vegnett. Eventuell kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg bør være planskilt ved ÅDT > 4 000 Hverken trafikkmengden på vegen eller gang- og sykkelvegtrafikken innfrir slik infrastruktur.Dette i henhold til Håndbok N100.
Roar Haukvik (felles uttalelse på vegne av Barhalsen-Haukvik) dok. 47	Det må først sies at vi alle stiller oss positive t il at det nå blir ny og bedre vei gjennom Vinjefjorden. Mange av oss har bodd her hele livet og vi har levd med veien både som grusvei, asfaltert riksvei og nå europavei. Ut fra det fremlagte planforlaget ser det ut til at det legges opp t il en bred og oversikt lig vei som møter fremtiden og vil vare i mange generasjoner. Akkurat dette med at veien skal bygges for å møte fremtiden er det vi stiller spørsmål ved. Fakta er at alle boliger og gårdsbruk er plassert på sørsiden av E39 på hele strekningen fra Vinjeøra til Grønset og det er dermed ingen tvil om at veien da må krysses av myke trafikanter til og fra de foreslåtte bussholdeplassene. Statens Vegvesen skriver i sin behandling av merknader at 2-sidig busslomme øker trafikksikkerheten. Vi ønsker da å bemerke at det er valgt ensidig bussholdeplass og planfri kryssing (gang-kulvert) for beboere og turgåere på Vinjeøra. Hva er det som gjør at det er tryggere å sende skolebarna over E39 ved Barhalsen, i Haukvik og ved Grønset? Vårt primære ønske er at det reguleres inn ensidige bussholdeplasser på sørsiden av E39 på strekningen Vinjeøra båthavn- Staurset. Vi er klar over at dette byr på en del utfordringer, derfor må det som et alternativ til ensidig bussholdeplasser planlegges for planfri kryssing av E39 for myke trafikanter. Dette med bakgrunn i	Kravet om ensidig buslomme i Haukvik innfris. For å få dette til så legges den inn som en del av kryssområdet f_SKV7. Den skal kun brukes til formålet og skal dermed IKKE brukes som lunneplass. Krav til str. og utforming av ensidige busslommer som innebærer at bussen ikke skal komme over i motsatt kjørebane påvirker arealbeslaget.

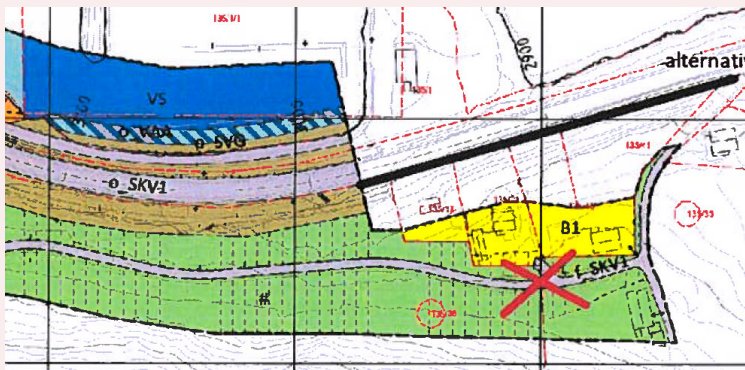
Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	at det kun er ensidig bebyggelse på strekningen i dag, det kommer trolig ikke til å bli bygd boliger på nordsiden av E39 (sjøsiden), og at dette er i henhold t il Statens Vegvesen egen håndbok V123 Kollektivhåndboka. Det er også i samsvar med tilgrensende reguleringsplan (Stormyra - Vinjerøa) hvor det er regulert planfri kryssing og ensidig bussholdeplass på Vinjeøra. Derfor må Heim kommune v/ kommunestyret sette som vilkår i reguleringsplanen at myke trafikanter ikke trenger å krysse E39. Vi minner til slutt om at Statens Vegvesen har Nullvisjonen som ett av sine 5 toppmål og at barna nå har fått sitt eget kapittel i NTP 2022-2033 (Meld. St . 20). Dette viser at Statens Vegvesen og regjeringen ønsker å bygge trafikksikre veier . Sett i lys av dette blir det da helt feil at det foreslås å bygge en løsning hvor skolebarn blir tvunget til å krysse over en europavei. Vi velger å tro at utfordringer kan løses og at Statens Vegvesen med sin kompetanse og vi som grunneiere sammen kan løse dett e slik at resultatet blir en fremtidsrettet og trafikksikker E39.	Gang- og sykkelveg kulvert på Vinjeøra er bygd i forb. med alt. 1 kommer av nærheten til skolen og trafikkpotensialet for myke trafikanter er såpass høyt at tiltaket trer i kraft. Dette i henhold til Håndbok N100. Siden gang og sykkelvegkulverten er knyttet til planstrekninga Vinjeøra-Barhals som utgår ved sluttbehandling av planen vil det være opp til framtidig vegeier å fastettes behovet for G/S-kulvert når trafikkmengden reduseres dersom ny E39 flyttes.
Adm. innspill Heim kommune v/ Martin Georg Hanssen dok. 48	Ifølge planheftet til reguleringsplanen framgår det at 50 meter av Grønsetbekken planlegges lagt i rør under kulvert, og at denne skal ha 6 % fall. Det framgår også at det vil bli et fall under munningen på kulverten. Kulverten skal fungere som adkomstvei til landbruksarealer nord for E39 ved Vinjefjorden. Ifølge planheftet bærer bekken preg av inngrep på en strekning som skyldes kulverten der eksisterende E39 ligger i dag og den gamle hovedvegskulverten som ligger tett inntil E39. Ifølge Swecos fagrapport oppgis Grønsetbekken med en kort potensiell anadrom strekning på 50 meter, og fastsettes som uegnet for gyting av laksefisk. Undersøkelser med elektrisk fiskeapparat (el-fiske) i den forbindelse sommeren 2020 avdekket ingen fisk i bekken. Ifølge konsekvensutredningen vurderes vassdraget til å ha noe verdi for naturmangfold og vil bli sterkt forringet av tiltaket. Konsekvensen er vurdert til å gi noe miljøskade (-). Det oppgis at Grønsetbekken har god økologisk og kjemisk tilstand og i liten grad er påvirket av jordbruksavrenning eller urban utvikling. Det framgår ikke av konsekvensutredningen hvilket grunnlag vurderingen av tilstand og påvirkning er gjort på. Vurderinger Nedbørsfeltet til Grønsetbekken er ifølge Norges vassdrags- og energidirektorats (NVE) database Nevina 2,4 km2 ved utløp til sjøen. Fra veikrysning under E39, og 500 meter oppstrøms, går bekken i ett samlet løp. Fra Nygarden deler bekken seg i to løp i henholdsvis sør-østlig og sør-vestlig retning. Bekkens naturlige fiskeførende strekning er ikke kjent, da det ikke foreligger kjente undersøkelser fra tidligere. Et grovt estimat foretatt ved oppmåling på flyfoto tilsier 1,5-2 km. Øverste del av nedbørsfeltet består av skog – og myrområder, mens det blir et betydelig innslag av tilstøtende jordbruksarealer der vannet samles til de respektive bekkeløpene fra sør-øst og sør-vest. Historiske flyfoto viser at landbruksarealets størrelse har vært stabilt siden midten av 1960-tallet. Bekken ser ut til å være delvis kanalisert for å gi større arealer for landbruk og for å hindre erosjon. Kantvegetasjon langs bekken er stedvis helt fjernet og dyrkamarka går tett inntil bekken. Flyfoto viser videre at det har vært omfattende uttak av skog i nærhet til bekkeløpet mot sør-vest siden 2011 og frem til dags dato. Sum-belastningene fra jordbruk, skogavvirkning samt eventuelle andre uheldige forhold som det mangler detaljert kunnskap om (eks. avrenning/forurensing/punktutslipp, erosjon/sedimentering etc.) har uten tvil hatt negativ effekt på organismer som lever i og rundt bekken. Størrelsen på nedbørsfeltet, myrområdene og lokalkunnskap tilsier at en kan forvente sikker helårs vannføring, men vannføringen forventes til tider å være lav. Heim kommune har lokale opplysninger om at det tidligere ble fisket en «god del» bekkørret ved høydekote 20. Her var det også sjøørret, men denne opptrådte sjeldnere enn bekkørret. Naturlig anadrom strekning (tilgang for sjøvandrende laksefisk som sjøørret og laks) forventes derfor ut fra disse opplysningene å være	

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	110-120 meter. De siste 50 årene har bekken ut fra lokal informasjon angivelig vært fisketom, antageligvis på grunn av landbrukspåvirkning. Kommunen har fått opplysninger om at fisken skal ha forvunnet fra nedre deler av vassdraget på 70-tallet da det ble vanlig å gjødsle med bløtgjødsel og som følge av påvirkning fra utslipp av silopressaft. Lokalkunnskap kombinert med resultatene fra Swecos fagrapport tilsier at det er og har vært lite gytemuligheter i bekken nedstrøms naturlig vandringsbarriere ved høydekote 25. Nedstrøms vandringsbarrieren er bekken delvis bratt og 40 meter av bekkestrekket har berg i dagen. Kommunen har lokal informasjon om at gyting av ørret skal ha skjedd lengre opp i vassdraget og fisken i nedre deler av vassdraget dermed kan ha kommet ovenfra. Heim kommune er ikke kjent med at det er gjennomført undersøkelser i øvre deler av Grønsetbekken med hensyn til belastning fra landbruk eller avløp. Det heller ikke kjent at det er gjennomført fiskeundersøkelser her eller annen dokumentasjon på at det er eller har vært ferskvannstasjonær ørretbestand («bekkørret» som tilbringer hele livssyklus i ferskvann) i øvre deler av Grønsetbekken. Tidligere observasjoner av sjøørret i nedre deler av vassdraget peker mot at ørret (bekkørret) i Grønsetbekken kan ha valgt å smoltifisere. En annen mulighet er at bekken har blitt brukt av sjøørret fra andre vassdrag i fjordsystemet. Det er kjent at sjøørret kan bruke flere vassdrag gjennom sin livssyklus. Dette ble vist iblant annet sjøørretprosjektet som ble gjennomført i Hemnfjorden og Snillfjorden av NTNU-vitenskapsmuseet (2012-2014), men også fra andre studier f.eks. i Halselva i Finnmark (NINA rapport 1238 - 2016). At det ikke er observert sjøørret i bekken i senere tid sannsynliggjør at dette var stedegen ørret som nå har dødd ut. Samtidig er ikke Grønsetbekken detaljbonitert for egnethet til gyting, slik at man ikke kan utelukke at sjøørret finner gytemuligheter her til tross for at anadrom strekning synes uegnet. Det kan derfor ikke utelukkes at enkelte størrelser av sjøørret/ørret kan ha gytesuksess på bekke-substrat som synes uegnet utfra en grovbonitering. Databasen Vann-nett angir miljøtilstand, miljømål og påvirkninger for alle vannforekomster i Norge. Ifølge Vann-nett er miljømålet for Grønsetbekken «god økologisk og kjemisk tilstand». Det framgår ikke av databasen hvilken informasjon og data tilstandsklassifiseringen er basert på, men kommunen er kjent med at det for enkelte vannforekomster som mangler tilstrekkelige data, foretas en ekspertvurdering av tilstanden, basert på b.la. nærliggende vassdrag, kartvurderinger, grad av menneskelig aktivitet i nedbørfeltet eller lignende skjønnsmessige vurderinger. Databasen Vannmiljø viser resultater fra miljøundersøkelser i vann i Norge. Kommunen antar at det ikke er gjennomført miljøtilstandsundersøkelser i Grønsetbekken siden det ikke er registrert at det er gjennomført slike undersøkelser her. Vannforskriften krever i utgangspunktet at miljømål skal oppnås innenfor planperioden 2016-2021 og at det ikke skal gjennomføres tiltak som forverrer situasjonen. Undersøkelsene i nedre deler av Grønsetbekken gjennomført av Sweco i forbindelse med utredningen av E39 indikerer at denne i dag er fisketom. Ut fra vurderingene over er ikke dette nødvendigvis naturtilstanden til bekken. Tilstanden i Grønsetelva kan være redusert som følge av menneskelig påvirkning. For at miljømålet om god økologisk tilstand skal nås krever da vannforskriften at det må gjennomføres tiltak for å bedre økologien i vassdraget og fiskepopulasjonen må derfor reetableres. Etablering av kulvert på en vesentlig del av naturlig anadrom strekning forventes ikke å være et godt bidrag til økologien i bekken og kan bidra til ytterligere forringelse av økologien, noe som vil flytte Grønsetelva lenger unna fastsatt miljømål. Tiltaket vil medføre redusert areal på naturlig anadrom strekning nedstrøms antatt naturlig vandringsbarriere. Videre kan reduksjonen i tilgjengelig habitat til eventuell bekkestasjonær ørret som slipper seg nedstrøms vandringshindret medføre at færre fisk gis mulighet til å smoltifisere og bli sjøvandrende. Oppsummering Ut fra opplysningene kommunen har mottatt finner vi det sannsynlig at det tidligere har vært en naturlig ørretbestand i Grønsetelva og at det sannsynligvis har vært en tilførsel av ørret fra mer produktive områder oppstrøms naturlig vandringsbarriere til de deler av bekken som ligger innenfor planområdet til ny E39. Grønsetbekken nedstrøms vandringsbarrieren (inkl. planområdet til ny E39) må sees på som en del av et tidligere leveområde for ørret i vassdraget. Opplysningene om sjøørret i nedre deler av vassdraget peker mot at ørret fra Grønsetbekken	Fysiske undersøkelser og prøvefiske av innleid ekspert på anadrom fisk har konkludert at det ikke er forhold for gyting eller oppgang av anadrom fisk der ny E39 bygges. Det bygges en bruløsning som ivaretar de naturgitte bunnforholda i bekken. Det er mye berg med varierende fall mellom 12-15% i elveløpet der veien skal bygges.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	kan ha valgt å smoltifisere. Vi kan heller ikke utelukke at noe egenrekruttering (gyting) av sjøørret kan ha funnet sted på avgrensede vassdragspartier i anadrom strekning. Selv om det er vurdert til å være lite gytemuligheter i nedre deler av vassdraget kan bekken tidligere ha bidratt til produksjon av sjøvandrende ørret i fjordsystemet. Fisk fra Grønsetbekken kan slik ha bidratt positivt til fiskebestander andre steder. Grønsetbekken kan også være av viktighet for anadrom laksefisk fra andre vassdrag ved at vassdraget benyttes som et midlertidig oppholdssted for å unngå trusler i sjøen fra f.eks. lakselus. Dersom deler av Grønsetbekken nedstrøms naturlig vandringsbarriere for anadrom fisk legges lukket i rør vil denne bekkestrekningen bli betraktelig endret som leveområdet for vanntilknytta organismer og som potensielt leveområde for fisk. Ifølge vannforskriften skal det jobbes mot å sikre minst god økologisk tilstand i Grønsetbekken. Dersom bekkekryssingen av ny E39 utføres slik som beskrevet i plandokumentene vil dette redusere muligheten til restaurering av økologien i vassdraget og derved å nå fastsatt miljømål. Det anbefales å vurdere mer miljøvennlige løsninger for bekkekryssingen slik at valgt løsning ikke er til hinder for restaurering av økologien. Bekkekryssingen bør gjennomføres slik at naturlig bekkeleie og bunnsubstrat beholdes. Det anbefales videre en kartlegging av hele bekkens historiske fiskeførende strekning med det formål å påvise fiskesamfunn, rekonstruere de naturgitte forholdene for fisk, identifisere årsakssammenhenger til at bekken nå er tilsynelatende fisketom og vurdere tiltak for å få fisken tilbake i bekken.	Det som etterlyses av kartlegging har blitt gjennomført. Resultatet viser at det ikke er spor etter anadrom fisk. Historiske undersøkelser av oppgang for 40-50 år siden ses ikke på som en oppgave for SVV.
Roar Haukvik gnr. 137/23 dok 49	Statens Vegvesen skriver følgende i sin planbeskrivelse: «<i>Å finne ny E39-trasé vil utløse kommunedel-plan og deretter ny reguleringsplan. Dette medfører byggeutsettelse og som gjør at del-parsell 3 ikke blir med i prosjektet E39 Betna-stormyra. Budsjettbevilgningen over statsbudsjettet er nemlig basert på de linjevalga som er nedfelt i gjeldende reguleringsplaner.</i>» Som flere har blitt kjent med i den siste tiden så utreder SVV nå en helt ny trasé forbi Vinjeøra, så det er tydelig at det er åpnet for å se på dette og at SVV ser at det finnes bedre løsninger. Den beste løsningen må da være å se på hele strekningen Staurset-Stormyra under ett for å komme frem til den beste traséen for en ny europaveg. Fra NTP: «<i>For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, må vi ikke låse oss til detaljerte prosjekter for tidlig. Derfor velger regjeringen i Nasjonal transportplan 2022–2033 å være tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det trengs for å møte de utfordringene prosjektet var tenkt å løse.</i>» Noen tilleggsbemerkinger som Heim kommune må legge særlig vekt på hvis det velges å gå videre med denne reguleringsplanen: - Planbeskrivelsen bærer preg av hastverk og det er svært mangelfull behandling av merknadene ved planoppstart. Mange innsendte merknader er ikke svart ut og flere har fått svar på helt andre ting enn hva som ble bemerket. - Statens Vegvesens TS-rapporter for strekningen er svært mangelfull, håndbok V720 beskriver tydelig at det skal benyttes sjekklister og disse skal være vedlagt den endelige rapporten. Eksempelvis sjekklister for strekning «<i>Strekning: Strekningen sjekkes mot forhold som kan føre til alvorlige ulykker, spesielt møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med gående og syklende (sjekkliste: Planrevisjon STREKNING, i vedlegg).</i>» Det fremgår ikke av TS-rapporten at dette er sjekket. Dette er bare ett eksempel på flere mangler.	Muligheten for en alternativ trasé Staurset-Vinjeøra er ikke tilstede. Prosjektet med en faslagt kostnadsramme med veg i dagen har blitt vedtatt i Stortinget. En annen vegtrasé som inkluderer en tunnel-løsning på deler av strekningen øker kostnaden med +/- 1mrd. En slik kostnadsendring gjør at dette ses på som et nytt vegprosjekt som vegvesenet ikke har anledning til å bygge som en del av dette prosjektet. For å si at en TS-rapport er «svært» mangelfull, bør det komme frem mangler knyttet til trafiksikkerhetsproblematikk ved prosjektet som er revidert. Vegsikkerhetsforskriften med tilhørende retningslinje NA 5/2019 er kravdokument som en TS-revisor må forholde seg til og oppfylle. Håndboka V720 er kun en veileder. Alle TS-rapporter lages etter sjekklister inkl. denne. Som følge av grunnforholdene ble veglinjen flyttet

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	- Aktsomhetsområde for jord- og flomskred sør for E39 langs Haukvikelva. Med den kunnskapen SVV tilegnet seg med grunnundersøkelser og den lokale kunnskapen om leiregrunn i skråningen på østsiden av Haukvikelva så er det veldig merkelig at dette ikke nevnes i ROS-analysen. Uten at dette hensyntas så kan man risikere å utløse et jord/leireskred i forbindelse med anleggsarbeidet eller i ettertid. - Hydrologi-rapport tar ikke hensyn til et eventuelt rørbrudd fra rørgate til Haukvik Kraft som kan medføre 10 m3/s økt vannføring med løsmasser og trær i Haukvikelva. Sannsynligheten for at noe slikt kan skje er størst når det er ekstremvær, derfor må dette tas høyde for på toppen av Q200-flom.	lenge inn på land slik at veglinje er tilpasset grunnforholdene for at krav til stabilitet etter SVV og NVE sitt regelverk blir ivaretatt. <i>Det henvises til geoteknisk rapport 40188-GEOT-R03, kap. 5.9, kap. 5.10 og kap. 6.</i> Funna indikerte såledesnat reguleringsplanen måtte justeres gjennom Haukvika. Og når linja ble endra er farepotensialet borte. ROS-rapporten skal kun omhandle fare ved valgt løsning. Planforslaget def. nå som sikker mot jord/leirskred.
Trond Dragan Markovic gnr. 137/4 dok. 50	Jeg fikk telefon fra Statens Vegvesen om at de går bort fra plan 1 som var tiltenkt oppgradering av nåværende E39. Ny vei er nå regulert slik at den vil gå tvers igjennom min eiendom: Vinjefjordsveien 492, 7203 Vinjeøra. Gårdsnr: 137. Bruksnr: 4. Veien vil gå slik at våningshus (183095943), Garasjeuthus anneks til bolig (183098951) og Fritidsbygg (183095978) vil bli kassert. Disse eiendommene har jeg oppgradert i 10 år. Jeg har fra dag én følt meg meget tilfreds med denne plass. Jeg beholder naustet, det som ligger nord for eiendommen, nord for E39. Jeg hadde bestemt flytting til Vinjeøra fra og med 5. juni 2021. Jeg så fram til dette som pensjonist. Etter telefon fra Statens Vegvesen sank jeg nokså langt ned. Jeg ønsker med dette brevet å fremme en søknad om å få sette opp ett nytt bolighus helt sør på min eiendom min 137/4. Hvordan går jeg fram i forhold til det? Har forstått det slik at Statens Vegvesen må legge til rette for vann, avløp og kloakk på eiendommen helt fram til hvor jeg kan sette opp et ny-bygg – medfører det riktighet? I forhold til adkomstvei til nybygg brukes gamle E39, da med tillatelse fra Vinjefjordsveien 497 (137/21) (stikkvei fra E39) som kjørbar vei til nybygg. Det går en elv, eller liten bekk imellom eiendommene 137/21 og min eiendom 137/4 – denne må legges i rør. Dette må påkostes av Statens Vegvesen, slik at jeg har farbar vei til eiendommen min.	Søknad om å få sette opp et nytt hus må rettes mot Heim kommune som plan- og bygningsetat. Ang. tilkomst rest-eiendommen så vises det til reguleringsplanen.
Veilag 2 Haukvik dok. 51	Viser til høring på ny reguleringsplan for E39 Vinjeøra – Staurset. Veilag2 Haukvik vil med dette meddele våre synspunkt for området i og rundt Haukvik. Heim kommune må foreta en konsekvensutredning for ny E-39, for å se på alternativ trasé for hele strekningen Grønset-Stormyra, da den foreståtte trasé vil få store konsekvenser for området som vil være irreversible. Skulle en utredning ende med at traséen som nå er på høring blir valgt så har vi følgende innspill til denne: Vi ber om at det blir lagt inn vilkår i reguleringen at det må bygges ensidig bussholdeplass, eventuelt planfri kryssing av ny E-39 for myke trafikanter på	Kravet om ensidig buslomme i Haukvika innfris. For å få dette til så legges den inn som en del av kryssområdet f_SKV7. Den skal kun brukes til formålet og skal dermed IKKE brukes som lunneplass. Ufravikelige krav til str. og utforming av ensidige busslommer påvirker arealbeslaget.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	strekningen Staurset- Vinjeøra båthavn. Da denne strekningen har bare ensidig fast bebyggelse. I den foreslåtte reguleringsplan er det tegnet inn en ny trasé for adkomstveien til Haukvika. Denne veien er av en slik karakter at den ikke vil være tilstrekkelig for den benyttelse av veien som er i dag. Dette da den har en kurvatur som ikke er forenelig med tømmertransport, som er en større del av næringsdriften til gårdseiendommene. Vi ber om at det må dokumenteres at veien er beregnet for benyttelse av den størrelse av tømmerbiler som kan forventes og kunne benyttes for den tid nye veiene bygges for, som er 100 års-perspektiv iht. SVV. Det må da også legges til grunn at slik transport utføres i vinterhalvåret, slik at brøytekanter må tas med i bredde på veien. Det må tas hensyn til mye trafikanter som benytter veien, både langs veien og sideområder. Med så høye skjæringer det er tegnet inn må det kreves at disse sikres godt. Om dette ikke lar seg løse, ber vi om at det må ses på annen trasé for adkomstveien til Haukvika. For Veilag2 Haukvik. Leder i veilaget Henrik Tangvik Amundsen Andelshavere i dette veilaget er: 137/1, 137/2, 137/3, 137/23, 137/24. Eiendommer med bruksrett er: 137/5, 137/12, 137/19, 137/21, 137/28	Siden det ikke er tosidig bebyggelse og få som bur i Haukvika blir det ikke bygd planfrie gangløsninger over E39. Som følge av innspill vil kurvene på bygdavegen f_SKV7 utvides til 9 m og det er lagt inn 2 møteplasser, en nedenfor og en ovenfor kurven. Videre har man forsterket vegen f_SKV7 slik at den tåler akseltrykk fra en fullasta tømmerbil medhenger.
Per Halvard Nielsen, gnr. 135/10, 43, 41 Kjell Koren gnr. 135/17, 21 Dok. 53	Plankart viser at områdetsør for våreboliger skalbenyttes til gårdsveg for vårenaboer (f_SKV1 – kartblad 1/8) Dette er noe vi på ingen måte vil akspetere, Skjønner heller ikke at et slikt forslag kan komme fra SVV som ikke bare veg, men også ivareta bo-miljøet langs vegen. Arealer nord for boligene kan i dagens situasjon ikke brukes til uteaktiviteter på grunn av støy fra E39. Det eneste området som det er mulig å være ute, er på sørsiden av boligene (se vedlegg). Boligene fungerer som støyskjerm. Dette uterommet vil dere nå bruke til gårdsvegfor naboen Vi kan derimot være med på en løsning på Nordsiden av boligene tett inntil E39, se vedlegg. Dette krever en befaring før eventuell avtale.Vedr. støyrapport: Hvis det er foretatt støymålinger ved våreboliger, ønsker vi å få tilsendt disse. Generelt: Ved fradeling i 1908 grenset våre eiendommer til bygdevegen. Senere ble det kommunal veg, så riksveg og nå Europaveg. Bygdevegen-i dag E39 - har helt fram til nå brukt for å nå naboer, butikk, skole, nærbutikk, sjøen og marka. Dette blir ikke lenger mulig med dagens planer og vil føre til betydelig ulempe for mange, og ineste omfang fraflytting. Med fartsgrense 80 km/t gjennom Vinjeøra, kan det føre til at Vinjeøra vil bli en «VEG».	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
		

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
		
Erik Barhals og Kristin Barhals Gnr. 136/1 og 135/12 Dok. 54	Vi vil her komme med noen kommentarer angående forhold som berører adkomst til jord og skogbruk på våre eiendommer. Dette gjelder 136/ 1 og 135/ 12. Det kan nevnes at 136/ 3 er i matrikkelen nettopp innlemmet i 136/ 1. Vi lurte på om 136/ 3 er benevnt som 136/ 12 i planutkastet? Etter det vi vet finnes ikke dette bruksnummeret . Etter våre beregninger blir vi berørt med at 36 557 m2 blir ervervet fra våre eiendommer, vi er da sammen med 138/ 1 blandt de to grunneierne som blir mest berørt når vi bare ser på antall m2 og antall løpemeter vei i denne reguleringsplanen. Vi har først ælse for at de som mister hus og fritidseiendommer føler at de blir like mye eller sterkere berørt. Forhold som gjelder trafiksikkerhet, er bemerket i en felles uttalelse fra fast boende i Haukvik og på Barhalsen. Først til det vi har opplevd som negativt så langt i planprosessen: Vi viser til tidligere merknader som vi sendte inn ved første høring (frist 02.12.2019) Svaret vi fikk der er vi ikke helt fornøyd med, det kan gi et innt rykk av delvis ansvarsfraskrivelse når det blant annet påstås at «Siden ny E39 ikke endrer situasjonen for skogbruket, men kun reetablerer dagens situasjon» Dette vitner om lite kunnskap om fortiden og hvordan skogen har blitt drevet langs veien i mange generasjoner. «Dagens situasjon» er for så vidt riktig, men den har kommet snikende gradvis de senere åra. De forutsetningene som lå til grunn ved oppgraderingen av veien i 1977 har gradvis smuldra bort . Derfor er det nå en gyllen anledning t il å bøte på dette. Vi oppfordret også planleggerne om å ta kont akt under arbeidet med det planforslaget som nå foreligger, slik at vi i felleskap da helst ute i felt kunne finne løsninger. De som laget den forrige plana var flinkere til det .Så til det som vi i den senere t id har opplevd som mere positivt : Statens Vegvesen ved Hlynur Gudmundsson, som skal være byggeleder, deltok på en befaring her på Barhalsen sammen med skogetaten i Heim kommune, som forøvrig har vært svært behjelpelig også tidligere. Det var meget nyttig og ga en del svar på uklare ting, Håper at den formen for dialog kan fortsette. Ett er det vi forstår er det muligheter for å få utført tilt ak som vil lette adkomst og drift av jord og skog, deriblant forsterking av eksisterende lokalvegnett .Detaljene håper vi kan tas på videre befaringer og møter, men vil her nevne noen punkter. <u>Skog på nordsiden av E39 mot sjøen:</u> SKV 5 må dimensjoneres for tømmervogn tog slik at det kan lastes tømmer der. Det må opparbeides en driftsvei for traktor og lassbærer vest over i foten av veifyllinga. Likedan må man finne en trasé østover, slik at virke derifra kan lunnes på samme plass, både fra vår eiendom og Anny Solbakk sin eiendom (136/ 4). SKV3 kan kanskje fjernes, adkomst t il den aktuelle hytta kan muligens løses ved å forlenge veien fra båthavna? Skog på sørsiden av E39: Bestand mellom Haukvik og Barhalsen. Tidligere var det flere avkjørsler fra hovedveien, der vi lunna tømmeret ned mot veien. Her må vi se	Ut fra de opplysningene som vi har fått tak i har driftåpningene for skogsdrift på arealet mellom sjøen E39 blitt tatt bort i forb. med rekkverksutskifting. Åpningene har blitt tetta pga. trafiksikkerheten. Noe som gjør at arealet mellom vegen og sjøen pr. i dag har blitt utilgjengelig. Tilkomsten til det sjønære skogsarealet reetableres via vegen f-SKV5.Den vegen blir imidlertid omfatta av den ny reg.planen Stormyra-Barhals som ble kunngjort 4. mai. Skillet mellom denne planen og den nye går ved profil 4400 lengre vest. f_SKV5 som blir omfatta av ny plan blir dimensjonert for tømmerervogntog. Merknader knyttet til arealet mellom Barhals og Vinjeøra vil tas hånd om i neste plan som ble kunngjort 4. mai. Innkomne merknader vil være nyttig informasjon i det kommende planarbeidet.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	på andre løsninger, enten stikkvei fra Haukvik, eventuelt en stikkvei opp til gårdsveien mellom Barhalsen og Haukvik. For bestanden fra SKV 4 og østover mot Vinjeøra, bør det lages en snuplass for tømmerbil i enden av gammelveien, samt en stikkvei for traktor fra denne. Adkomst t il vår eiendom 135/ 12 på sørsiden av E39: Denne adkomsten er i den nye plana fjerna, men her må det arbeides for å finne en ny adkomst .Bolighuset er for t iden ikke beboelig, men det står flere bygninger der, det kan nevnes at vi blir krevd for eiendomsskatt . Dett e er en jordbrukseien-dom, der rikt ignok jord og skogressursene er noe begrenset, men jorda blir hvert år beita med st orfe. Det er i den forbindelse helt nødvendig å komme dit med blant annet traktor med transportvogn for storfe.Til slutt vil vi igjen presisere viktigheten av løpende dialog, slik at Statens vegvesen, Heim kommune og vi som grunneiere i felleskap kan finne gode løsninger.	
Arnstein Wormdal Gnr. 135/26 og 135/29 Dok.55	Forutsetter at støynivå ikke øker fra dagens nivå, og at tilkomstveien til vår eiendom kommer fra vest slik det er tegnet i reguleringsplanen.	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Bjørnar Husby gnr. 137/7 Dok. 56	Som eier av 137/7 i Haukvik er det helt uaktuelt å godta at vår eiendom går fra å være rimelig «uberørt» til at den rett å slett blir fjerna (omregulert til industriområde) med et «pennestrikk». Vi har oppført nytt uthus og foretatt omfattende renoveringsarbeider over en periode på fem år. Vesentlige kostnader og utallige arbeidstimer er lagt ned. Alt dette med godkjenning fra kommunen og vegvesen. Vi har investert millionbeløp og brukt flere tusen timer egeninnsats på eiendommen. Så kommer vegvesenet på banen med en reguleringsplan som «utraderer» eiendommen. Vi har vært på banen helt fra første møte om reguleringsplanen og foreslo da en ny trase oppe i den morene grensa, noe som ble «bifalt» av flere grunneiere. Men vegvesenet kom med utsagn om at det ikke gikk an da det ble for «bratt» å gå opp med veg fra vestsida av genbanken og vegen på vestsida var ferdig regulert og godkjent av kommunen. Da blir spørsmålet om kommunen egentlig er klar over hvordan vegvesenet opererer for å få gjennomført sine ideer? Har også registrert at kommunen har gjort et vedtak i forkant av hele seansen at det IKKE var nødvendig å konsekvensutrede prosjektet, noe som bare kan forståes slik at vegvesenet har frie «tøyer» når det gjelder løsning på prosjektet. Det er vel heller ikke noe nytt at dette er et «problemområde» (vegvesenets uttrykk), med at det både er trangt, mange avkjørsler og dårlig grunn. Med denne historikken oppfordrer vi beslutningstagerne i denne saken om å gå igjennom hele prosjektet på nytt (konsekvensutredning) og da forhåpentligvis se at ved å få en ny trase oppnås: 1. En trasé Staurset-Stormyra uten av- og påkjørsler 2. Kortere byggetid og sannynligvis billigere 3. Uberørt trafikkavvikling 4. Når ny trasé er slutført blir det mulig å bruke den gamle vegen som «omkjøringsvei» ved hendelser på den nye traséen 5. Blir mulig å ferdes på den gamle vegen for «myke» trafikanter	I arb. med den forrige reg.planen ble det sjekket ut andre veglinjer i dagen gjennom Vinjeøra. Men terrengforholda, krav til maks. stigning på 6%, negativ påvirknng på vannkvaliteten på Haukvikelva og dyrkamarkabeslag gjør at det beste er å bygge ny E39 etter eksisterende veg. Vegvesenet har ikke frie tøyer. Krav satt av andre myndighetsorgan innarbeides i prosjektet og ved planoppstart. En annen vegtrasé som kanskje må inkludere en tunnellsnning på deler av strekninga øker kostnaden med +/- 0,5 mrd. En slik kostnadsendring gjør at dette ses på som et nytt vegprosjekt som vegvesenet ikke har anledning til å bygge som en del av dette prosjektet.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	6. Alt fra tømmerdrift til busstopp blir uproblematisk ved en løsning med ny trasé, pluss redning av mange hus i Haukvik og ikke minst gården og masse dyrkamark på Vinjeøra. PS. Det er aldri for sent å snu.	
Per Halvard Nielsen dok. 57	Konsekvenser av ny reguleringsplan med øket frakthastighet gjennom Vinjeøra: Hei jeg har mottatt nye reguleringsplaner for ny E39 igjennom Vinjeøra. Denne planen gjør store ødeleggende inngripen i mine private eiendommer i forhold til tidligere regulering. Dette kommer jeg tilbake til i en egen kommentar. Jeg regner med at dere har foretatt en konsekvensanalyse vedrørende hva denne økningen til 80 km/timen igjennom Vinjeøra vil bety for de folkene som ønsker å bo på Vinjeøra i fremtiden. Denne vurderingen ønsker jeg og mine naboer å få tilsendt. Ingen av oss har registrert noen støymålinger de siste 10 år. Hvilke konsekvenser har denne økningen av trafikk og fart for beboerne langs veien både innomhus og utendørs. Ikke minst når «ferga» på halsa går døgnet rundt.	Siden man ser på en ny alternativ veginn, alternativ 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Kjellaug Opsal Gunnes gnr. 137/11 Dok.59	Vi ønsker varsel i rimelig god tid om de perioder hytta ikke kan brukes. Vanntilførselen må sikres på en god og varig måte. Det må sikres mot frost ved å bruke ledning med varmekabel fram til nærmeste tilkoblingspunkt som vi mener ligger ved eiendommen til Ellen-Hanne Midtlyng L371zL. Strømforsyningen til hytta må sikres. Støyskjerming må være i henhold til gjeldende krav. Det må være mulighet til å få ny støymåling og forbedringer dersom støyskjermingen ikke er tilfredsstillende. Det må være mulighet for midlertidig parkering ved påværende avkjørselen fra E39 når det ikke blir til ulempe for anleggsarbeidet. Da adkomsten via eksisterende E39 blir en forholdsvis lang avstand fram til vår påværende avkjørsel, ønsker vi at det blir opparbeidet en ny adkomst fra eksisterende E39 fra vestsiden av tomta med parkering og gjesteparkering i øvre kant av tomta. Vi ønsker å få tilsendt reguleringsplan, med endringer, som omfatter vår eiendom.	Både tilførsel av strøm og vannledning skal være intakt i anleggsperioden. Støyskjermingen til hytta med tilhørende uteplass ivaretas med en skjerm med en 2 m høy og 38,5 m lang skjerm.
Björg Midtlyng Vaslag Gnr. 137/15 Dok. 60	Viser til brev av 18.2.21 – ref. 20/142-38. Som eier av eiendommen 137/15 er vi uenig i det nye planforslaget som erstatter vedtatte planforslag fra 2012. Det nye planforslaget medfører riving av fritidsboliger og boliger som betyr at grenda Haukvik blir mer eller mindre borte vekk. Det synes vi som er etterkommere av Petter Midtlyng, som var første eier av 137/4 og som fostret opp 15 barn der, er veldig sårt. Vi har fått fradelte tomter fra bruket og bygd oss hytter der, så nå føler vi at våres slektshistorie og minner blir borte for alltid. Håper dere finner en annen og bedre løsning for den nye E39-traseen forbi Haukvik	Etter en kvalitetsikring av vedtatt plan har man kommet fram til at man ikke klarer å bygge ny E39 slik som den var planlagt i forrige plan. Dårlige grunnforhold, alt for smalt anleggsbelte, for lite areal satt av til trafikkavvikling i anleggstiden, samt dårlige trafikk-løsninger som ikke står seg i trafiksikkerhetsrevisjon gjør at vi har måttet endre ny E39 i Haukvik. Vi finner dessverre ikke andre tilfredsstillende vegløsninger.
Annlaug Irene Fjellsetnes gnr. 135/2, 36 dok. 62	Trafikkstøy Eiendommen er allerede i dag utsatt for betydelig og svært plagsom trafikkstøy. Jeg forlanger at bolighuset blir sikret mot trafikkstøy uten at utsikten blir forringet. Dette kan best skje ved støyisolering av bolighuset. Jeg har tidligere meddelt Vegvesenet om dette. Gårdsveg	Siden man ser på en ny alternativ veginn, alternativ 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	Gårdsvegen er flyttet østover fra dagens tilknytning til E39. Den er planlagt over gnr./bnr. 135/10 til Åsavegen, som knyttes nordøstover til E39. Endringen medfører en gårdsveg som blir mer enn dobbelt så lang. Imidlertid gir dette en bedre trafiksikker løsning. Gårdsvegen er planlagt i en litt «stiv» linjeføring. Jeg ber om at linjeføringen «mykes» opp slik at terrenngrepet, og restareal mot eiendomsgrensen reduseres. På midten av 1970-tallet ble store deler av eiendommen tilplantet med gran. I 2019 ble skogen avvirket, og jeg leverte over 1100 m3 tømmer. Innen 3 år etter avvirking skal eiendommen tilplanteres med gran. Gårdsvegen blir ved ny avvirking, veg for uttransport av tømmer. Derfor må gårdsvegen dimensjoneres for transport med tømmerbiler. Dessuten må det legges til rette for lunneplass. Videre er det behov for vegrekkeverk i ca 100 meters lengde i vest. Naust I følge planforslaget blir tilkomst til naust vesentlig lenger - mangedoblet. Snuplass og parkeringsplasser må opparbeides øst eller vest for naustrekke. Sikringsgjerd Ny E39 kommer nærmere bolighuset og vil gå rett under skrent på nordsiden av bolighuset. «Tunet» må sikres med sikringsgjerd. Trevirke Mitt ønske er at trevirke «nyttbar ved» som må hugges i vegtraseen kjøres opp til gårdstun og plasseres vest for bolighuset. Med det nye vegprosjektet vil trafikkmiljøet på og langs E39 over Vinjeøra bli vesentlig bedre. Til slutt vil jeg nevne at vegprosjektet medfører både ulemper og verdiforringelse av eiendommen. Dessuten må det påregnes ulemper og skader i anleggsperioden. Dette er ting som må avklares under forhandlinger om avståelse av veggareal.	Å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Bjørnar Husby, Erna Foss Husby, Vigdis Foss Belsås dok. 67	Nye E39 fra Betna – Stormyra. 2,4 mrd totalt for 26 km ny veg med gul midtlinje. 2020 – 2024. Fra Staurset til Stormyra bør veien legges i tunnel. Dette er en 8 km lang parsell med byggestart i 2023. Den minste innsatsen som bør legges ned nå (i 2021) er en full utredning av dette alternativet før byggingen har startet – se på strekningen E39 Orkanger - Klett som motivasjon. Hvis en oppgradert ny E39 blir bygd i dagens trase vil samfunnet tape på dette på lang sikt og må betale regningen med ødelagt strandsone for alltid. Strandsonen vil være ødelagt både med og uten motfyllinger i forhold til risiko med de dårlige grunnforholdene som ble avdekket i 2020. Veien bør gå i tunnell fra Staurset til Stormyra - dette er 8 km og kan ikke koste mere enn 1 milliard å bygge (125' pr.løpemeter). Ivar Ole Mittet referer til 100-150' pr løpemeter for tunnel. • det finnes løsninger for forurensingsproblematikken det blir referert til i forhold til Genbanken i Haukvik. • byggingen kan foregå helt uforstyrret. Og dagens E39 vil kunne fungere som vei i hele perioden. • etter byggingen vil dagens E39 være omkjøringsvei ved vedlikehold eller ulykker (beredskap). • dagens E39 vil fungere helt utmerket som lokalveinett for næringslivet, eiendommer og fritidseiendommer. • I tillegg til en utmerket vei for myke trafikanter. Hva med Kystsykkelveien - turistmagnet? • Norge bygde i 2020 en sykkelvei i Stavanger til over 1,4 mrd. (13 km lang – 100' pr løpemeter) • Norge lagde Lærdalstunnelen i 2000 til 1,1 mrd. (24,5 km lang – 40'pr løpemeter)	Muligheten for en alternativ trasé Staurset-Vinjeøra er ikke tilstede. Prosjektet med en faslagt kostnadsramme med veg i dagen har blitt vedtatt i Stortinget. En annen vegtrasé som inkluderer en tunnel-løsning på deler av strekningen øker kostnaden med +/- 1 mrd. En slik kostnadsendring gjør at dette ses på som et nytt vegprosjekt som vegvesenet ikke har anledning til å bygge som en del av dette prosjektet. Tunnel-løsningen må tas inn i neste rullering av Nasjonal transportplan som et nytt prosjekt. Det er ikke sikkert at en slik løsning vil få tilslutning hos bevilgende myndigheter.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
		
Bjørnar Husby dok. 68	Kommunen må vel også ta sin del av ansvaret i denne saken da de foretok et vedtak om at det IKKE var nødvendig å konsekvensutrede denne saken i forkant av at vegvesenet skulle utarbeide reguleringsplanen. Med så store investeringer er konsekvensutredningen selvfølge og hadde kanskje gitt et annet resultat enn det som foreligger i dag. Ny trase oppe i «morenegrensa» kan gi en trase fra Staurset til Stormyra uten ei eneste av/påkjøring, anlegget kan utføres uten hindringer i byggeperioden, gammel trase blir tilgjengelig for mjuke trafikanter, samt at strandsonen blir uberørt/tilgjengelig å ikke minst at den kan fungere som omkjøring ved ulykker/stenging på ny trase. Alt av infrastruktur som busstopp -tømmerdrift-avkjørsler- hus og hytter kan bestå ved å få vegen i en ny trase. Vegvesenet har jo uttalt ved flere anledninger at spesielt området ved Haukvik er utfordrende, både med tanke på plass og avkjørsler. Da er på tide å minne om at det finnes etter hvert veldig mange eksempler på at det har vært svært lønnsomt både økonomisk og ikke minst angående byggetid ved å anlegge nye traseer. Virker rett å slett som om vegvesenet har gått i «vranglås» i denne saken. Det kan også synes som det har blitt veldig hastverk med å komme i gang med utbedringene av eksisterende veg, men til vedtaksmyndigheten vil jeg bare si at det gjelder å tenke seg om før godkjenning av den foreliggende reguleringsplan, det er ennå ikke for sent å bruke fornuften i denne saken. Det er vel nok eksempler på dårlige løsninger fra vegvesenets side (f.eks. avkjøring fra E6 til E39 Klett). De gode omtalene er jo der det er anlagt nye traseer eksempelvis E39 Øysand -Thamshavn og Gangåsvatnet-Hemnekjølen.	Reguleringsplanen har vært ute til offentlig ettersyn til alle relevante offentlige instanser. Vegtiltaket er godt nok utredet innenfor alle relevante fagtema. Planbeskrivelsen beskriver tiltaka godt og man opplyser godt hvordan vegen påvirker omgivelsene. Muligheten for en alternativ trasé Staurset-Vinjeøra er ikke tilstede. Prosjektet med en faslagt kostnadsramme med veg i dagen har blitt vedtatt i Stortinget. En annen vegtrasé som inkluderer en tunnel-løsning på deler av strekningen øker kostnaden med +/- 1mrd. En slik kostnadsendring gjør at dette ses på som et nytt vegprosjekt som vegvesenet ikke har anledning til å bygge som en del av dette prosjektet. Tunnel-løsningen må kjempes inn i neste rulleplan av Nasjonal transportplan som et helt nytt prosjekt. Det er ikke sikkert at en slik tunnel-løsning vil få tilslutning hos bevilgende

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
		myndigheter siden muligheten for å bygge veg i dagen er til stede..
Vinje grendelag Dok 69	I forslag til reguleringsplan foreslås det at eksisterende E39 i Scheisdalen gjenfylles/stenges når ny E39 blir åpnet. Vinje Grendelag har fått innspill fra våre beboere ang. fremtidig stenging av vei i Scheisdalen på Vinjeøra. Det ønskes sterkt at det fortsatt bør være en lokalvei på stedet. Dette vil avlaste trafikkmengden i Vinjebakken. Her er det ofte mange myke trafikanter, skolevei for barn fra boligfeltet og lekeplass ved Lauvsletto. Det er også ofte barn som sykler og vinterstid aker i/-nærheten av veien. Hvis vi med å holde veien i Scheisdalen åpen, kan redusere trafikken (spesielt oppover) i Vinjebakken, vil dette være et tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter vesentlig. Å fjerne en god eksisterende vei vil være meningsløst. I planen for ny E 39 er bussholdeplassen ved det nåværende krysset E39 - Kjerkeveien flyttet østover til en framtidig døgnhvileplass øst for bensinstasjonen. Dette medfører en mye lengre gangstrekning for skolebarn og beboere i byggefeltet på Vinjeøra enn det er nå. Det må være mulig å få opprettet en bussholdeplass på sørsiden av ny E39 i området hvor Kårøydalsveien starter.	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Tore Størset gnr. 136/5 Dok 70 og 73	Ved gjennomgang av utlagt presentasjon av veistrekningen er støyvoll som var inntegnet i prosjekt fra 2012 utelatt. Støyvoll må inn i prosjektet ikke bare på grunn av støy ,men også på grunn av støv og visuelt uttrykk. Mine målinger viser langt mere støy i dag, enn beregnet støy på ny vei som er prosjektert nærmere? Nye støy og støvmålinger må til (ikke beregnes) og uansett må støyvoll inn i prosjektet. Jeg forutsetter at støyforholdene ikke vil bli bedre når veien blir liggende på nøyaktig samme sted,samme høyde,lik og lik fartsgrense og høyere trafikkthet. Er nyveien prosjektert med støyvoll? Vi har [redacted] som er svært støysensitiv,så dette er viktig for oss. Vi har luftstrek over veien og vannledning under veien. Når de gjelder vannet må det avtales stenging når den tid kommer, i tillegg til dette har vi brønn på tomte forintervann. Denne brønnen vil mest sannsynlig bli tørr når nyveien kommer. Dette kan kompenseres ved at det graves litt ekstra på oversiden av veien når vannledningen skal påkobles.	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.
Anny og Arnold Solbakk Gnr. 136/4 1 og 2 Dok. 71	Ser av plantegningen at avkjørslen ned til sjøen er helt radert ut. Traktorveien dit ned e sikkert 150 år gammel (før kjerrevei). Det er vel ikke meningen at vi må bruke båt for å komme til vår egen badestrand og at vi blir avskåret fra resten av vår veaskog når nyveien har tatt sin del. Her har eiendommen hatt si sjøbu. Her har jeg plantet bjørk for ha til treskjæring. Her er et yndet sted ikke minst på vinteren for rådyr,hjort og elg fa bjørk, rogn og selje begynner å spire i sjøkanten alt i februar. Sommerstid er stranda godt einet til baarn og voksne til bading og lek. Vi fyrer med ved i begge bolighusa her og det meste av veden henter vi her nede og får den kjørt opp. Vi er klar ovet at krever sin bit av veaskogen vår Parsellen ble i sin tid avsatt dette formål. Det kan ikke være slik at vi som bor her ute på landet blir avskåret endatil å få gå ned til sjøen ved vår egen strand. Det er tross alt flere mil til Kyrksæterøra der de kan spasere til alle butikker, idrettshaller, badebasseng og hva ellers det måtte være av det meste som kreves i dag. Vår største rikdom er ikke pengene, men å få bevege oss ute på vår eiendom uten å måtte gjøre noe ulovlig, f.eks klate over autovernet eller trække over naboens hyttetomt, vasse over bekken og enda tilå få komme over til vår eien strand på fjære sjø. Vi håper at de som sitter med ansvaret kan en løsning på dette så vi kan leve med dette her. Vi har barn og barnebarn som satser på å fortsatt få boher. Få komme ned på stranda, hogge sin egen ved, få ro ut på fjorden, sette garna og dra i land sin middag fra sjøen. Vi har gode naboer som også har barn og barnebarn. Erik Barhals veit vi har også snakket vår sak, selv om en skulle tro han har mer enn nok med å forsvare gården sin og de vanskeligheter som nyveien vil legge i hans vei. Men slik er gode naboer ute på landet. Det er vel ingen vits lenger å minne om at en veg som er over 40 år gammel hvedersin rett. Slik het det i hvertfall den gangen vi vaks opp	Siden man ser på en ny alternativ veginje, alternaitv 2 som skal sammenlignes med alternativ 1 i eks. E39 trasé tas planstrekninga Vinjeøra-Barhals (profil 3780-4400) ut av denne planen. Man velger derfor å ikke svare ut merknaden, men be dem komme med ny merknad i forbindelse med planarbeidet for E39 Stormyra-Barhals.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
Per Egil og Randi Strøms- våg Gnr. 137/20 Dok.72	Vi har hytte i Haukvik som må rives etter den nye reguleringsplanen. Fikk beskjeden over tlf. fra Statens vegvesen. Det var en veldig dårlig beskjed å få for oss. Vi har trodd att reg.planen for 2012/2013 skulle gjelde. Vi var da enige med Statens vegvesen om att de kunne få litt av tomta til denne vegen mot at de skulle ordne ny adkomst til hytta. Nå er E39 planlagt der hytta står. Den måtte komme så langt opp fra nåværende E39 pga. dårlige grunnforhold (leire i sjøen) mange hundre meter fra vår hytte. Det er mange måter å stabilisere leire på. Vi håper at E39 kommer mer i den traséen som var planen for 2012 så vi får ha hytta stående. Vi bruker hytta mye over 100 døgn vår, sommer og høst + en god del om vinteren. Vi trives meget godt på denne plassen. Det er et rikt fugl og dyreliv. Har både rådyr, hjort og elg gående rundt hytta. Besøk av ekorn har vi nesten daglig. Vi har også ei tomt 137/25 som vi trudde vi kunne få bygge på viss hytta 137/20 måtte rives. Det sa Statens vegvesen ja til i første omgang. De skulle legge vei fra 137/21 og strøm og vatn. Men ved neste samtale var det nei. Tomta var for nær E39. Håper Heim kommune kan gi dispensasjon til å bruke (bygge) på denne tomten (137/25). Denne tomten ligger noe høyere opp enn der E39 kommer nå. Statens vegvesen hevder det blir mye støy og støv. Støv har vi ikke vært plaget med de 12 åra vi har vært i Haukvik. Trafikkstøyen har det også gått greit med. Det virker som det menneskelige hensyn er satt til sides for å få ny veg. Livskvaliteten til de som må rive hyttene og husa blir ødelagt kan ikke erstattes med penger. Det er en grunn for at vi har hytte her og bruker den mye. Når alderen er kommet over 70 år er det tungt å bryte opp og finne noe annet, og uti der er det vist ingen ting å få tak i. Det virker som om vegvesenet har bestemt seg for at vi skal bort så de får legge vegen der de vil Håper noe kan gjøres så vi får beholde plassen vår.	Siden nye europaveger har stiv linjeføring vil de dårlige grunnforholda ved ca. profil 5600 påvirke E39-linjeføringa ved hytta på gnr. 137/20. Vegskjæringa går kun få meter fra fasaden til hytta og uthuset ligger i selve vegbanen. Dette tilsier at gnr. 137/20 må innløses. Den andre tomten bak, gnr. 137/25 blir liggende tett inn ny E39 blir liggende i stigende terreng i gul sone og trenger en 2,5 m høy støyskjerming (vist med mørk linje) langs hele tomtegrensa og den må trekkes 8,5 m oppover i tomtegrensa i nord/sør-retn. i vest og 24 m lengde oppover i nord/sør-retn. i østenden som vist i utsnittet nedenfor. Tomten blir således en svært dårlig tomt for ny erstatningshytte. 
Trøndelag fylkeskommune v/ seksjon kulturminner Dok. 74	Det er en forveksling av Askeladden Id nr. som gjelder automatiske kulturminner på plankartet. Dette må rettes opp.	Id-nr. på plankartet som angår automatiske freda kulturminner rettes opp.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
		
Sør Trøndelag fylkeskommune v/ seksjon kulturminner dok. 77	Vi viser til mottatt brev datert 18.02.21 fra Heim kommune med vedlagt forslag til reguleringsplan for utvidelse av E39 – Strekning Vinjeøra – Staurset. Vi viser også til brev datert 18.03.21 fra NTNU Vitenskapsmuseet med faglig tilrådning. Innenfor planområdet er det registrert to områder med bosetningsspor i form av nedgravninger og kulturlag som er automatisk fredet i medhold av lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd. Lovhjemmel og myndighet I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Fylkeskommunen/Sameetinget er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd. Beskrivelse av kulturminnene Trøndelag fylkeskommune foretok arkeologiske registreringer av planområdet i perioden. 7 – 11.09. 2020. Totalt ble det registrert 3 områder med bosetningsspor og kulturlag med Askeladden id 273545, 273547 og 273550. id 27 3545 består av et lite område med kulturlag som ble datert til nyere tid og er dermed ikke automatisk fredet. Når det gjelder id 273547 og 273550 ligger disse ved gården Grønset gnr. 138/1 202110276-8 side 2 av 5	SVV tar det som står omtalt om automatiske freda kulturminner til etterretning. Det vises for øvrig til at krav om utgraving har falt bort. Noe som SVV tar til følge. Henssynsone og avmerking knyttet til fornminner tas dermed ut av plankartet.

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	ID 273547: Lokaliteten er en nedgravning som består av mørkebrun siltholdig jord, brent leire og kull. Formen er uregelmessig, og strukturen ble ikke avgrenset på registreringen. Nedgravningen fortsetter inn i sjaktveggen mot vest. Det er gravd et lite snitt i nordkanten av anlegget, som viser at den er minst 7 cm tykk. En trekull-prøve (bjørk) er radiologisk datert til perioden AD 252 – 403, 1730+/-15 PB (TRa-15794), som tilsvarer romertid. ID 273550: Lokalitet der det er påvist to områder med tynne dyrkingslag, to mulige stolpehull, to grøfter, og en røys. Dyrkingslagene ligger i skråningen lengst vest på lokaliteten, mellom fire og fem meter over havet. Trekull fra det ene laget er radiologisk datert til AD 1033 – 1158, 950+/-15 BP (TRa-16064). De mulige stolpehullene ligger i samme område. Grøftene befinner seg litt lengre opp i skråningen. Begge grøftene består av mørkegrå sand og grusholdig jord, og har svak buet form. Et snitt i den ene viser at den er ca. 14 – 18 cm dyp. En radiokarbondatering av trekull (bjørk) fra denne har gitt resultatet AD 1531 – 1794, 260+/-15 BP (TRa-15793). Lengst i vest er det funnet en røys som består av stein i størrelse fra knyttnevestor til 80 cm. Steinene ligger i matjord og over gulbrun grus. Beskrivelse av planens arealbruk og konflikt med kulturminner Formålet med planarbeidet er å lage et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen Vinjeøra-Staurset. Planarbeidet er utført av Statens vegvesen i samarbeid med Heim kommune. Reguleringsplanen som nå legges ut vil erstatte tidligere vedtatte reguleringsplaner E39 Vinjeøra-Haukvika vedtatt i Hemne kommunestyre i sak nr. 43/13 og planen E39 Hauvika vest-Staurset vedtatt i Hemne kommunestyre i sak nr. 72/10. Bakgrunnen for at man har valgt å erstatte disse planene og gjennomføre et nytt reguleringsplanarbeid er at E39 slik den var regulert ikke ivaretar hensynet til E39 som europaveg med fartsgrense på 80 km/t og trygg anleggsgjennomføring. De registrerte kulturminner omtalt her kommer i konflikt med denne planutvidelsen. NTNU Vitenskapsmuseets merknader Grønset ligger fint plassert ved Vinje fjorden mellom Hofset og Vinjeøra. Gårdsnavnet tilhører en navneklasse som en ofte antar stammer fra yngre jernalder eller tidlig middelalder. Dateringer av fra dyrkingslag til denne perioden kan dermed være knyttet til den historiske gården på stedet. Utenom registreringen, er det ikke innrapportert arkeologiske funn fra Grønset tidligere. Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kulturminner 202110276-8 side 3 av 5 NTNU Vitenskapsmuseet er av den oppfatning at funnene som er påvist har et omfang og en karakter som gjør at kunnskaps- og kildepotensialet vurderes som lavt. ID 273550 ligger i skrånende terreng ned mot sjøen. De lavest liggende funnene er mellom 4-5 moh. Ved NTNU Vitenskapsmuseets omfattende utgravninger i Vinje-fjord området i 2019 og 2020, er det ingen sikre eldre funn under 4-5 moh. Dette skyldes landhevingen i området. Det er mulig at lagene er rester etter jordsig av masser som er pløyd nedover skråningen gjennom årenes løp. De mulige stolpehullene er grunne og kan se ut til å være steinopptrekk fylt med matjordsmasser. Den ene grøftestrukturen har datering til nyere tid, og begge grøftene virker uregelmessige og uten klare arkeologiske paralleller. Røysa ligger i matjord og den uregelmessige sammensettingen av steinen tyder på at det er snakk om rydningsstein. ID 273547 har en datering til eldre jernalder og skiller seg i beliggenhet og type fra de øvrige funnene. Mye brent leire og trekull kan tyde på at det er snakk om en ovn eller en form for ildsted. Den uregelmessige formen og uklare avgrensing, samt at snittet viser kun 7 cm tykkelse, tyder imidlertid på at det er lite materiale igjen, og det er trolig vanskelig å få avklart hva dette er og komme nærmere en tolkning. Det er derfor sannsynlig at ytterligere undersøkelser neppe vil kunne avklare dens funksjon ytterligere, utover det som allerede er dokumentert på registreringen. NTNU Vitenskapsmuseet tilrår derfor at det bør innvilges dispensasjon jf. Lov om kulturminner § 8.4 for de berørte kulturminnene i planforslaget. Det er lite sannsynlig at en arkeologisk undersøkelse vil kunne fremskaffe ny kunnskap utover det	

Myndig- het/be- rørte parter	Merknad ved offentlig ettersyn	Behandling av merknad ved offentlig ettersyn
	som allerede er dokumentert på registreringen, og er av den oppfatning at lokalitetene kan frigis uten vilkår om utgraving. Trøndelag fylkeskommune sine merknader og vurdering av saken Kulturminneforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser, og arbeide for at kulturminneverdiene blir tatt hånd om på best mulig måte og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan bli gitt etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private hensyn, og hensyn til samfunnet. I denne saken slutter vi oss til den faglige vurdering og tilrådnings som er gitt av NTNU Vitenskapsmuseet. Ettersom NTNU Vitenskapsmuseet har gjennomført flere utgravninger i området fra tidligere. Dermed har de hatt et godt grunnlag for en mer helhetlig vurdering av de påviste kulturminner og hvorvidt en arkeologisk utgraving av de Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kulturminner 202110276-8 side 4 av 5 berørte kulturminner vil være med på å skaffe ny kunnskap om området. NTNU Vitenskapsmuseet har kommet fram til at den registreringen med dateringer som er gjennomført er tilfredsstillende som dokumentasjon. Dette er en vurdering vi støtter. Fylkeskommunen vurderer at reguleringsplan med forslag til reguleringsplan for utvidelse av E39 – Strekning Vinjeøra – Staurset kan godkjennes uten vilkår om arkeologisk undersøkelse av de omsøkte kulturminner med Askeladden id 273547 og 273550. Vi legger til grunn NTNU Vitenskapsmuseet sin vurdering om at det vil være lite å hente utover den dokumentasjon som allerede foreligger gjennom de arkeologiske registreringene. Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: <i>Det gis tillatelse til inngrep i Askeladden id 273547 og 273550 uten vilkår om arkeologisk utgraving. Den dokumentasjon som foreligger gjennom den arkeologiske registreringen ansees som tilfredsstillende i denne saken.</i> Vilkår for dispensasjon Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Dersom kommunen gir melding om at ovennevnte tekst ikke vil bli innarbeidet i reguleringsbestemmelsene, og fylkeskommunen ikke reiser innsigelse mot planen, må fylkeskommunen umiddelbart varsle Riksantikvaren om dette. Riksantikvaren vil i så fall normalt reise innsigelse mot planen. Vi regner med at dette ikke er aktuelt i denne saken ettersom tillatelse til inngrep gis uten vilkår om utgraving.	

Tabell 2: Oversikt over innkomne merknader ved offentlig ettersyn og hvordan disse har blitt behandlet.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1. Kommuneplanens arealdel

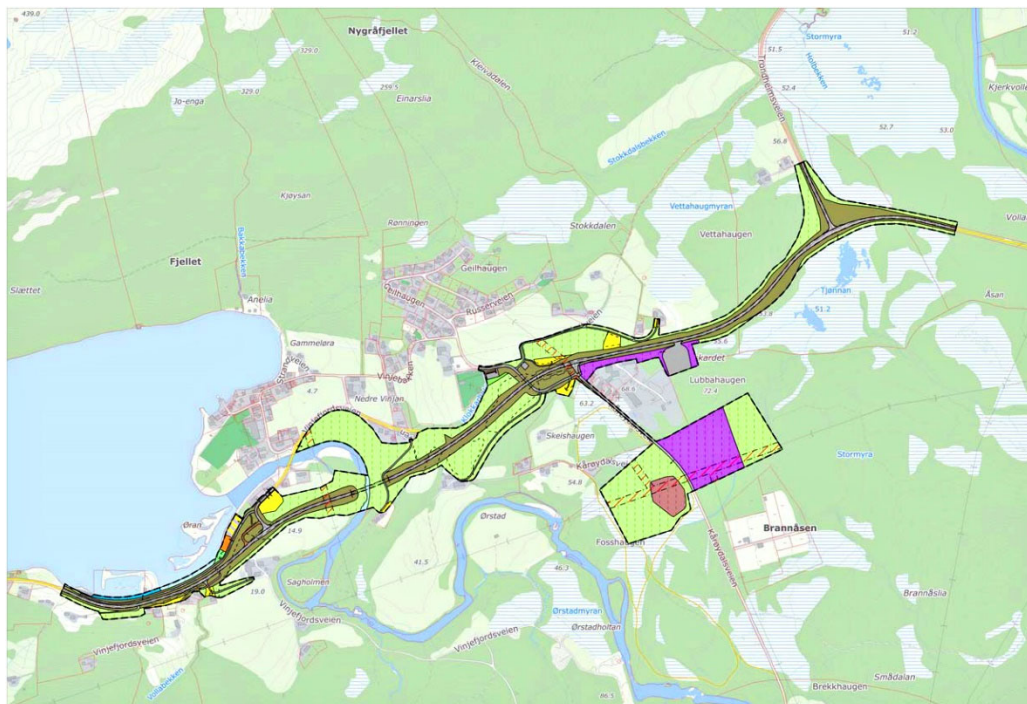
Fram til Heim kommune vil utarbeide ny kommuneplan vil kommuneplanene fra Hemne, Halsa og Snillfjord kommune gjelde. Reguleringsplanen vil i sin helhet ligge innenfor Hemne kommune sin kommuneplanens arealdel, vedtatt 16.06.2015. Vedtatt plan 2015-2026 vil således gjelde inntil videre. Gjeldende kommuneplan viser at omtrent alt areal i området Vinjeøra-Staurset er landbruk-, natur- og friluftsområde. Kommuneplanen opphevet kommunedelpen Vinjeøra som ble vedtatt 9.12.2003 som det blir vist til i reguleringsplanene for E39 Stormyra-Vinjeøra og reguleringsplan E39 Vinjeøra-Haukvik vest.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner i området

Her har man valgt å ta med reguleringsplaner som ligger innenfor planområdet/influensområdet til reguleringsplanen for ny E39 Vinjeøra-Staurset.

3.2.1 Reguleringsplan E39 Stormyra-Vinjeøra

Reguleringsplanen ble vedtatt av Hemne kommune i K.sak nr. 99/15, vedtatt 24.11.2015. Planen ble utarbeidet for å danne et juridisk grunnlag for bygging av ny E39. Dette fordi eksisterende E39 er smal, har dårlig kurvatur i forhold til dagens krav. Strekningen er del av en lengre utbyggingsstrekning fram til Betna i Heim kommune. Reguleringsplanen E39 Stormyra-Vinjeøra grenser til denne reguleringsplanen E39 ved Vinjeøra småbåthavn.



Figur 4: Reguleringsplan E39 Stormyra-Vinjeøra (nedfotografert)

3.2.2 Reguleringsplan E39 Vinjeøra-Haukvik vest

Formålet med reguleringsplanen var å legge til rette for utbedring av E39. Planen ble vedtatt i Hemne kommunestyre den 23.04.2013 i kommunestyresak nr. 43/13. Bakgrunnen for reguleringsarbeidet var å utbedre dagens E39 mellom Vinjeøra og Haukvik som hadde smal og dårlig kurvatur uten gulstripe og som ikke holder gjeldende standard i forhold til dagens krav. Strekningen er del av en lengre utbyggingsstrekning fram til Betna i Heim kommune. Det er denne planen og naboplanen E39 Haukvik vest-Staurset som vil bli erstattet av denne omreguleringen.



Figur 6: Reguleringsplan E39 Vinjeøra-Haukvik vest som vil bli opphevet (nedfotografert)

3.2.3 Reguleringsplan E39 Haukvik vest-Staurset

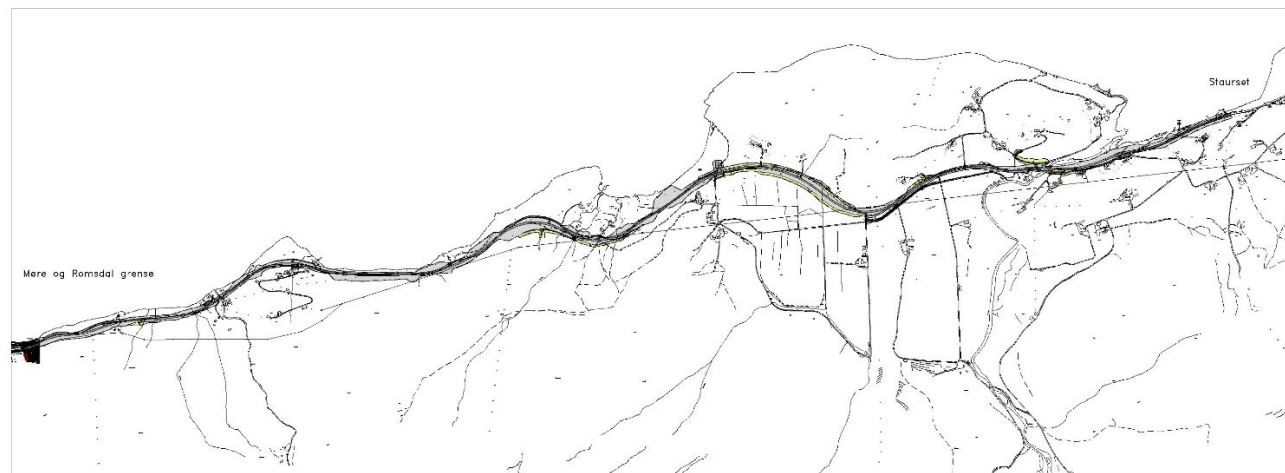
Formålet med reguleringsplanen var å legge til rette for utbedring av E39. Planen ble vedtatt i Hemne kommunestyre den 21.12.2010 i kommunestyresak nr. 72/10. Bakgrunnen for reguleringsarbeidet var å utbedre dagens E39 mellom Haukvik og Staurset som har smal og dårlig kurvatur uten gulstripe og som ikke holder gjeldende standard i forhold til dagens krav. Strekningen er del av en lengre utbyggingsstrekning fram til Betna i Heim kommune. Det er denne planen og naboplanen E39 Vinjeøra-Haukvik vest som vil bli erstattet av denne omreguleringen.



Figur 7: Reguleringsplan E39 Haukvik vest-Staurset som vil bli opphevet (nedfotografert)

3.2.4 Reguleringsplan E39 Staurset-Møre og Romsdal grense

Formålet med reguleringsplanen var å legge til rette for utbedring av E39. Planen ble vedtatt i Hemne kommunestyre den 20.06.2006 i kommunestyresak 43/06. Bakgrunnen for reguleringsarbeidet var å utbedre dagens E39 mellom Staurset og den gamle fylkesgrensa som hadde smal og dårlig kurvatur uten gulstripe og som ikke holdt gjeldende europavegstandard. Vegen ble ferdigbygd i henhold til planen, og stod ferdig i 2010 med en vegbredde på 8,5 m .



Figur 8: Reguleringsplan E39 Staurset-Møre og Romsdal, en strekning som ble ferdig bygd i 2010 (nedfotografert)

4 Beskrivelse av planen

4.1. Dimensjoneringsgrunnlag (vegstandard)

4.1.1 Generelt

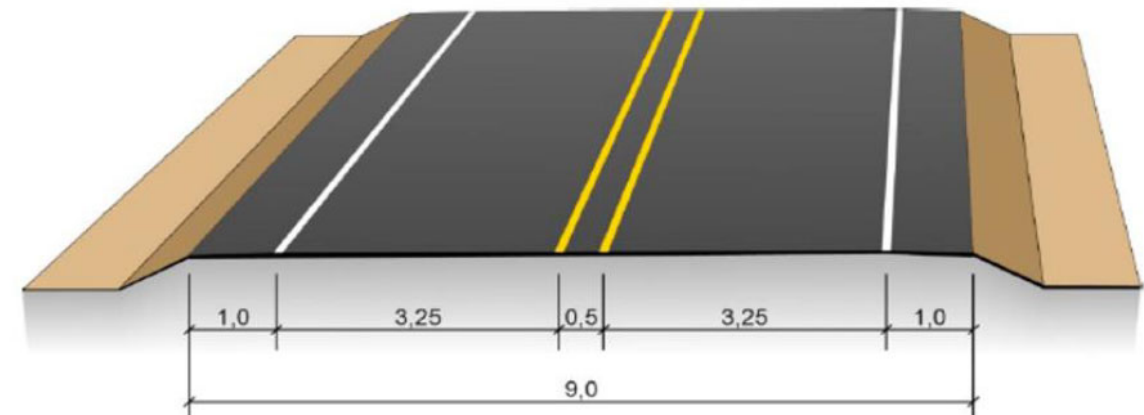
Statens vegvesenets håndbøker N100 «Veg og gateutforming», N101 «Rekkverk og vegens sideområder» og N200 «Vegbygging» er lagt til grunn for utforming av veg og sideterreng.

Dagens E39 på strekningen holder ikke den standarden som er fastlagt i håndbøkene ut i fra vegens funksjon og trafikkmengde.

Hensikten med reguleringsarbeidet er å øke standarden på E39 både med hensyn til tverrprofil, kurvatur og andre krav til dimensjoneringsklassen. Dimensjoneringsklassen som er lagt til grunn for ny E39 er tverrprofil som vist i figur 9, H1-veg (Nasjonale hovedveger, ÅDT ≤6000 med en vegbredde på 9 m. Trafikkberegningene er gjort i regional transportmodell (RTM).

Grøftebredden er noe bredere enn minimumsbredde gitt i hb. N101 for å oppnå tilstrekkelig bred sikkerhetsone, og for å sikre areal til å kunne etablere fanggrøft dersom undersøkelser av fjellforhold tilsier at det er behov for dette. Rekkverk er lagt inn ved behov int. N101.

Tverrprofil for H1-veg hentet fra håndbok N100 Veg- og gateutforming.



Figur 9: Viser tverrprofil H1, 9 m vegbredde

For en hastighet på 80 km/t har man lagt inn krav på horisontalkurvatur og vertikalkurvatur som tilfredstiller denne hastigheten. Etter N100 er det satt følgende minimumskrav ved utarbeidelse av reguleringsplaner for veger med årsgjennsnittstrafikk under 6000:

- Minste horisontalkurveradius = 250 m
- Minste høybrekkradius = 2800 m
- Minste lavbrekkradius = 1900 m
- Overhøyden = maks 8,0% for $R \leq 700$ m
- Maksimal stigning 6%

Ny E39 planlegges for en hastighet på 80 km/t. For å kunne gjøre dette har man lagt inn krav på horisontalkurvatur og vertikalkurvatur som tilfredstiller denne hastigheten. Lavbrekksradius og stigning for ny E39 i denne planen er dermed noe bedre enn minimumskrava enn det som er satt i N100. Dette skyldes at ny E39 går langs fjorden uten store høydeforskjeller. For denne vegen gjelder følgende forhold der årsdøgntrafikken er ca. 1360:

- Horisontalkurveradius min 250 m (Vinjeøra ved overgang til eks. plan Stormyra- Vinjeøra)
- Minste høybrekkradius = 3300 m (forbi Grønset gård)
- Minste lavbrekksradius = 2300 m (overgangen til eks. veg Staurset)
- Overhøyden = maks 8,0% for $R \leq 700$ m (mellom Vinjeøra-Haukvik)
- Stigningen er maks 3,3% (fra Haukvik mot Barhals)

Når planstrekninga etter offentlig ettersyn forkortes ned til strekninga Barhals-Staurset gjelder følgende vertikal og horisontal kuvatur:

- Horisontalkurveradius min 320 m (gjennom Haukvik)
- Minste høybrekkradius = 3300 m (forbi Grønset gård)
- Minste lavbrekksradius = 2300 m (overgangen til eks. veg Staurset)
- Overhøyden = maks 8,0% for $R \leq 700$ m (mellom Vinjeøra-Haukvik)
- Stigningen er maks 3,3% (fra Haukvik mot Barhals)

Andre relevante krav til ny E39 er at den skal være mest mulig avkjørselsfri der enkeltavkjørsler ikke tilates. Avstand mellom stopplommer på ny E39 bør være 5 km. I den forkorta planen har man lagt inn 2 stoppelommer, 1 i hver kjøreretning. Avstanden mellom de oppfyller vilkåra som er satt. Ellers er følgende krav satt for primærvegen:

N101 viser standardløsninger for hvordan grøftene skal utformes for å unngå rekkverk. Disse utformingene (maks grøftedybde 0,3 m) er i direkte konflikt med N200 som viser at grøftedybden (pga. drenering) skal være minimum 0,5 m. For å unngå dette problemet er indre grøfteskråning 2 m bred og helning 1:4 og en flat grøftebunn med bredde på 0,5 m, og en skråning 1:6 opp mot fjellvegg eller skråning 1:2 i løsmasseskjæring. Der det er fjell kommer fjellskjæringene utenfor sikkerhetssonen (7 m fra hvitstripe til fjellvegg). Grøftebunnen blir liggende 0,5 m lavere enn vegbanen fordi grøftebredden er lengre enn standardforslaget til N101 og grøftedybden er derfor også ihht. N200.

4.2 Beskrivelse av vegsystemet

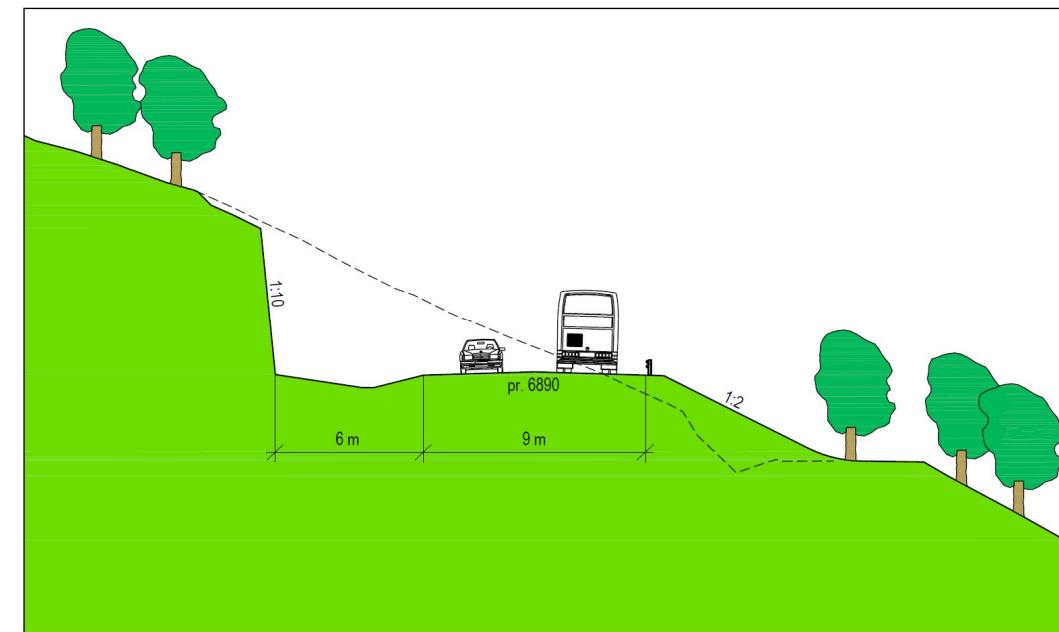
4.2.1 Veglinja

Ved planlegging av ny veg etterstreber vi en harmonisk linjeføring. Det vil si en sammenhengende, myk tredimensjonal linje hvor veglinjens form har en lett, kontinuerlig flyt og hvor store deler av veglinjen har slakke kurver med flere rettstrekninger. Flere steder ligger veglinjen i ett sidebratt terreng med fjellskjæringer på oppsiden og fyllinger på nedsiden av vegen. På resten av strekningen har man prøvd å få vegen tilpasset det landskapet som den skal gå gjennom. Alle høybrekks- og lavbrekkskurver er godt innfor krava i håndbok N100. Stigningen på vegen varierer mellom 0,2% og 3,3%. Det er lagt vekt på å unngå knekk og sprang i linjeføringen.

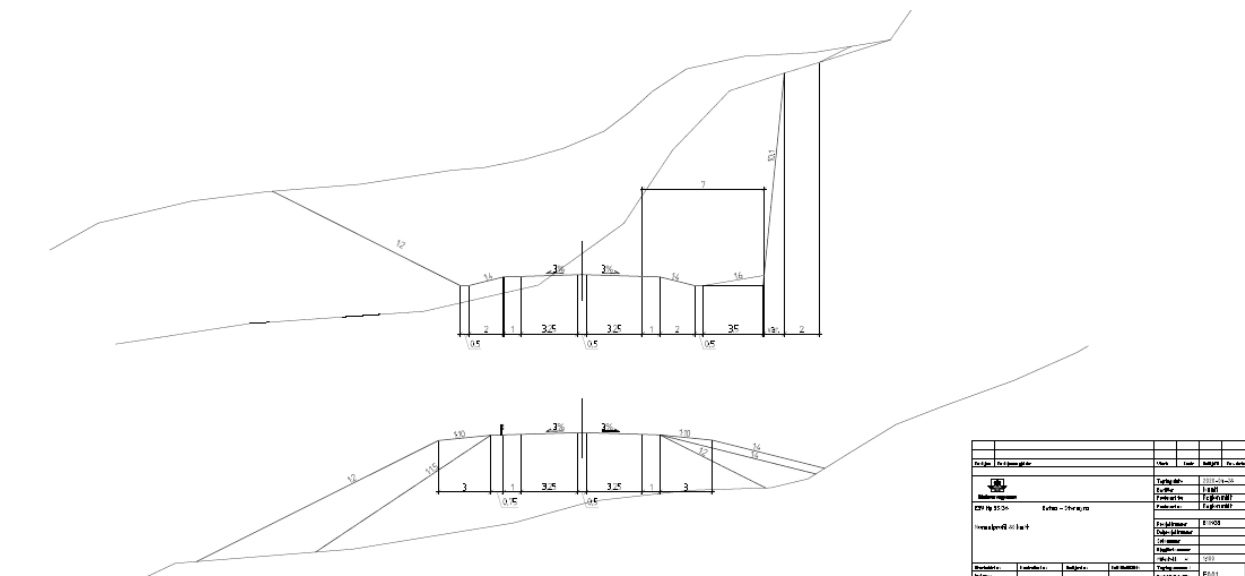
4.2.2 Grøfter, skjæringer, fyllinger

Der det er løsmasseskjæring har man lagt inn helning 1:2. Grøfteprofilen i fjellskjæring er utformet for å unngå rekkverk og samtidig oppfylle krav til fanggrøft ved høye fjellskjæringer. Fjellskjæringen som er et faremoment vil på grunn av det brede grøfteprofilen befinne seg utenfor sikkerhetssonen (7 m fra hvitstripe til fjellvegg). Grøftebunnen blir liggende 0,5 m lavere enn vegbanen og er derfor i henhold til N200. Mellom Grønset og Haukvik er vegen planlagt med fjellskjæringer med høyde opp til ca. 13 meter. Største fyllingshøyde ned mot fjorden mellom de to stedene er ca. 13 meter.

Mellom Haukvik og Vinjeøra er vegen planlagt med vekselvis fjellskjæringer, løsmasseskjæringer og fyllinger. Den høyeste fjellskjæringa på strekningen vil bli terrasert og får en total høyde på opp til ca. 18 meter. Største fyllingshøyde på denne delstrekningen blir ca. 16 meter.



Figur 10: Tverrprofil med grøfteprofil ved profil 6890 mellom Haukvik og Grønset som illustrerer utforminga av sideareal der man har kombinasjonen fjellskjæring/fylling. 7 m er avsatt til pålagt sikkerhetssone.



Figur 11: Tverrprofil med grøfteutforming inkl. vegens sideområde ved ulike situasjoner.

4.2.3 Adkomstløsninger

Ny E39 er planlagt som en veg med færrest mulig adkomster. Der det ligger til rette for det vil adkomster være mest mulig samlokaliserte. På strekningen fra Barhals til Staurset er det planlagt 7 adkomster. Av disse er 3 adkomster utformet slik at de kan fungere for store kjøretøy. Alle andre avkjørsler er dimensjonert for personbil. Siden ny E39 ligger i sidebratt terreng med få muligheter for å legge inn drifts-adkomster for skogbruket skal det bygges parallelle skogsveger. Disse betjenes av 3 adkomster dimensjonert for tømmerbil. Disse 3 er en del av de 7 adkomstene som er nevnt ovenfor.



Figur 12 Utsnitt fra vegmodellen av tilkomsten i Haukvika, inkl. tilkomst til Haukvik Genbank AS. Justert løsning fra tosidig busslomme til ensidig busslomme.



Figur 13: Utsnitt fra vegmodellen av tilkomsten på Grønset Justet løsning fra to-sidig busslomme til ensidig busslomme.

4.2.4 Driftsveger for landbruket

Tilkomst til utmarksarealene på strekningen Vinjeøra-Staurset skjer i dag enten via eksisterende skogsvegssystem fra E39, eller via lokalveger som går opp fra E39. Noe kjøring skjer i terrenget fra eget gårds-

tun. Ny E39 vil danne en fysisk barriere for de skogseiendommene som i dag har tilkomst direkte fra eksisterende E39 fordi flere landbruksadkomster blir sanerte. Dette på grunn av uttilferdsstillende stigningsnivå og fordi ny E39 planlegges med færrest mulig avkjørsler. Det vil av trafikksikkerhetsmessig og tekniske årsaker ikke være mulig å sikre tilkomst til den enkelte skogteig via egen avkjøring fra ny E39. Til erstatning for dette legges det opp til fellesløsninger med rettigheter som tilfaller de enkelte eiendommene som sokner til vegene. Nødvendig avklaringer tas i forbindelse med grunnervervet.

Når disse eiendommene vil miste muligheten til å utnytte skogressursene må nytt vegsystem betjene disse arealene ut fra lokalvegnettet.

Arealet mellom Grønset og Haukvik og mellom Haukvik og Berhals vil bli dekket av eksisterende landbruksvegnett og nye veger som ut fra eksisterende lokalvegnett som er koblet til ny E39 via overordna kryss på Grønset, Haukvik og Berhals.

Reguleringsplanen sikrer tilkomst til dyrka mark.

4.3 Konstruksjoner – kulverter over småelver

Det er få konstruksjoner på strekninga. Benevnelsen på konstruksjonene over vassdraga er endret fra kulverter til bruer etter off. ettersyn. Alle bruene er tilpasset 200 års flom med et klimapåslag på 40%.

På grunn av innsigelser fra Statsforvalteren i Trøndelag ved offentlig ettersyn har man endret på konstruksjonen over Grønset elva og flyttet på konstruksjonen over Haukvikelva ved elveutløpet som skal betjene næringsarealet til Haukvik genbank AS.

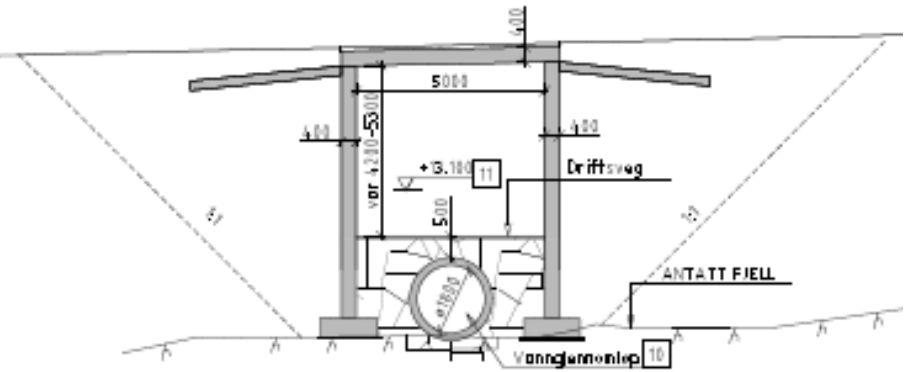
Nr	Veg profil	Konstruksjon	Beskrivelse
1.	7850	Grønsetelva Driftsundergang/flomløp	Kulvert ved off. ettersyn er endret til bru. Fortsatt kombinert driftsundergang og flomløp der driftsvegen er flyttet øst for elva. Nødvendig tverrsnitt for flom er avklart. Min. frihøyde for driftsundergangen skal være 4,9, bredden på lysåpningen økes fra 5 til 10 m.
2.		Kulvert/rør Haukvik genbank	Betjene nytt omr. for utviding av genbanken. Kulvert/rørstr. avklares i byggeplan. Skal kun brukes til avløpsrør fra nye kar for laks/sjøørret.
3.	5459	Haukvikelva Bru for ny E39	Nødvendig tverrsnitt for flom. Bru med ivaretaking av elvebunn og bunnsubstrat.
4.	5459	Haukvikelva. Bru til ny tilkomst til næringsområde.	Nødvendig tverrsnitt for flom. Bru med ivaretaking av elvebunn og bunnsubstrat.

Tabell 3: Oversikt over konstruksjoner

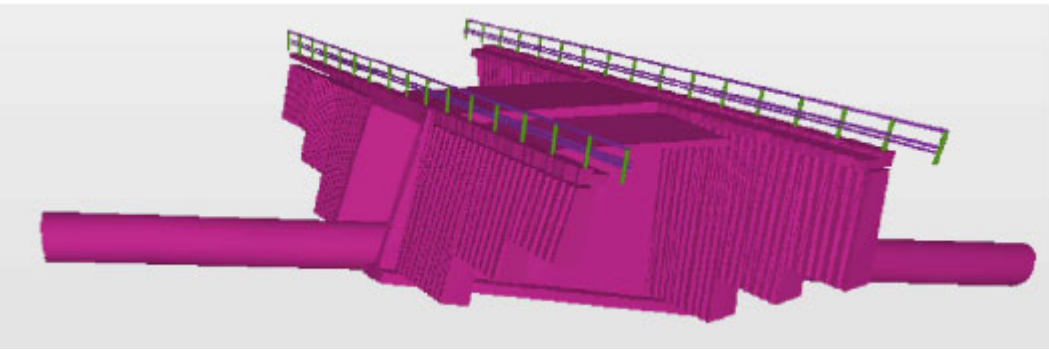
4.3.1 Kulvert/bru over Grønsetelva

For å gi planfri tilgang til innmarka og utmarksarealet for Grønset gjestegård og planfri kryssing for fotturistene som går kystruten til Kristiansund og Nordmøre turistforening planlegges en kombinert traktorundergang og gangveg og elvekulvert for Grønsetelva der traktorvegen kjører på betong i flomløpet som legges inn for elva. Ordinær vannføring og flom vil gå i et 1800 mm rør. Kulverten dimensjoneres godt over 200 årsflom med kjørebredde på 5,0 meter med varierende fri høyde fra 4,2-5,3 meter pga. fall i elva. Undergangen bygges i betong. Vinger for å ta opp vegfylling planlegges i forlengelsen av undergangen. Kulverten er lokalisert ved profil nr. 7850. Elvekulverten med innlagts driftsveg optimaliseres i byggeplan. For mer tekniske oppl. om selve konstruksjonen henvises det til tegningsheftet.

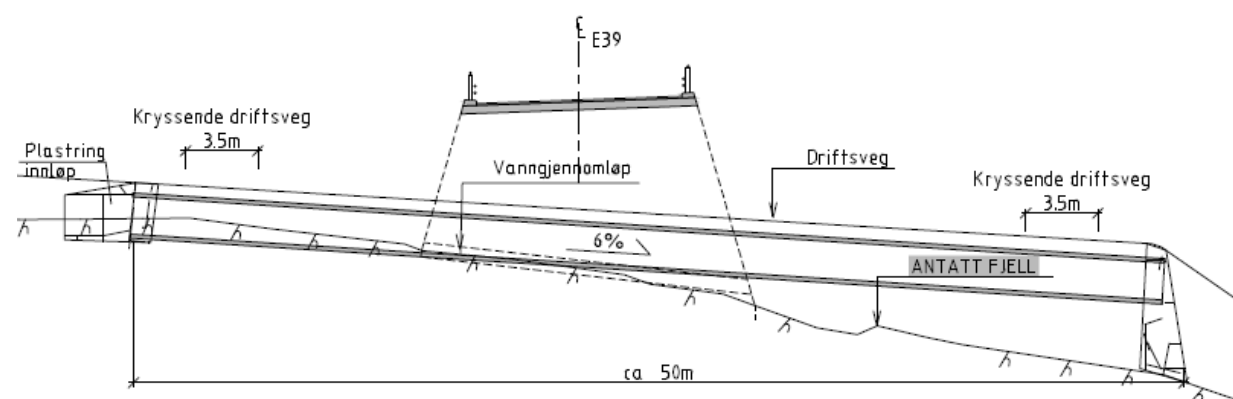
Statsforvaltern i Trøndelag har innsigelse til løsningsvalget vist i figur 14, 15 og 16. I høringsuttalelsen har de bedt om en annen løsning uten rør der bunnsbunten i elva ivaretas. Dette har medført at man har utarbeidet en ny konstruksjonsløsning der man velger en bruløsning. For å få dette til så har man valgt å flytte landbruksvegkryssingen til østsiden av Grønsetelva. Ny konstruksjonsløsning går fram av figurene nr. 17 og 18.



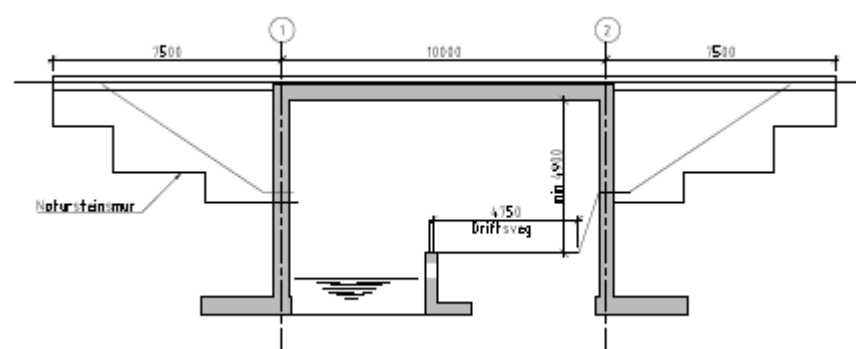
Figur 14: Snitt av komb. kjøre- og gangvegkulvert/elvekulvert for Grønsetelva. Ordinær flomføring ved ordinær nedbør tas via et 1800 mm rør. Denne løsningen utgår - erstattes av bruløsning i figur 18 og 19.



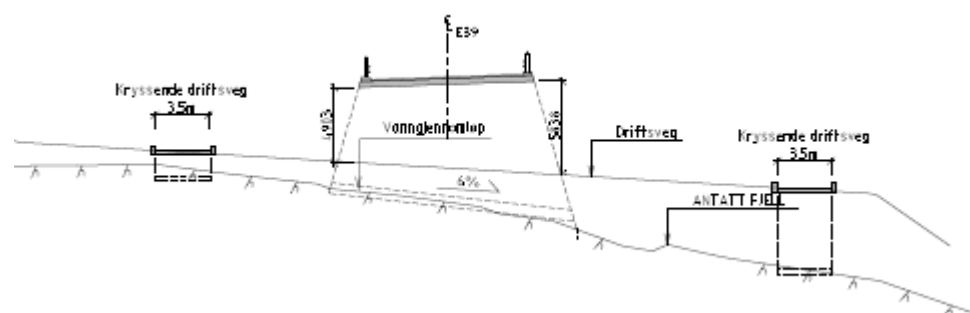
Figur 15: 3D-modell av komb. kjøre- og gangvegkulvert/elvekulvert for Grønsetelva. Ordinær flomføring ved ordinær nedbør tas via ett 1800 mm rør. Figuren viser ikke kjørevegen gjennom kulverten. Kjørevegen går fram av figur 17. Denne løsningen utgår - erstattes av bruløsning i figur 18 og 19.



Figur 16: Oppriss av komb. kjøre- og gangvegkulvert/elvekulvert for Grønsetelva. Ordinær flomføring ved ordinær nedbør tas via ett 1800 mm rør. Løsningen erstattes av bruløsning i figur 18 og 19.



Figur 17: Ny revidert bruløsning for Grønsetelva uten rør med ivaretagelse av bunnsubstraten ivaretas der driftsvegen flyttes over til østsiden av elveløpet.

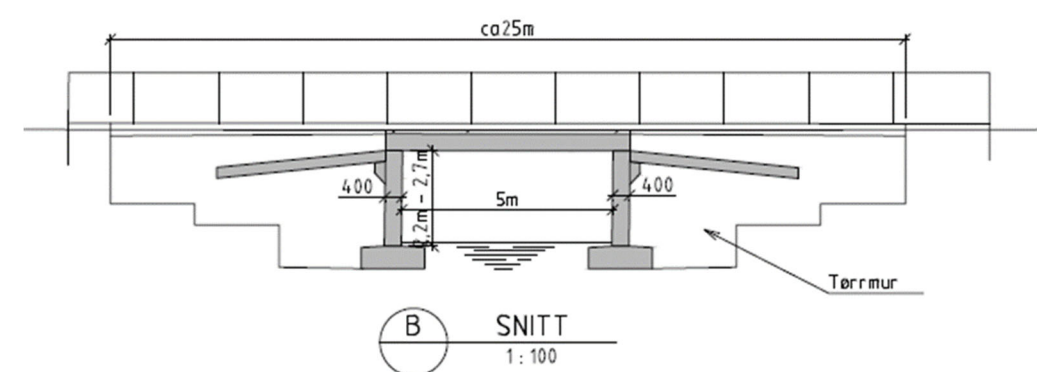


Figur 18: Oppriss over ny revidert bruløsning for Grønsetelva uten rør.

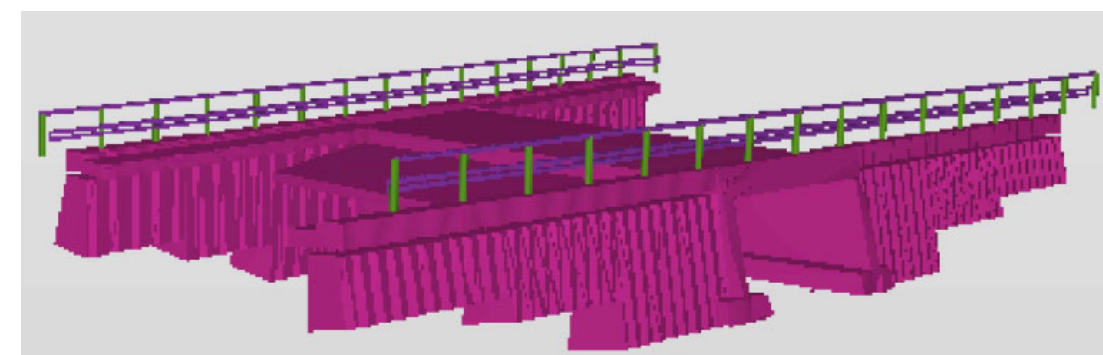
4.3.2 Kulverter over Haukvikelva

E39-kulverten er ca. 12 m bred med ei lysåpning med 5 m bredde med varierende høyde mellom 2,2-2,7 m pga. fall i elva. Bunnforholda i elva skal beholdes for å ivareta oppgang av anadrom fisk. For mer utfyllende teknisk informasjon om selve konstruksjonen se tegningsheftet. E39-konstruksjonen blir uendret.

Statsforvaltern har ikke innsigelse til selve konstruksjonen som skal betjene næringsområdet, men de har innsigelse til utfyllingen i selve elveosområdet. Som følge av dette har man valgt å flytte konstruksjonen til næringsområdet nærmere ny E39. Man har samtidig endra utfyllinga slik at man bevarer mer av elveosen.

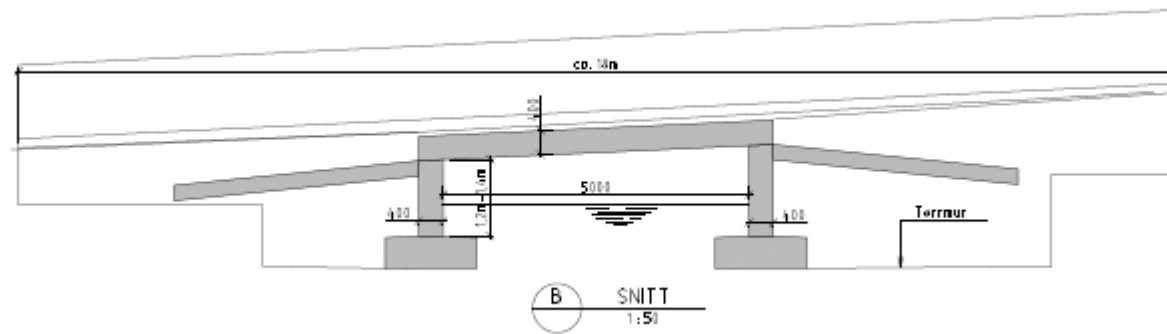


Figur 19: Snitt av E39 elvekulvert for Haukvikelva. Elvebunnen ivaretas.

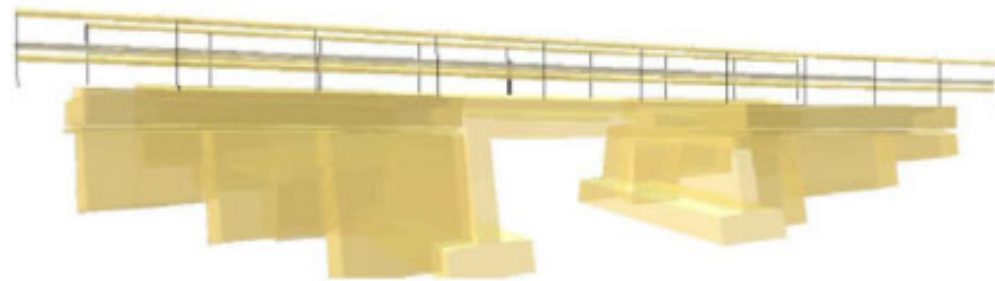


Figur 20: 3D-modell av E39-kulvert for Haukvikelva. Elvebunnen ivaretas.

Elvekulverten til næringsområdet nedstrøms E39-kulverten har 4,8 m lengde med ei lysåpning med 5 m bredde med varierende høyde på 1,2-1,4 m pga. fall i elva. Bunnforholda i elva skal beholdes.



Figur 21: Snitt av Kulvert over Haukvikelva nedstrøms ny E39. Kulvert til næringsområde vest for elva. Elvebunnen ivaretas.



Figur 22: 3D-modell av kulvert over Haukvikelva for tilkomstveg til næringsområde. Konstruksjonen flyttes nærmere E39 som følge av innsigelse fra Statsforvalteren. Elvebunnen ivaretas.

4.3.3 Murer

Ved avkjørsel pr. 8250 Oppsalveien er det lagt inn en mur på lokalveien på ca. 60 m som er 4 m på det høyeste. Det er sannsynlig at det kan være fjell på denne strekningen. I så fall går muren ut. Mellom driftsavkjørsler på Grønset gård (pr. 7880) er det også lagt inn en ca. 20 m lang mur som er ca. 1,5 m på det høyeste. Også her er man noe usikker på hvor fjellet er. Om det blir en 20 m lang mur eller om den delvis går ut, eller om den ikke blir bygd i det hele tatt vil bli fastlagt når man får oversikt over bergoverflaten.

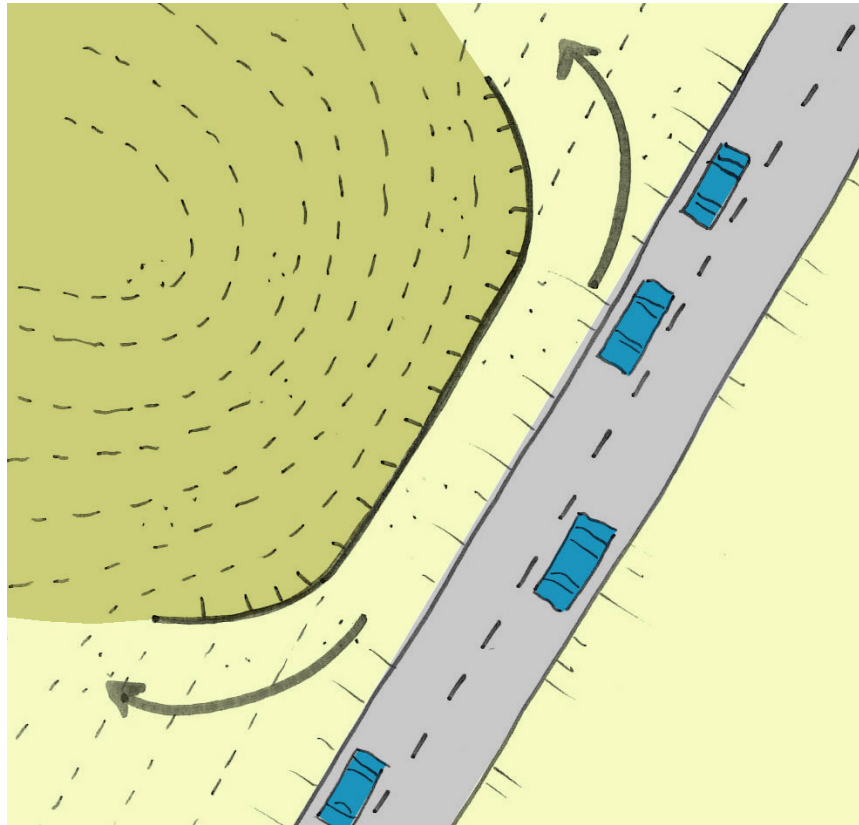
4.4 Terrengbehandling og landskapstilpasninger

4.4.1 Terrengbehandling og behandling av vegens sidearealer

Intensjonen for formgivning av sidearealer, fyllinger og skjæringer, er at når vegen med sine elementer er bygd, og sidearealene gror til, vil det se ut som om vegen hører mest mulig hjemme i landskapet.

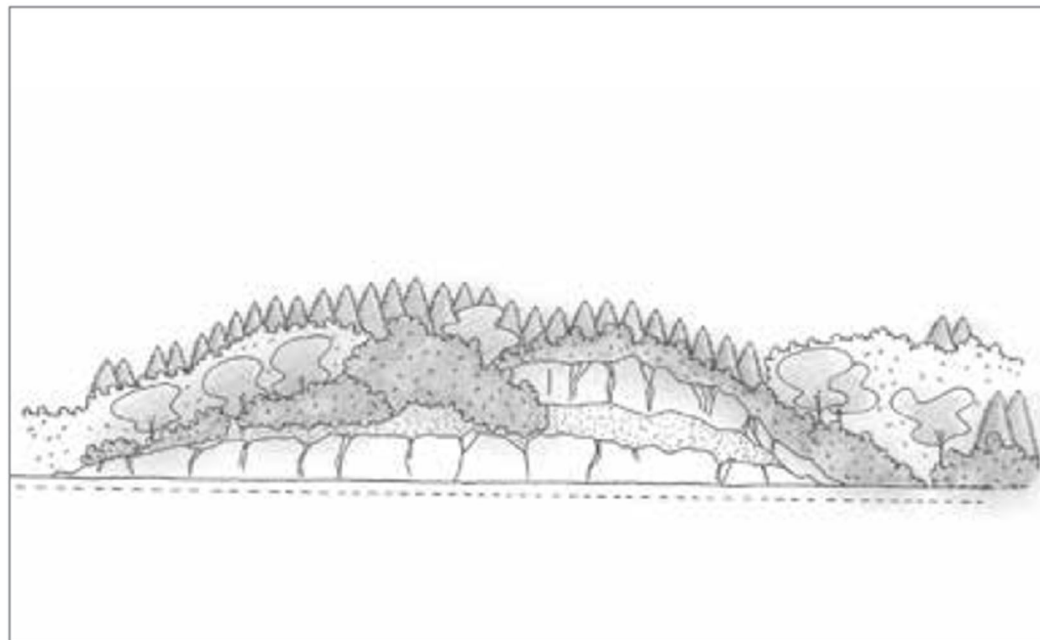
Ny E39 mellom Staurset og Barhals er i hovedsak lagt i eller nært inntil eksisterende E39. Landskapet mellom bygdene Staurset og Haukvika og mellom Haukvika og Barhals er i hovedsak sidebratt skogkledd areal som flere steder fører til fjellskjæringer på oversiden og fyllinger ned mot fjorden. Gjennom de nevnte bygdene preget av randbebyggelse og dyrka mark vil man jobbe for at man får god landskapstilpasning slik at sideterrenget til ny E39 med tilhørende kryss vil oppleves mer som en del av det naturlige landskapet rundt. Ved å slake ut sideterrenget blir man også kvitt overskuddsmasse i prosjektet på en god måte. Det skal legges egnet masse i jordskjæringene slik at vekstforholda blir gode. Høyden på fjellskjæringer i anlegget kan være opp til 18 meter. Der blir fjellskjæringen terrasert. Om det er behov for fjellhulle, skal den utformes som en grønn skråning med helning på 1:2.

I områder der det blir søkk mellom ny og eksisterende veg skal søkket fylles igjen og det skal slakes ut. Eksisterende E39 vil vekselvis bli gravd vekk eller stå igjen som tilkomstveg til nytte for landbruksdriften i området. Alle overganger mellom nytt og eksisterende terreng skal være slake og avrunda. Ved bedre tilpasning av terrenget blir også trafiksikkerheten forbedret. De myke overgangene vil også bidra til at kjøreopplevelsen, sikten og lesbarheten blir bedre for bilisten.

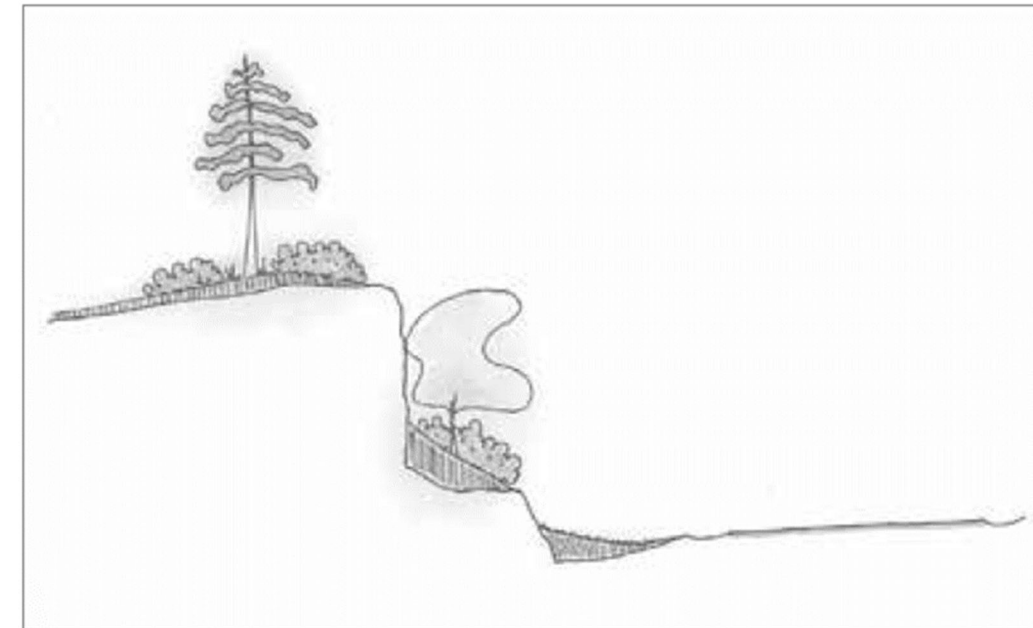


Figur 23: Planprinsipp for avslutning av fjellskjæringer mot terrenget.

Fjellskjæring skal avsluttes i forhold til fjellets kurvatur og ikke som en parallell linje langs vegen. Fjellskjæringen skal ha en retningsendring fra vegen i overgangen mellom fjell og terreng. Pilene viser retningsendring i fjellskjæringen.



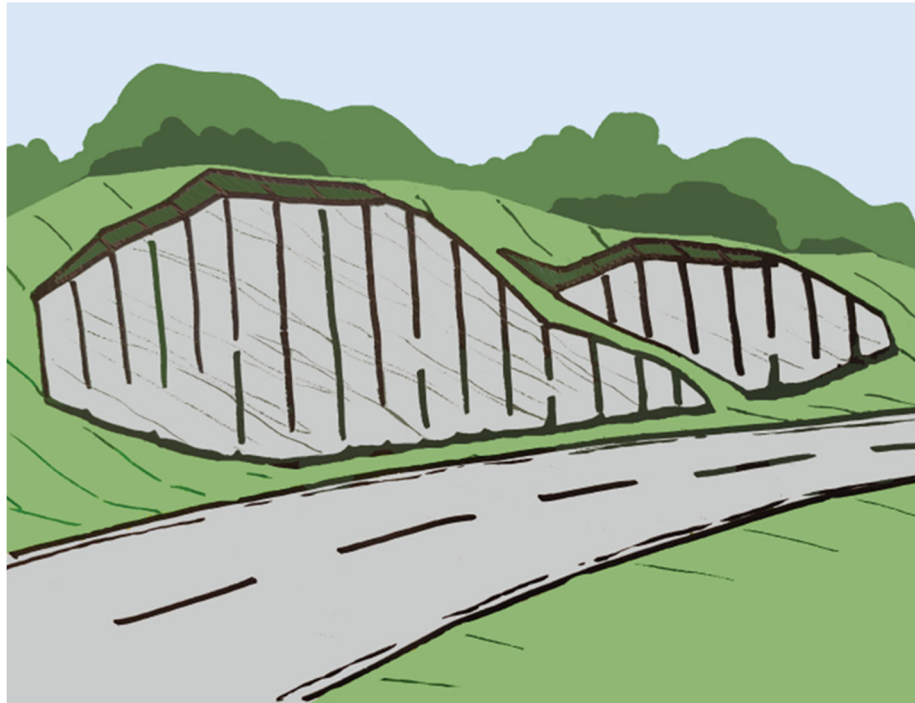
Figur 24: Viser hvilke prinsipper som gjelder for bearbeiding av sideterreng for å redusere visuel høyde på fjellskjæringer.



Figur 25: Utslaking av fjellskjæring. Fjellskæring slakes ut på den ene siden med helning på 1:2. Skråning avrundes mot eksisterende terreng og veggroft.



Figur 26: Prinsippsnitt for ensidig fjellskjæring under 10 m som reduserer den visuelle høyden: grønn skråning legges opp mot skjæringsfot og toppen avrundes.



Figur 27: Skissen viser hvordan fjellskjæringen kan avsluttes mot terrenget og avrundes i høyde og dybde for en mest mulig naturlig overgang

4.4.2 Vegetasjonsbehandling og revegetering

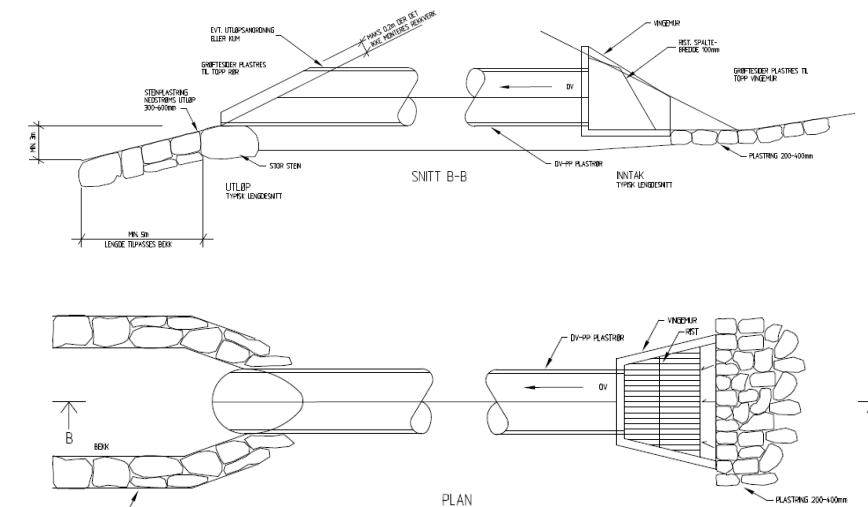
Toppmassene som vi tar vekk legges tilbake i et 30 cm tykt lag. Vekstmasser i anlegget skal gjenbrukes, på denne måten vil man kunne benytte den naturlige frøbanken som finnes i jorda. I tillegg skal det tilsås med gressblanding som er naturlig for stedet slik at man raskt får etablert vegetasjonsdekke. På sikt vil arter fra vekstmassene vokse til og man vil få variert vegetasjon på strekningen med både trær og gress. I skjæringene/fyllingene må det legges masser fra stedet/tilstøtende områder slik at det på sikt kommer naturlig vegetasjon. Skråningene vil likevel være bratte, selv om de slakes ut, og skjæringene/fyllingene må tilsås raskt slik at man unngår erosjon og sikrer at massene blir liggende i skråningen.

I terraserte fjellskjæringer vil man legge på plass masser, men der må det være friksjonsmasser som gjør at løsmassen blir liggende.

4.4.3 Kryssing av elver/bekker

Eksisterende bekker bør fortrinnsvis følge gamle bekkefar. Det kan bli nødvendig med noe omlegging av bekkeløp. Der dette går skal sidearealet til elvene tas vare på. Inngrepssonen skal derfor gå mest mulig unna elva. Dette er viktig for å ta vare på biologisk mangfold som lever i og rundt elver. Noen steder må elv/bekk gå i kulvert/rør, men da er det viktig at strekningen med kulvert/rør blir så korte som mulig. I tillegg skal høydesprang mellom rør og terreng unngås.

For å unngå store vannmengder nedenfor skjæringene er det aktuelt å legge avskjæringsgrøfter ovenfor topp skjæring. Omfanget av dette må vurderes under forprosjekt og ved befaring. Flytting av vann over i andre bekkedrag vil kunne medføre tiltak nedstrøms veg. Stikkrenner gjennom veg beregnes etter håndbok N200.



Figur 28: Snitt -stikkrenneløsning

Det er viktig at man leder vannet fra terrenget ovenfor veglinja via avskjæringsgrøfter fram til egne punkt/bekker der man leder vatnet gjennom vegfylling enten via kulvert eller riktig dimensjonerte rør. Eksisterende bekker ledes fortrinnsvis fram til gamle bekkefar. Plastring og erosjonssikring blir viktige tiltak.

4.5 Løsmasser

4.5.1 Massebalanse

Med veldig varierende grunnforhold langs traséen blir fordelingen av ulike typer masser forskjellig. Strekningen domineres likevel av morene, berg i dagen og innslag av marine strandavsetninger. Modelering basert på utførte grunnundersøkelser og geotekniske notat gir følgende tall for massebalansen for Vinjeøra-Staurset:

- Matjord: Vi tar ut ca. 9.800m³
- Jordlaget: Vi tar ut ca. 53.000 m³ sand/grus/silt/leire (fordelingen er usikker).
- Fjell: Vi tar ut ca. 180.000 m³ fjell.

Ettersom strekninga Vinjeøra-Barhals utgår slik at man står igjen med strekninga Barhals-Staurset blir massebalansen endret til:

- Matjord: ca. 8.000 m³
- Jord: ca. 22.000 m³ sand/grus/silt/leire (fordelingen er usikker).
- Vegetasjon og utskiftningsmasse ca. 64.000 m³ vegetasjon/myr/ utskifting (fordelingen mellom de er usikker).
- Fjell: ca. 174.000 m³.

Løsmasseoverskudd ca. 72.000 m³. Fjelloverskudd som kan brukes til parsell Søo bru-Barhals utgjør ca. 110.000 m³.

Mengden masseoverskudd avhenger av hvordan løsmassen håndteres utenfor selve veglinja. Hvilke masser overskuddet består av vil bl.a. være avhengig av de ulike massene i topplaget og jordlaget. Overskuddet vil bestå av de massene som er minst brukbare til å legge i linja, sannsynligvis myr og vegetasjonsdekke. Slik det ser ut nå så har vi masseoverskudd som må håndteres.

4.5.2. Massehåndtering

For massehåndtering på landbruksareal og ved gjenbruk av masser langs vegens sideområder skal håndboka «Jordmasser fra problem til ressurs» (Norsk landbruksrådgiving/NIBIO) følges.

Ved avdekking av jordmasser skal de ulike sjiktene (matjord og mellomag) legges i separate ranker med maks høyde på 2 m. De ulike massene skal merkes slik at man sikrer korrekt rekkefølge ved tilbakelegging av jorda. Matjorda skal lagres på samme eiendom, og så nær som mulig fra der den fjernes. Mellomlagret jord skal tilsås med grasfrø og sprøytes mot frøugas.

Tilbakeføring av jordmassene skal skje i rett rekkefølge, med mellomlaget (B-sjiktet) i sin helhet først, deretter matjorda (A-sjiktet). Jorda skal legges løst utover, ved hjelp av hjullaster eller gravemaskin. For å sikre best mulige vokseforhold skal ikke jorda skal klappes, glattes eller komprimeres, og overgangene mellom sjikt og mot eksisterende terreng skal være ujevne.

Kjøring på eng og dyrka mark skal avgrenses til et absolutt minimum. Det bør legges ut duk og forsterkning på anleggsarealer der landbruksjord skal tilbakeføres etter anlegg. Det bør ikke jobbes med våt jord, eller på gjennombløt mark. For å unngå at jordstrukturen ødelegges er det viktig at man ikke benytter bulldosere eller andre beltegående maskiner som vibrerer, elter og skubber jorda over lange avstander. Eksisterende drensanlegg som blir berørt skal enten settes tilbake i minst like god stand som før anleggsarbeidene startet, eller det skal etableres nytt drensanlegg med tilstrekkelig kapasitet. Alle overvanns overvanns- og drensledninger skal ha ordnet avløp med tilgang for gjennomspyling. Tiltakshaver og entreprenør er sammen ansvarlige for at drensanlegget fungerer tilfredsstillende i minst 10 år etter etablering.

4.5.3. Midlertidige massedeponi

Langs hele veglinja er det avsatt et midlertidig anleggsbelte med varierende bredde. Bredden kan variere mye, men på den største delen av strekninga er dette anleggsbeltet mellom 15-30 m. I de områdene der man har særskilte behov, eksempelvis ved avkjørsels- og konstruksjonsbygging og er anleggsbeltet utvidet. Forbi boligtomter vil man derimot prøve å begrense anleggsarealet. Anleggsbeltet skal brukes til midlertidig lagring av toppjord som skal legges tilbake ved istandsetting av sidearealene til nyvegen, og til oppholdsområder for anleggsmaskiner. Eksisterende jordmasser skal tas av og håndteres som omtalt i avsnitt 4.5.2 Massehåndtering. Når midlertidig deponi skal avvikles og lagrede masser er fjernet fra området skal terrenget tilbakeføres til opprinnelig formål. Terrenget skal jevnes ut og stelles til, og midlertidig lagrede toppmasser skal tilbakeføres for revegetering av området. Dersom stedlige masser ikke har tilfredsstillende frøbank skal det suppleres med grasfrøblanding av egnet sort, slik at vegetasjonsetableringen får litt starthjelp og området gis et naturlig preg mest mulig likt tiliggende områder.

4.5.4. Permanente massedeponi

Tiltaket vil mest sannsynlig resultere i masseoverskudd. Løsmasseoverskuddet på ca. 72.000 m³ (matjord+anna løsmasse) vil i all hovedsak benyttes på deponiområdet på Vinjeøra som er innregulert i tidligere vedtatt reguleringsplan for E39 Stormyra-Vinjeøra. Noe som det har blitt lagt opp til hele tiden siden delparsellen sees på som ett utbyggingsprosjekt. I tillegg vil man fylle opp et areal på dyrkamarka til Grønset gård der man skal reetablere dyrkamarka med helning 1:7 helt inn til E39 for å redusere dyrkamarkavgangen.

En del av løsmassen som ved gode klimatiske forhold kan nyttes til vegbygging kan i perioder med mye nedbør ikke brukes. Derfor har man areal til deponering av slik masse dersom dette blir nødvendig. Overskuddsmasser skal også søkes brukt langs veglinja innenfor anleggsbeltet dersom dette er tjenelig. Sidebratt terreng med mye fjellskjæringer hindrer derimot slik lagring flere steder. I den grad det vil være behov for det kan det bli nødvendig å legge til rette for at masse fra denne strekninga kan brukes innenfor reguleringsplanen E39 Stormyra-Vinjeøra. Man er helt avhengig av å se hele strekningen Stormyra-Staurset som ett. Dette kan gjøres siden strekninga Stormyra-Staurset ses på som ett sammenhengende utbyggingsprosjekt og skal bygges samtidig. Det foreligger grunnboringsresultater som viser at grunnforholda tåler deponivolumet på deponiet på Vinjeøra langs østsiden av Kårøydalsvegen. Det er bestemt at hele strekninga blir utlyst som en kontrakt. Man kan ikke komme i en situasjon der man har et stor masseunderskudd av fjell på Stormyra-Vinjeøra og stort overskudd av fjell mellom Vinjeøra og Staurset.

4.6 Støy og forurensning

4.6.1 Støy fra trafikken

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 legges til grunn for vurdering av trafikkstøy. Rød sone ≥ 65 dB angir områder som ikke er egnet til støyfølsomme formål som f.eks. etablering av boliger. I gul sone $55 \leq L_d \leq 65$ dBA kan støyfølsom bebyggelse oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Det er beregnet støykoter for gul og rød støysone i 1,5 meter over eksisterende terreng langs hele traséen. I området som er innenfor reguleringsplanen går ny E39 omtrent i samme trasé som dagens veg. Ny E39 vil ikke påføre støy overfor støyfølsom bebyggelse (boliger, fritidsbebyggelse) når støytiltaka har blitt iverksatt. Nå når strekninga Vinjeøra-Barhals i etterkant av offentlig ettersyn av planen har blitt tatt ut er antall boliger som blir utsatt for støy redusert til 8 eiendommer. Og for å vise mer i detalj hvordan man har tenkt å skjerme de gjenværende boligene og fritidsboligene har man valgt å utarbeide en ny støyrapport som er avgrenset til strekningen Barhals-Staurset.

De fleste boligene som har støynivå over 55 dBA på fasade, har også utendørs oppholdsarealer med støynivå over 55 dBA. Unntaket er gnr/bnr 137/5. Dette huset ligger langt fra vegen og uteområdene har støynivå lavere enn 55 dBA.

Hvor effektive skjermer/voller er vil avhenge av terrenget. Der det er tilnærmet flatt eller fallende terreng fra veg vil en kunne få effektiv skjerming med relativt lave skjermer/voller. Stigende terreng fra veg er mer utfordrende, og krever skjerm nært veg for å ha effekt. Alternativet er lokal skjerming på eiendommen. Høyden må også gjerne økes en hel del. Hvor lange skjermer langs veg må være for å skjerme en tomt vil variere, og avhenger blant annet av terreng og hvordan vegen svinger. Flere av boligene og fritidsboligene som pr. i dag ligger tett til ny E39 har blitt innløst i reguleringsplanen og vises således ikke i støykarta i støyrapporten. Gjenværende boliger og fritidsboliger som blir utsatt for støy går fram av støyrapporten. De er de samme som nevnt ovenfor.

Det er lagt til grunn at tungtrafikkandelen er på E39 er 12%. Siden fartsgrensen på hele strekningen er satt til 80 km/t er beregningene satt til samme hastighet. Selv om det er usikkerhet i anslaget for framtidig trafikk skal det store endringer i trafikk tall før dette gir merkbar utslag på støynivået. For mer detaljert informasjon, se vedlagte støyrapport.

4.6.2 Løsningsvalg for å få tilfredsstillende støynivå

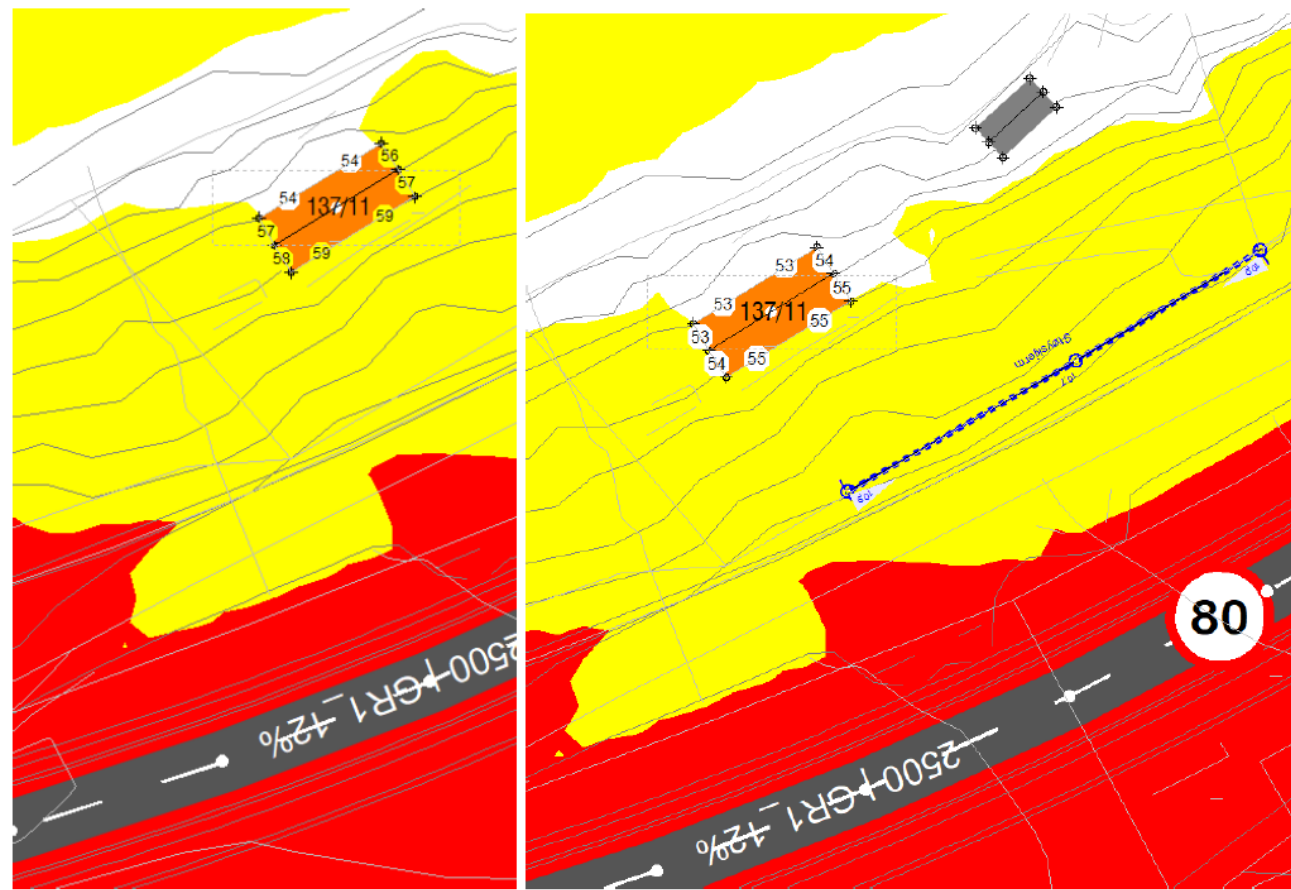
Siden plankartet har manglende detaljeringsgrad for hvordan støy skal håndteres overfor de som blir støyutsatt har Statsforvalteren i Trøndelag innsigelser til reguleringsplanen. For å bøte på dette vil man nå utarbeide reviderte plankart der tiltaka for hver enkelt blir innarbeid. Der har man utarbeidet en revidert Støyrapport for planstrekningen Barhals-Stormyra som skal oversendes kommunen til pol. behandling.

Det henvises til revidert støyrapport, kapittel 8 utarbeidet av Sweco datert 25.06.2021 som ble utarbeidet etter offentlig ettersyn av planen. I rapporten har man sett på nødvendige skjermingstiltak for å skjerme utendørs oppholdsareal på strekningen Staurset-Barhals i tillegg til at man beregnet støy på fasade.

Detaljering av støyskjermingstiltak skulle opprinnelig gjøres i neste planfase (byggeplanfasen), men man har nå valgt å gå i dialog med samtlige eiere for hvordan man kan skjerme eiendommene. Tiltaka vil gå fram av revidert støyrapport og plankartet. De eiendommene som blir omfattet av støyskjermingstiltak er:

- Gnr. 139/7 der dagens støyskjermingstiltak forlenges 8 m østover.
- Gnr. 138/8 der dagens gjerde på skjæringstopp til E39 erstattes med støyskjerm som også skal fungere som sikkerhetsinstallasjon.
- Gnr. 139/25 der endring av dagens gjerde til støyskjerm vil gi tilstrekkelig skjerming.
- Gnr. 138/1 her vil bygningene skjerme for vegen, og det vil være rikelig med areal på baksiden (sørsiden) av bygningene der støynivå er lavere enn 55dBA. Det har blitt gjennomført innendørsbefaring for beregning av innendørs støynivå og dimensjonering av evt. fasadetiltak. Støyskjerm er vist på plankartet.
- Gnr. 137/9 her vil det bygges en 2,5 m høy voll med lengde på 116 m. Dette er nok til å redusere støynivå på både utendørs oppholdsareal og fasade til under grenseverdi.
- Gnr. 137/12. Det settes opp en lokal skjerm ved eiendommen med lengde på 60 m og høyde på 2,5 m. Dette vil gi oppholdsareal med støynivå lavere enn grenseverdi på tomta. Det er beregnet opp til 63 dBA på fasade. Innvendig støy kommer innenfor støykrava.
- Gnr. 137/21. Her er det utfordrende å få til effektiv skjerming, men oppholdsareal på sørsiden av huset vil ha støynivå lavere enn grenseverdi. Det ser ut til å være en delvis overbygd veranda mot vest, denne vil få tilfredsstillende støynivå med tett balkongrekkverk med høyde 1,5 m. Det er beregnet støynivå på fasade opptil 62 dBA. Innendørsbefaring for beregning av innvendig støynivå har blitt gjennomført.
- Gnr. 137/11. utendørs oppholdsareal er på nordsiden av bygningen, og mot naust. Dette arealet skjermes mest effektivt med en 2 m høy og 38,5 m lang skjerm mot nyvegen i tomtegrensen til eiendommen.

Det opp til den enkelte å takka ja til de tiltaka er nevnt ovenfor.



Figur 29 Viser støyskjermingstiltak for gnr. 137/11. Eiendommen skjermes med en 2 m høy og 38,5 m lang skjerm. Lignende illustrasjoner for de andre eiendommene kan ses i rev. utg. av støyrapporten datert 25.06.2021.

4.6.3. Forurensning

Det kan bare deponeres rene masser. Massene vil komme fra skogsområder i veglinja og innenfor det midlertidige anleggsbeltet. Det er ikke foretatt miljøtekniske undersøkelser av grunnen innenfor planområdet. Men det har ikke foregått forurensende virksomhet innenfor planområdet. Det forutsettes derfor at massene er rene og ikke vil bli forurenset som følge av anleggsarbeidet. Dersom det skulle skje uhell med drivstoff eller olje skal ikke massene deponeres som en del av bakkeplaneringen, og skal håndteres i henhold til eks. regleverk. Slik håndtering som følge av uheldige hendelser vil bli ivaretatt av Ytre miljøplan for tiltaket. Asfalt fra eks. E39 som har nytteverdi blir fjernet og gjenbrukes i størst mulig grad. Asfalt som ikke kan gjenbrukes vil bli levert til nærmeste godkjente mottak. Øvrige masser i eks. E39 og sideterrang som ikke skal stå igjen og nyttes til landbruksveg blir gjenbrukt som fyllmasser i vegbygging for ny E39.

4.7 Vannhåndtering

All vannhåndtering har blitt basert ut fra hydrologisk rapport som har blitt utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen. For drenering av vegkroppen legges det opp til egen drenggrøft under overbygningen slik at man unngår vanntransport gjennom overbygning. Drensledninger føres i hovedsak ut i bekker og stikkrenner. Avskjæringsgrøfter på toppen av skjæringene skal bidra til å samle vannet til ønskede punkt der vannet kan ledes gjennom vegen. For å samle mest mulig vann før det infiltreres nedi overbygning bør grøftebunn tettes.

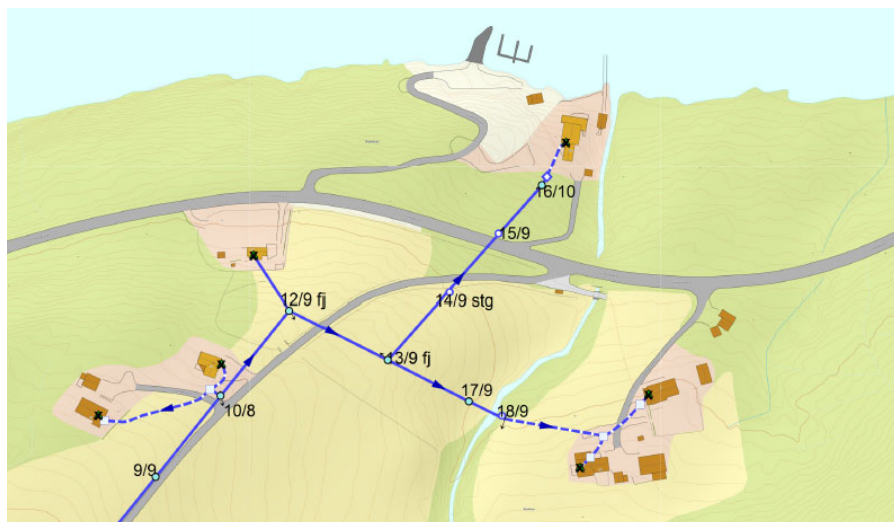
Eksisterende bekker følger fortrinnsvis gamle bekkefar. Bekkeløpa nedstrøms undersøkes og avbøtende tiltak settes inn dersom økt vannførings og flomtopper medfører erosjonsfare eller vann på avveie som så kan danne nye bekkeløp/flomløp. Det kan imidlertid bli nødvendig å legge om bekker på enkelte punkt dersom forhold tilsier det underveis i prosjekteringen. Den eneste bekken så langt som det er behov for å flytte på ligger rett øst for Haukvik ved ca. profil 5190. Dette fordi eksisterende bekk med forgreininger kommer i konflikt med den nye avkjøringen i Haukvik. Jordene med partier med fjell og stein i dagen er pr. i dag våte noe som også bidrar til at man uansett bør få til nye løsninger for vannhåndtering.

4.8 Elektrisitetsforsyning

Der eksisterende el. forsyningslinje krysser E39 vil det enkleste være å heve linja over vegen i anleggsfasen. Deretter legges kabelrør under veien som kraftselskapet kan trekke permanent kabel i. Figurene under viser eksisterende lavspentlinjer som krysser E39 og hvordan den går i forhold til hovedvegen. Lavspennten som krysser E39 er isolerte. Alle skal forsynes med elektrisitet i anleggstiden.



Figur 30: Viser eks. lavspentlinje og høgspentlinje i Haukvik. Heltrukket blå linje viser lavspent luftlinje. Heltrukket rød linje viser luftspenn høgspent.



Figur 31: Viser eks. lavspentlinje på Berhals. Heltrukket blå linje viser luftspenn, brutt blå linje er lavspent kabel. Linjenettet ligger øst for planområdet Barhals-Staurset etter at strekninga Vinjeøra-Barhals har blitt tatt ut.

5 Grunnforhold, skred og flom

5.1 Grunnforhold

Grunnforholda på strekningen mellom Barhals-Staurset varierer mellom berg, morene, sand/grus (elveavsetninger) med innslag av silt og leire (marine avsetninger). Det har blitt gjennomført et arbeid med supplerende grunnundersøkelser på hele vegstrekningen.

I Haukvik er det basert på innledende grunnundersøkelser påtruffet et tynt løsmassedekke over berg. Løsmassene består av morene, sand og grus. Grunnundersøkelsene foretatt i sjøen viser at løsmassene består i opptil 8 m med sand. Det har blitt gjennomført supplerende undersøkelser gjennom Haukvik som har avdekt dårlige grunnforhold i sjø øst for næringsområdet. Løsmassene består i hovedsak av sand over bløt leire utenfor strandsonen. Noe som medfører at større fyllinger i sjø ikke er gjennomførbart slik som først planlagt. Dette medfører at vi flytter tilkomstvegen til næringsområdet. Fyllingene i sjø i Haukvik er nå derfor begrenset i omfang og geoteknisk tilpasset slik at krav til sikkerhet mot utglidning av fylling er ivaretatt. Pga. grunnforholda i sjøen kan vi kun fylle ut for selve europavegen. På en kort strekning vil det bli behov for tiltak med masseutskifting av bløt leire i strandsonen, men hovedsakelig vil fyllingene kunne etableres direkte på grunnen. Terrengforholdene er ugunstige for utfylling øst for det utfylte næringsarealet. Motfylling er vurdert, men vil kreve ytterligere bunnkoteskanning og grunnundersøkelser og gjennomførbarheten er usikker. Motfylling vil også få konsekvenser for utløp og inntak av vann til Haukvik genbank. Borepunktene for ny kulvert for Haukvikelva viser opptil 12m løsmasse-mektighet av sand og grus. For de resterende borepunktene på land utenfor elveløpet er det kun mindre løsmassektighet over berg og bløt leire er ikke påtruffet i borepunktene. Det er også innmålt berg i dagene flere steder og i store deler av prosjektområdet på land. Veggen på strekningen er lagt så langt ut som mulig mht. dårlige grunnforhold i sjøen utenfor strandsonen.

Tiltaket forventes likevel å kunne bygges uten større kostnadsdrivende geotekniske tiltak selv om supplerende grunnundersøkelser i sjøen i Haukvik har avdekket dårlige grunnforhold øst for det utfylte næringsarealet der tilkomst var opprinnelig planlagt. Grunnundersøkelsene ble utført sommeren 2020.

Ved Grønset er det løsmasser av varierende avsetning. Det er hovedsakelig påtruffet morene, sand og grus, men også større innslag av silt og leire.

5.2 Skred

Øst for Grønset gård som ligger øst for Staurset ligger vegtraseen nedenfor et forholdsvis bratt parti med helning mellom 35°-60° som kan være et potensielt utløpsområde for skred. Helningsgraden nærmest vegen derimot er ikke så bratt. Her varierer helningen mellom 25°-30°. Redusert helning nærmest veg samt mye skog bidrar til å redusere skredfaren til moderat, jfr. NVE sitt aktsomhetskart. Der det bratte partiet ligger nærmest E39 vil ny E39 gå i eksisterende vegtrasé. Lengden på det bratteste partiet mot planlagt veg er ca. 150 m fra profil 7450-7600, noe som går klart fram av profileringen på plankart og vegmodell. Terrengoverflaten er i varierende grad dekt av ur/blokkforekomster. Ura er ujevn, skog- og mosedekt, og består av blokk i størrelsesorden 0,2 m³-2 m³. Løsnescirentene fremstår stort sett som lite oppsprukket, uten veldefinerte løsnemekanismer. Det er ikke registrert steinsprangpranghendelser som har truffet eks. E39, eller tegn på nylig steinsprangaktivitet i terrenget /ura. Ved forebyggende tiltak i anleggsgjennomføringen fastslås det derfor at ny E39 ikke vil bli utsatt for ras/skred. Dette basert på steinspranganalyse (RAMMS, 40178-GEOL-R03) og observasjoner i terrenget som gjør at det vurderes at skredsannsynligheten på veg mellom pr. 7 000 – 8 000 er 1. hendelser pr. 100 år (kap. 208 N200, sikkerhetskrav for skredsannsynlighet på veg). Akseptabel steinsprangsannsynlighet iht. tabell 208.1 (N200) er 1 hendelse pr. 50 år for veger med trafikkmengde 1500-3999 kjøretøy pr. døgn. Det vurderes at det ikke er nødvendig med tiltak i terrenget for å redusere skredsannsynligheten på veg.

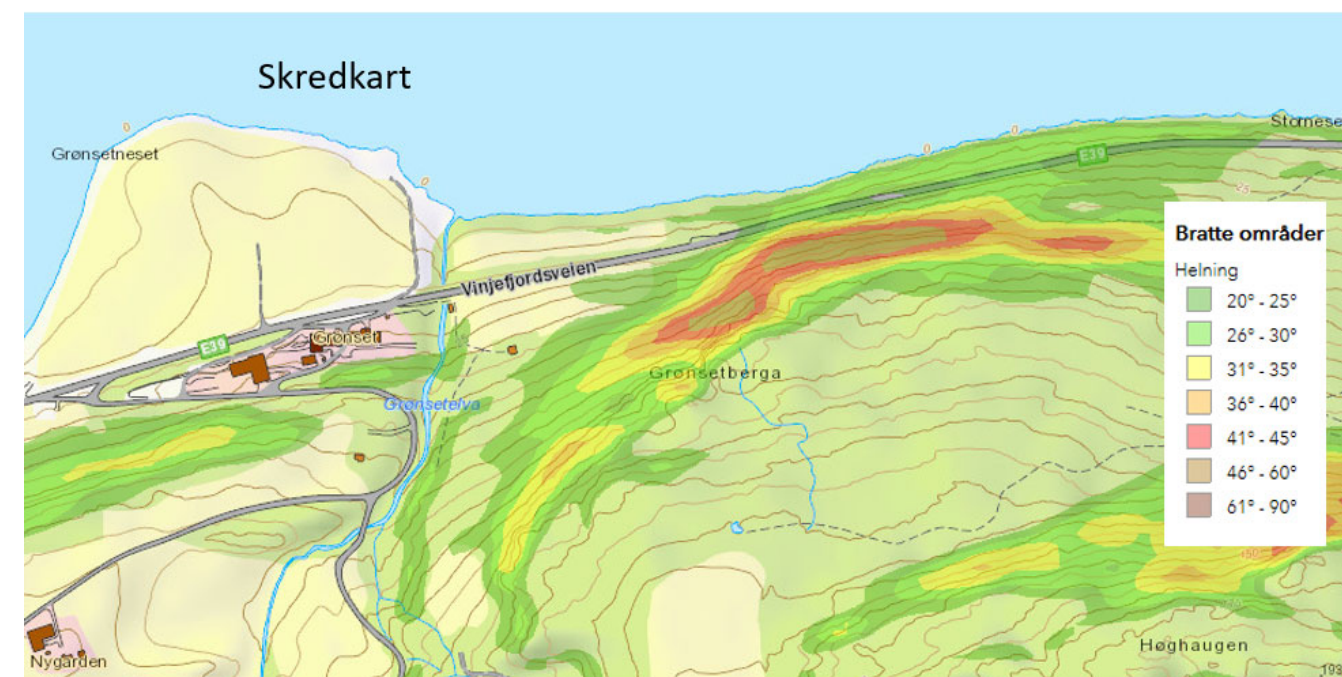


Fig. 32: Viser skredkart med helningsgrad over området øst for Staurset, øst for Grønset gård

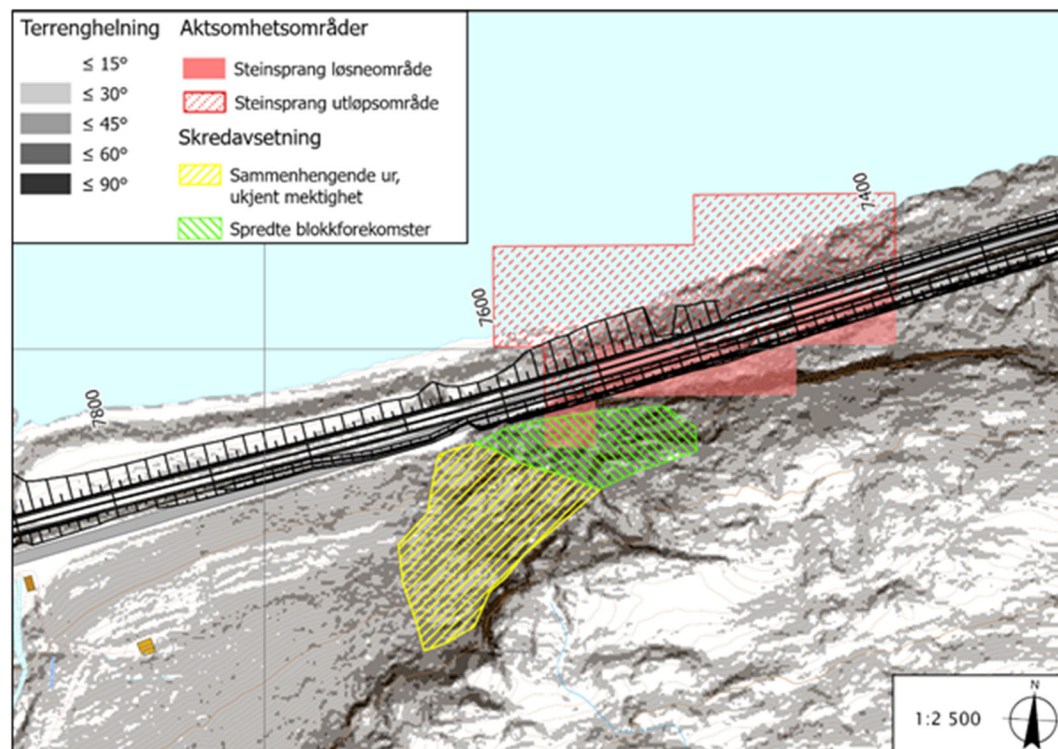


Fig. 33: fra området øst for Grønset gård viser terrenghelning og aktsomhetsområder. Aktsomhetsomr. steinsprang markert med rødt, blokk forekomster markert med grønt, og sammenhengende ukjent mektighet er vist med gult.



Fig. 34: Bildet til venstre viser vegetert ur tatt mot NNV ca. 50 m sør for profil 7050. Bildet til høyre viser mulig løssneskred i terrenget sør for planlagt veg tatt mot SV ca. 30 m sør for profil 7300

Planlagt veg ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Men det har ikke blitt registrert snøskredhendelser eller tegn på slike hendelser. Det vurderes derfor at det ikke er fare for snøskred langs den planlagte europavegen.

5.3 Flom

Det er gjort beregninger av 200 års flom for i vassdragene med et klimapåslag på 40%. For Grønsetelva har man valgt å kombinere elvekulvert og traktorundergang der traktorvegen går i kulvertens flomløp. Normal vannstand og 5 års flom tas hånd om av ett 1800 mm rør, se pkt. 4.3.1. Dagens elvebredde beholdes. Fri høyde og bredde gir ingen begrensninger for vannføringen ved brua. Andre konstruksjoner over de andre vassdraga ivaretar de samme flomberegningsmåla som er satt ovenfor.

6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget – arealbruk

6.1 Trafikkforhold og framkommelighet

Årsdøgntrafikken (ÅDT) ligger på ca. 1360. I grunnlaget brukt for Nasjonaltransportplan (NTP), ble trafikken på strekningen beregnet til 2100 ÅDT for prognoseåret 2030. I beregningene har vi forutsatt at prosjektet Betna-Stormyra er ferdig og åpen for trafikk. Trafikken er beregnet for prosjektet Øygarden-Betna og den viser at ÅDT mellom Staurset og Vinjeøra øker med omtrent 400 dersom det blir bru over Halsafjorden. Beregnet ÅDT blir da 2500. Når fartsgrensen settes opp til 80 km/t, kurvaturen rettes opp, veggbredden øker, og antall adkomster reduseres på hele planstrekningen så vil framkommeligheten bedres betraktelig uten at dette går på bekostning av trafiksikkerheten.

Minst ett kjørefelt på E39 skal være åpent i hele anleggsfasen, men det kan være nødvendig i korte perioder (maks 20 min) f.eks. i forbindelse med sprenging. Alle berørte eiendommer skal sikres adkomst i anleggsperioden. Men det må påregnes at enkelte eiendommer i perioder må ty til midlertidige løsninger.

6.2 Trafiksikkerhet

Statens vegvesen har gjennomført ein trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon). En TS-revisjon er definert som ein systematisk og uavhengig gransking av trafiksikkerhetsforholda av en vegplan. Denne skal sørge for at nye veganlegg blir bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafiksikker vegutforming og krav i vegnormalene, samt øvrige regelverk. Revisjonen skal luke ut uheldige løsninger, feil og manglar på de ulike plannivåa før anlegget blir bygd.

Det nye veganlegget vil gi lavere risiko for trafikkulykker enn dagens veg. Veggeometrien er utformet iht. vegnormalene og synes ikke å ha noen potensielle ulykkesstrekninger/ulykkespunkt. Siden vegen på flere lengre strekk ligger i sidebratt terreng er normalprofilen utformet på en slik måte at det krever rekkverk iht. Rekkverkshåndboka N101. Der sideterrenget kan flates ut blir det ikke lagt inn rekkverk. Mengden med overskuddsmasse avgjør hvor mye av sideterrenget som kan flates ut. Innslag av rekkverk avgjøres i byggeplanleggingen. Forsterka midtoppmerking med bredde på 0,5 m vil gjøre europavegen enda mer trafiksikker enn kun ordinær gulstripeoppmerking.

6.3 Naboforhold og avkjørsler

En rekke med eiendommer blir berørt av tiltaket i større eller mindre grad. Bolighus som må løses inn er nærmere omtalt i kapitlet 8. Videre vil etablering av ny veg, samt støyskjerming medføre behov for å erverve areal fra private eiendommer.

Med bakgrunn i løsninger og planframlegg er det vurdert at 2 bolighus og 5 fritidshus og ett naust som må løses inn ved realisering av tiltaket. Bygningene som må innløses ligger jevnt fordelt på strekninga. Nærmere omtale av hvilke dette er går fram av tabell nr. 8 i kap. 8. Bakgrunn for disse vurderingane er i hovedsak knyttet til at boligene og fritidshusa kommer i konflikt med vegløsingen, vil mangle trafiksikker adkomstmulighet, og at linjevalget til ny E39 vil forårsake nærføring som gjør at forholda for de som skal bo og oppholde seg der ikke blir forsvarlig.

Av gjenstående bolighus og fritidseiendommer er det planlagt en omlegging av adkomstene til eiendommene langs E39. Man har valgt å koble adkomstvegene til de enkelte eiendommene til lokalvegnettet uten direkte avkjørsler til europavegen. Eksisterende eiendommer og framtidige etableringer vil således få adkomst fra E39 via samleveger som betjener flere eiendommer. Dette prinsippet legges til grunn for alle bygdene Grønset, Haukvik, Berhals og Vinjeøra.

6.4 Landskap og estetikk

Temaet omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse blir endra som følge av vegtiltaket. Vurderingene skal verdivurderes ut fra det som er vanlig i regionen. Det overordna landskapsbildet er preget av skogkledd sidebratt terreng ned mot Vinjefjorden avbrutt av 3 steder med flatere terreng preget av bebyggelse med dyrkamark/innmark. Veglinjen vil således på flere lengre strekk ligge i ett sidebratt terreng med fjellskjæringer på oppsiden og fyllinger på nedsiden av vegen. Resten av strekningen har man prøvd å få vegen tilpasset det landskapet som den skal gå gjennom.

Behandling av sideterrenget blir viktige kompenserende grep der vegen går på høye fyllinger.

6.4.1 Generell beskrivelse av ny situasjon

Det overordna landskapsbildet i planområdet er preget av fjordlandskapet der den til dels smale Vinjefjorden skjærer seg innover i en nordøstlig retning med skogkledder ller som går ned mot fjorden og fjøra. Bygdesamfunnene Staurset, Haukvik, Barhals og Vinjeøra med sine små og mellomstore gårdsbruk, boliger og fritidseiendommer splitter opp skogslieene ned mot fjorden. Flere avrunda nes danner mindre og tydelige landskapsrom i fjordlandskapet. Ny veglinje vil medføre stedvis både skjæringer og fyllinger. Tiltaket vil være synlig fra fjorden. Dette skyldes at vegen ligger i sidebratt terreng som stiger opp fra fjorden. Helninga på terrenget medfører flere fjellskjæringer kombinert med fyllingsutslag. Gjennom Haukvik og Berhals og inn mot Vinjeøra vil ny E39 derimot gli godt inn i landskapet. Man har prøvd å føye seg til eksisterende terreng på en naturlig og god måte med mjuke overganger. Samla vurdering av omfanget er lite til middels negativt. Dette selv om veglinja har færre kurver grunnet trafiksikkerheten og noen større skjæringer vil ikke dette påføre for store negative landskapsmessige virkninger ut fra eksisterende situasjon. Dagens E39 ligger der med sine fjellskjæringer, og slik sett så vil ikke framtidig situasjon forverre landskapsbildet. Andre alternative linjeføringer ville ha ført til mer negative konsekvenser.

6.5 Naturressurser

6.5.1 Jordbruk

Det har vært en overordnet målsetting at man skal legge minst mulig beslag i jordbruksjord. Derfor har man valgt å legge veglinja i dagens E39 eller nært opp til dagens E39 uten at dette skal gå ut over trafiksikkerheten og framkommeligheten til trafikantene i anleggstiden. Likevel har man klart å ta hensyn til

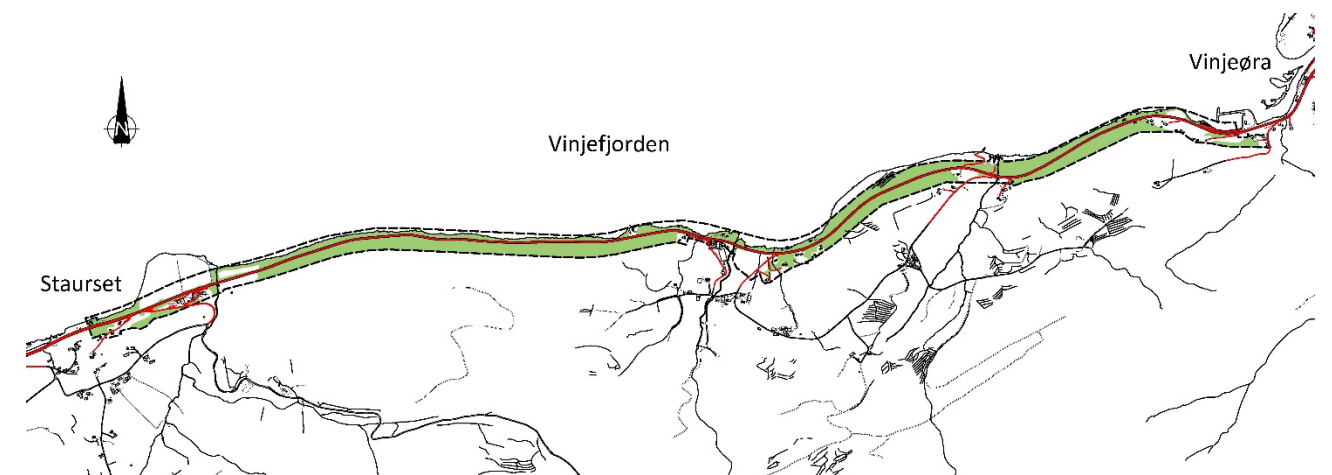
dyrkamarka. Noe dyrka mark går tapt på Grønset. For å redusere noe av tapet har man slaket ut skråningsutslaget slik at den blir 1:6. Dyrkamarka til Grønset gård går da helt inn mot vegen uten rekkverk på E39. Dette anses som en bedre løsning for jordbruket enn ei skråning fra nyvegen på 1:1,5 med rekkverksbehov siden dyrkamarkavgangen med valgt løsning vil reduseres. På følgende strekninger legges det beslag av dyrka mark/innmark; Grønset, Haukvik, Berhals og Vinjeøra.

6.5.2 Skogbruk

Skogen dekker store deler av planområdet. Skogen veksler mellom furu, gran og lauvskog. Verdisettingen av skogen bygger på bonitet og driftsforhold. Selv om ny E39 går mye etter eksisterende E39 vil både økt vegbredde og stivere kurvatur med mer sideterreng legge beslag på noe vegnært til dels bratt skogsareal av varierende bonitet, fra lav bonitet til høg bonitet. Permanent beslaglegges ca. 96.000 m² skogsareal. Dersom man tar med midlertidig beslaglegging pga. midlertidig anleggsbelte som utgjør ca. 106.000 m² utgjør det totale skogsarealet ca. 202.000 m². Skogbildet er dominert av furu på middels bonitet øst for Grønset. Mens det noe lengre øst, mer i retning Haukvik er vekselvis furu på middels bonitet og gran på høg bonitet. På strekninga Haukvik-Barhals har man vekslende partier med furu og gran på middels til høg bonitet.

Den nye europavegen går både gjennom eldre og yngre skog henholdsvis gjennom hogstklasse 4 og 3. Det finnes imidlertid 4 korte partier med eldre skog i hogstklasse 5.

Uten avbøtende tiltak som etablering av nye tømmerbiddimensjonerte avkjørsler koblet til lokalvegnettet vil eiendomsstruktur og driftsforhold gjøre deler av arealet både ovenfor og nedenfor ny E39 utilgjengelig. På bakgrunn av dette vil det derfor bli etablert nye driftsveger, se punkt 4.2.4 om skogsveger. Selv om ny E39 vil beslaglegge en del produktiv skogsmark vil etablering disse driftsveger bedre driftsforholdene for gjenværende skogsareal så mye at totalsituasjonen for skogbruket vil være uendret eller bedre. Dette kommer an på hvilke områder man snakker om.



Figur 35 Skogsområder innenfor planområdet er vist med grønn farge. Strekningen Vinjeøra-Barhals har blitt tatt ut av planen i etterkant av offentlig ettersyn.



Figur 36: Skogsområder fordelt på aldersklassene, gammel skog kl. 5, eldre skog kl. 4, yngre skog kl. 2 og 3. Strekningen Vinjeøra-Barhals har blitt tatt ut av planen i etterkant av offentlig ettersyn.

	Skog	Beite /innmark	Fulldyrka jord
Permanent	95398m ²	6373 m ²	10961 m ²
Midlertidig	143670 m ²	21837 m ²	21954 m ²
Totalt	239068 m ²	28210 m ²	32915 m ²

Tabell 4: Viser hvor mye jord, beite, skog, myr og fastmark som ny E39 beslaglegger på strekninga Vinjeøra-Staurset ved offentlig ettersyn av planen.

I tabell 5 har strekninga blitt redusert til Barhals-Staurset. Dette som følger at man har valgt å trekke ut strekninga Vinjeøra-Barhals.

	Skog	Beite /innmark	Fulldyrka jord
Permanent	95500 m ²	4100 m ²	9000 m ²
Midlertidig	106000 m ²	12000 m ²	21500 m ²
Totalt	201500 m ²	16100 m ²	30500 m ²

Tabell 5: Viser hvor mye jord, beite, skog, myr og fastmark som ny E39 beslaglegger når E39-strekninga er redusert til Barhals-Staurset ved sluttbehandling av planen.

Man har sikret adkomst til skogsarealene sør for ny E39 på følgende måte:

- Ny forbedret adkomst dimensjonert for tømmerbil på Grønset. – vest for Grønset gjestegård.
- Etablering av ny parallell skogsveg som tar utgangspunkt i vegen som går opp fra Grønset.
- Ny forbedret adkomst dimensjonert for tømmerbil i Haukvik.
- Ny forbedret adkomst dimensjonert for tømmerbil på Barhals.

Adkomsten til skogsområdene nord for ny E39 mellom Barhals og Staurset ned mot sjøen ivaretas av at deler av eks. E39 beholdes. Dette begrunnes med at nytteverdien er stor. De nye avkjørslene går fram av reguleringsplankartet. Disse vegene brukes til å dekke skogbruksdriften nord for ny E39 (mellom ny E39 og Vinjefjorden):

- Veg f_SKV10 adkomst på gnr. 137/2.
- Veg f_SKV6 adkomst i Haukvik.
- Veg SKV5 på gnr.138/1.
- Veg SKV4 på gnr. 138/1.

Disse vegene brukes til å dekke skogbruksdriften sør for ny E39:

- Veg SKV14 adkomst i Haukvik vest.
- Veg f_SKV11 adkomst på Grønset.
- Veg f_SKV7 adkomst i Haukvik.

6.6 Naturmiljø

Det er gjennomført en begrenset konsekvensutredning for tema naturmangfold for utbedring av E39 på strekningen Vinjeøra – Staurset. Håndbok V712 beskriver metode for hvordan en konsekvensutredning skal foregå. Analysen som er gjennomført i mini KU-rapporten er gjennomført etter Håndbok V712 men med enkelte forenklinger pga prosjektets begrensede omfang (se vedlegg nr. 6). I tillegg har det blitt utarbeidet en naturmangfoldsregistreringsrapport som er en ren registrering over det som ble kartlagt. Rapporten omhandler naturtyper, rødlistede karplanter, fremmede og skadelige plantearter, vannlevende dyr med fokus på gyteområder og utbredelse av anadrom laksefisk, samt visuell vurdering av økologisk tilstand i kryssende vassdrag. Denne rapporten gir en kortfattet beskrivelse av funnene som ble gjort (se vedlegg nr.7).

Siden det ikke er flere alternativer som skal vurderes opp mot hverandre, vil analysen kun vurdere konsekvensene av de endringer som gjøres på eksisterende veg. Områdebeskrivelsen med verdivurderingen, influensområde, vegetasjon og skogsstruktur, naturmangfold, vassdragsforekomster og vegtiltakets påvirkning og konsekvens med dertil forslag om skadereduserende tiltak går fram av en egen fagrapport. I rapporten har man der man har registrert områder beskrevet området, kartfesta det, og satt en verdivurdering på det.

Delområde	Verdi*	Utbedringsalternativ E39	
		Påvirkning	Konsekvens
1 Vinjeøra BN00019739	S	Ubetydelig forringet	0
2 Artsmangfold Vinjeøra	S	Ubetydelig/noe forringet	-
3 Skogsparti	N	Ubetydelig forringet	0
4 Berhalsbekken	N	Noe forringet/forringet	0/-
5 Strandeng Haukvik	N	Sterkt forringet/ødelagt	-
6 Haukvikelva	S	Ubetydelig forringet	0/-

7 Grønsetelva	N	Noe forringelse	0
8 Jordbruks-areal Grønsetneset	M	Noe forringelse	-
9 Hjortevlt	M	Ubetydelig forringet	0
Avveining		Ikke relevant	
Samlet vurdering		Ubetydelig til noe miljøskade/konsekvens (0/-) Området er allerede preget av at E39 har gått gjennom området i en årrekke. Det blir noen inngrep i områder uten inngrep fra før, men bortsett fra at en nyregistrert naturtype vil bli helt borte, og enkelte utfyllinger i begrensede sjøområder, vil utbedringen ha begrenset negativ konsekvens for naturmangfold i området.	
Rangering		Ikke relevant	
Forklaring		Ikke relevant	

* N = Noe verdi, M = Middels verdi, S = Stor verdi

Tabell 6: Oppsummering av konsekvens for delområdene. Påvirkning som gjelder Vinjeøra omfattes ikke av planen ved sluttbehandling.

Skadereduserende tiltak vil være tiltak som gjøres både i planleggings- og anleggsfasen for å redusere de negative virkningene for utbedringen av E39. Tiltakene ut over det som nevnes i naturmangfoldrapporten vil detaljeres i YM-planen som utarbeides i forbindelse med byggeplan. Tiltak som nevnes der er:

- Ved etablering av kulvertløsninger i Haukvikelva, skal bunnsubstratet ivaretas og tilbakeføres slik at det fortsatt blir naturlig bunn i elva. Elva vil dermed bevare sin funksjon som gyteelv for anadrom laksefisk og som oppgangselv for ål. Kulvertene vil i tillegg bli lagt med åpning slik at det ikke blir en lang kulvert, men to kortere kulverter som vil være bedre mht oppgang for fisk.
- Ta vare på eldre trær som kan være gode habitater for insekter, sopp og lav. Eventuelt kan disse større trærne, dersom det er behov for å fjerne dem, legges et annet sted slik at de kan opprettholde sin funksjon som leveområde for insekter, sopp og lav (ved nedbrytingsprosesser).
- Etablere sikringsområder rundt forekomster som ikke skal berøres innenfor anleggsområdet (f eks større trær).
- Gjennomføre siktrydding langs veglinja og planering av vegens sideareal for å gjøre sideterrenget mer oversiktlig slik at sjåfører lettere oppdager vilt som nærmer seg vegen og har til hensikt å krysse E39.
- Det skal ikke avskoges mer skog enn det som er nødvendig for å få en god anleggsgjennomføring.

Det er behov for å ta hensyn til vannavrenning til småelvene langs E39-strekninga. Dette blir gjort på følgende måte:

- I forbindelse med gravearbeider må det benyttes siltskjørt, fangdammer evt. etablering av avskjæringsgrøfter for å begrense partikkelbelastningen til elvene.
- Der vegetasjon fjernes må det legges til rette for en naturlig revegetering. Det legges stedegne topplag tilbake i slike områder.

De avbøtende tiltakene er lagt inn i reguleringsplanens bestemmelser.

Trafikkgrunnlaget er for lavt til at det utløses tiltak om behandling av overvann fra vegen. Krav utløses ved ÅDT på 20.000. ÅDT på denne vegstrekningen er prognostisert til 2.100 i år 2030.

6.6.1 Vegetasjon

Veien går nær fjorden på hele strekningen Vinjeøra-Staurset. I stor grad går den gjennom bratt skogkledt li, mens det i endene, og ved Berhalsen og Haukvika, er mer jordbruk og bebyggelse. Terrenget mellom bygdene Staurset, Haukvika, Berhalsen og Vinjeøra går stort sett bratt ned i sjøen med svaberg eller kun en smal strandsone. I Haukvika er det flatere, og øst for utløpet av Haukvikelva ligger en liten strandeng mellom en småsteinete strand og dagens E39 (se figur 3-3, figur 3-4 i naturregisteringsrapporten i vedlegg nr. 7).

Det er flere større plantefelt med gran. Ellers vokser blandingsskog med løvtrær (bjørk, selje, rogn, osp, gråor) og furu, med vekslende dominans mellom disse. Skogen er nordvendt og noe fuktig. Bunnen veksler fra dominans av blåbær/bærlyng i de tørreste og fattigste partiene (se figur 3-5 i naturregistreringsrapporten) mot større innslag av lågurter, høgstauder og bregner i rikere/fuktigere/mer kildepåvirkede partier (særlig i forsenkninger i terrenget og langs de kryssende vassdragene, se figur 3-6 i naturregisteringsrapporten). Det er spredt innslag av større, eldre trær av furu, selje og osp. På enkelte eldre osp forekommer lungeneversamfunn med bl.a. lungenever, skrubbenever og vanlig blåfiltlav. Det vil likevel være en fordel om det er mulig å la enkelte eldre osp med noe lungeneversamfunn, samt partiet med fuktigere blandingsskog på nedsiden av dagens E39 nær Vinjeøra, stå igjen ved utbygging (se plassering av disse i kart i figur 3-7). Det er ikke grunnlag for å avgrense skogsnaturtyper etter DN håndbok 13 innenfor planområdet. Det ble ikke registrert utvalgte naturtyper eller prioriterte arter innenfor plan-/influensområdet.



Figur 38: Parti med løvskog vest for Barhalsen. Bunnvegetasjonen er preget av storbregner, høgstauder og bringebær. Eks.E39 ses også på bildet.

Det er ingen registreringer av rødlistede arter av karplanter, mose, lav eller sopp i planområdet i Artskart. Det vurderes ikke å være spesielt stort potensiale for rødlistede moser, lav eller sopp innen planområdet. Dette begrunnes i at det ikke ble registrert verdifulle naturtyper der slike gjerne forekommer, slik som gammelskog, kystbarskog/regnskog eller seminaturlige naturtyper.

Kantvegetasjon gir bedre næringsgrunnlag og skjulmuligheter for fisk og annen akvatisk fauna i bekker. Dersom noe høyerestående vegetasjon må fjernes i forbindelse med kulvertbyggingen bør det legges opp til en naturlig revegetering. I slike tilfeller kan det være aktuelt å legge stedegne topplag tilbake til området.

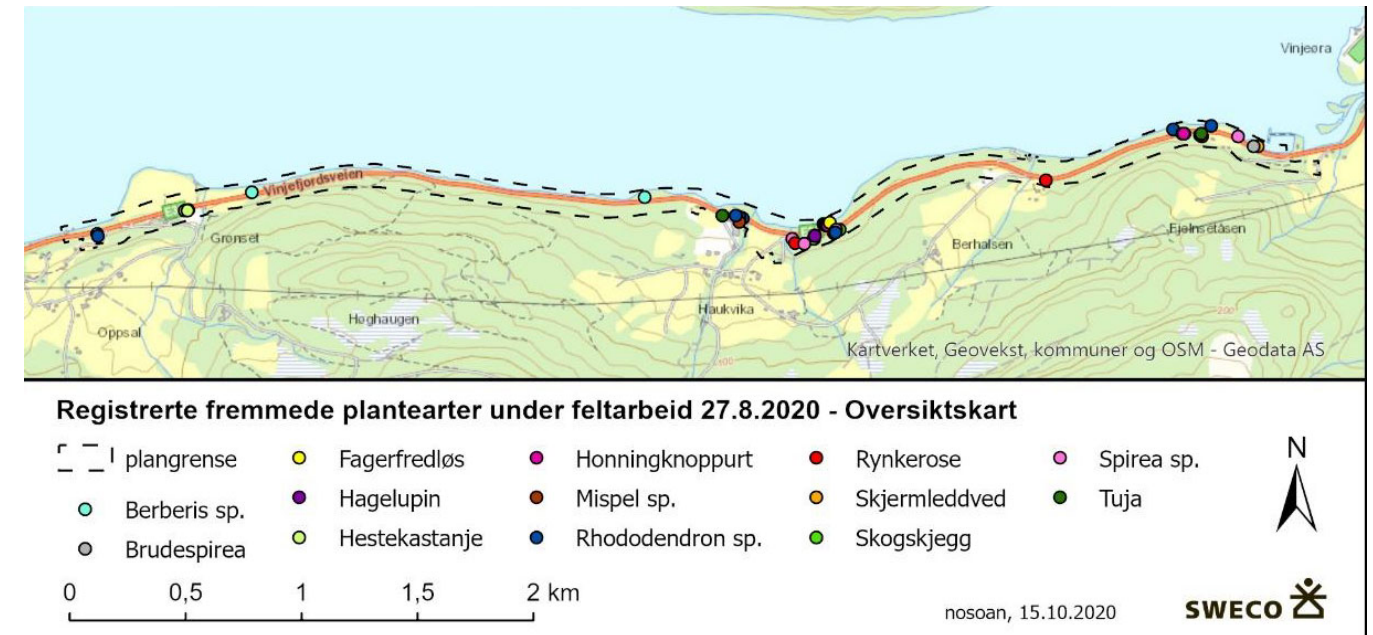


Figur 39: Lokalt viktig naturtype med strandeng og strandsump i Haukvikla vest for Haukvikelva.

6.6.2 Fremmede arter

Det ble registrert en rekke fremmede karplanter under feltarbeidet 27. august 2020. Hager ble ikke nøyaktig undersøkt under kartlegging, kun vurdert fra utsiden, og det er derfor ganske sikkert oversett forekomster med fremmede arter inne i hager. Det vurderes imidlertid som mindre sannsynlig at store forekomster med lett gjenkjennelige arter som lupin, park-/hybrid-/kjempeslirekne eller lignende er oversett. Det var forholdsvis nylig utført kantklipp langs E39, og fremmede arter kan ha blitt oversett innenfor klippesonen. De artene som ble registrert er berberis, brudespirea, hagelupin, fagerfredløs, hestekastanje, honningknoppurt, mispel sp., platanlønn, rhododendron spp., rynkerose, skjermleddved, skogskjegg, spirea spp. tuja. Kartfestinga av disse artene går fram av figur 3-8 i naturregistreringsrapporten.

En mer omfattende kartlegging av fremmede arter vil bli gjort innenfor de hageareala som Statens vegvesen skal erverve. Etter at grunnervet er overstått vil registreringsarbeidet på ervervet hageareal gjennomføres for å få kartlagt omfanget av fremmede arter og få skrevet inn effektive tiltak inn i konkurransegrunnlaget for fjerning av fremmede arter og hindre spredning av disse.



Figur 40: Viseren oversikt over fremmede arter som er registrert..

6.6.3 Vassdrag

Det ble utført elfiske i henholdsvis Grønsetelva, Haukvikelva og Berhalsbekken (figur 4-1 i naturmanfold-registreringsrapporten). Det er flere andre små navnløse bekker på strekningen, men ingen av disse ble vurdert til å ha noe potensiale for fisk. De var enten alt for bratte eller uten vannføring på befaringstidspunktet. Ingen av vassdragene framstår spesielt påvirket av ytre kilder, sett bort fra at Haukvikelva som har et vandringshinder i form av en inntaksdam ca. 150 m fra fjorden. I Haukvikelva ble det elfisket på en strekning opp- og nedstrøms dagens E39. Det ble påvist tre laks, en ørret og en ål. Laksen bestod av tre årsklasser inkludert årsyngel. Tettheten av fisk var lav, noe som skyldes svært begrenset gytehabitat. Vassdraget regnes ikke som viktig for ål da det ikke finnes større vann eller innsjø lenger oppstrøms. Det er jordbruk i nedre del av planområdet, som trolig fører til noe avrenning til vassdragene. Det ble ikke observert mye begroing i vassdragene. For å bidra til at Haukvikelva fortsatt skal ha oppgang av laks og sjøørret vil man i samband anleggsdriften gjøre elva bedre tilrettelagt for fiskeoppgang i den delen av elva som blir berørt av anleggsvirksomheten. Å ta vare på gytegrus/tilføre gytegrus i den delen av elva blir en del av dette arbeidet. Og for at tilretteleggingen skal bli vellykket vil man ved gjennomføring av tiltaket samarbeide tett med fiskebiologisk kompetanse.

I Grønsetelva er det mulig for anadrom fisk å vandre ca. 50 m opp i elva. Resten av strekningen nedstrøms E39 er svært bratt og består av grov substrat. Det ble ikke påvist fisk ved elfiske. Grønsetelva bærer preg av inngrep på en strekning som skyldes kulverten der eks. E39 ligger i dag og den gamle hovedvegskulverten som ligger tett inn til eks. E39. Begge kulvertene fjernes og blir erstattet med en ny som også tar hånd om gårdbrukers tilkomst til alt areal øst for elva. Se punkt 4.3.1.

- Det bør tilstrebes at selve anleggsområdet langs vassdraga blir så smalt som mulig, slik at vegetasjonsbeltet opp- og nedstrøms krysningspunktet for E39 bevares i størst mulig grad.
- Bruke sedimentasjonsbasseng som metode for å unngå økt partikkelmengde i vannet og dertil redusert fare for sedimentasjon nedstrøms tiltaket.

- Egnet gytesubstrat skal tas vare på i Haukvikelva og der dette gytesubstratet kan bli skadet skal egnet substrat reetableres.

De avbøtende tiltakene er lagt inn i reguleringsplanens bestemmelser.



Figur 41: Viser Haukvikelva nedstrøms eks. E39 som ble elfisket. Bildet viser lav vannstand pga. lite nedbør.

6.6.4 Vilt

I 2014 ble det utført en bacheloroppgave om fjordkryssing av hjort over Vinjefjorden. Utgangspunktet var å undersøke omfanget av trekket over Vinjefjorden. Selv om studieområdet er lengre ut i Vinjefjorden er det stor sannsynlighet for at det foregår vår- og høsttrekk av dyr over den delen av Vinjefjorden som omfattes av denne reguleringsplanen. Studiet vart gjennomført blant annet med hjelp av viltkameraer med bevegelsessensorer.

Vinjefjordens lengderetning bidrar til at hjorten velger å krysse fjorden. Man har funnet ut at hjortens vinteroppholdsområde og hjortens sommerbeite splittes av fjorden. Ved å lete opp stier i fjæra som munner ut i fjorden har man funnet at hjorten legger på svøm over fjorden. Bacheloroppgaven indikerer at man må være obs på kryssende hjort noe som fører til at man bør legge til rette for kryssing av hjort på ny E39 der forholda ligger til rette for det. Området mellom ny E39 og sjøen er et aktuelt beite- og oppholdsområde, spesielt for hjort og rådyr.

I følge lokal viltmyndighet ønskes man en redusert hjortestamme. Rådyrstammen ønskes økt/stabilisert, mens for elgen ønskes en økt bestand.

Området er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet, med skogs- og jordbruksdrift samt fritidsaktiviteter, men det ser ut til at dette påvirker hjorten i liten grad. Det er påvist trekkveger i øst-vest-retninger i lia ovenfor ny E39. Kryssende hjortevilt over europaveien ellers vil også komme til å skje på grunn av beite- og oppholdsområda til hjorten. Men det er den nærliggende dyrka mark som kommer til å tiltrekke seg mest beitende hjort. Fordi det er sannsynlighet for påkjørsler i dette området er det lagt inn avbøtende tiltak ved at man legger til rette for god sikt og utflating der det er mulig. Andre tiltak som f.eks viltgjerder kan bli aktuelt for å kanalisere hjorteviltet til ønska krysningsstrekninger der siktforholda er slik at man reduserer påkjørselsfaren. Erfaringer etter vegåpning vil avgjøre hvilke tiltak man må ty til for å redusere påkjørselsfaren. Siden ny E39 går i samme vegkorridor som dagens E39 vil trasévalget medføre mindre negative konsekvenser for hjorteviltet enn om man skulle ha valgt et anna veglinje langs fjorden. Det er satt av ressurser til avbøtende tiltak mot hjortevilt påkjørsler. Tiltakene vil tas hånd om i byggeplanfasen.

6.7 Kulturminner

6.7.1 Fornminner (frigjort-krav om utgravinger har falt bort)

Trøndelag fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringer langs veglinja. Denne registreringen ble gjennomført i september 2020. Funnene på dyrkamarka til Grønset gård har blitt vurdert av kulturminnemyndighetene. Og de har konkludert at området kan frigis uten krav om utgraving. Funnene som man vurdert er knyttet til sjakt 2, 3, 6, 7 og 8 slik som vist i figur 42.



Figur 42: Sjaktene er vist med grønn farge, grått i sjakta viser dyrkningsjord og rydningsrøys, rødt viser fotgrøft/veggrøft. Sirkelen viser hvilke sjakter som vill bli omfattet av arkeologiske utgravinger.

Fra 2020 tok fylkeskommunen over dispensasjonsmyndighet (jf. ny forskrift). Riksantikvaren fatter vedtak om kostnader jfr. Kulturminnelovens §10 i eget vedtak. NTNU Vitenskapsmuseet graver ut.

Når det gjelder dispensasjonsbehandling så er det fylkeskommunen som administrerer dette arbeidet. I reguleringsplansaker kan det ikke søkes om dispensasjon før planene er på offentlig ettersyn. Når en plansak kommer på offentlig ettersyn og berører automatisk fredete kulturminner vil det være å regne som en dispensasjonssøknad. Da vil fylkeskommunen innhente en faglig vurdering og tilrådning med budsjett fra Vitenskapsmuseet som deretter danner grunnlag for vedtak om utgraving. Og siden man har konkludert med at området kan frigis uten utgraving slipper prosjektet å bruke midler til slik utgraving.

6.7.2 Nyere tids kulturminner

Av kulturminner fra nyere tid er det registrert ett naust på eiendommen gnr. 137/29 i Haukvik. Dette naustet flyttes til egnet område øst for elveosen til Haukvikelva.

Naustet i Haukvik rett øst for elveutløpet til Haukvikelva er et SEFRAK-bygg som vi tar sikte på å flytte slik det står. Man tar også sikte på at fundamenteringen og stø kan gjenskapes. Hvor naustet skal plasseres går fram av plankartet. Begrunnelsen for at naustet slik det står må flyttes er at naustet blir liggende innenfor veglinja til europavegen. Det er kort avstand til ny plassering.



Figur 44: Bildet viser SEFRAK-naustet på gnr. 137 bnr. 29 som skal flyttes.

6.8 Friluftsliv

Det er først og fremst folk med lokal og regional tilknytning som bruker skogs- og fjellområdene til friluftslivsaktiviteter. Adkomst til utmarka skjer i tilknytning til lokale bygdeveger og skogsbilvegene. Og da fortrinnsvis via vegen opp fra Grønset og fra Haukvik. Turene opp fra Grønset rettes i første rekke mot

området rundt Oppsalvatnet og Skittenholvatnet og Grytbakksetra i Surnadal kommune som er ei turistforeningshytte tilknyttet Kristiansund og Nordmøre turistforening. Den hytta er en del fjordruta som er ei vandrerute som starter i Kristiansund og ender opp i Hemne. De fleste turene mellom turistforeningshyttene med sitt varierende terreng med sjø, elver og vann gir fine naturopplevelser. Fjordruta er knyttet sammen med rutenettet i Trollheimen. For å ivareta trafikksikkerheten vil man legge til rette for planfri kryssing av E39 ved Grønset gård der man pr. i dag må krysse vegbanen uten trafikksikkerhetstiltak.

6.9 Nærmiljø

Det er en del randbebyggelse langs med ny E39. Disse ligger hovedsakelig i Haukvik, Berhals og inn mot Vinjeøra. Mellom de nevnte stedene er det lengre strekk uten bebyggelse preget av til dels bratt skogsmark. En god del av randbebyggelsen er fritidsboliger der det stilles mindre strenge miljøkrav. Siden flere av disse bygningene ligger tett inn på nyvegen er det ut fra en samlet vurdering formålstjenlig med sanering. Dette på grunn av forurensning så som støv og støvplager, og belastning for befolkningen som skal oppholde seg på og nær europavegen. I tillegg vil nødvendig avkjørselssanering pga. dårlig sikt og for tett mellom avkjørselene medføre ulemper både for den som ferdes på E39 og for de som skal benytte avkjørslene. Utrykgheten som følge av tungtrafikk tett inn på seg er også et moment. Å legge vegen utenom har blitt vurdert tidligere uten at man har funnet ei god linje. Samla sett så vil ikke nærmiljøet bli dårligere enn i dag. Rett til støyskjerming av hus og fritidsboliger som vil bestå, samt innløsning av bolighus og fritidsboliger som ligger klint inn mot vegen gjør at nærmiljøet for de gjenværende vil bli som i dag eller noe bedre. I dag er støynivået for randbebyggelsen over anbefalt grensenivå. Støvplagen og økende tungtrafikk gjør ikke forholda bedre.

6.10 Drikkevann

Det er ikke registrert drikkevannsledning innenfor planområdet. Det er derimot registrert 2 slanger til 2 hytter som ligger gjennom eksisterende veg i stikkrenner.

6.11 Risiko og sårbarhetsanalyse

Med utgangspunkt i forslag til reguleringsplan for E39 Vinjeøra-Staurset, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse, se vedlegg 5)). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4.3). I det følgende gjengis konklusjoner fra egen ROS-rapport som er utarbeidet.

Det har blitt gjennomført et tverrfaglig analysemøte for å avdekke potensielle, uønskede hendelser. Hendelsene som ble identifisert er kategorisert ut ifra konsekvens og sannsynlighet for å danne et risikobilde. Totalt er det identifisert 28 uønskede hendelser. Ettersom noen av hendelsene gir konsekvenser for flere konsekvenskategorier er det totale antallet risikoer 36. 17 hendelser har konsekvens for «framkommelighet», 9 for «liv og helse» og 9 for «miljø». Disse vektet opp mot sannsynlighet og konsekvens. Her nevnes følgende hendelser:

- fare for steinsprang i anleggsfasen
- fare for steinsprang i driftsfasen
- påkjørsel av viltedyr
- utglidinger av bergskjæringer
- fall fra skjæringer

- flom i elv og bekkeløp
- snøskred

For framkommelighet er det identifisert 17 risikoer. Disse vektet opp mot sannsynlighet og konsekvens. Her nevnes følgende hendelsers:

- steinsprang i anleggsfasen
- steinsprang i driftsfasen
- negativ påvirkning på samfunnsviktige objekter
- snøskred
- utglidinger av bergskjæringer
- flom i elv og bekkeløp
- forlenget utrykningstid
- skade på infrastruktur
- stormflo
- trafikkuhell med farlig gods
- skade på avløpsrør
- utrasing av løsmassefyllinger
- flom- og jordskred
- kvikkleireskred på Vinjeøra
- bløtleireskred i Haukvik øst for næringsområdet ved sjøen

Og for miljø er det identifisert 9 risikoer. Disse vektet også opp mot sannsynlighet og konsekvens. Her nevnes disse hendelsene:

- påvirkning av vannmiljø
- flom i elv og bekkeløp
- påvirkning av naturmangfold
- påkjørsel av vilt dyr
- bruk og lagring av sprengstoff
- bruk av kjemikalier i anleggsfasen
- fall fra skjæring
- påvirkning på Haukvik genbank
- trafikkuhell med farlig gods

Med utgangspunkt i nevnte hendelser har man valgt å sette i verk tiltak for å lukke disse. Her har man valgt å vurdere risikoen, anbefale tiltak, og komme med forslag til oppfølging for å se til at hendelsene ikke vil oppstå og se til at risikoen for at omfanget av hendelsen blir så lav som mulig. Her må man ha tett oppfølging av byggherre i detaljprosjekteringen og oppfølging opp mot entreprenør i anleggsgjennomføringen. En detaljert liste for potensielle uønskede hendelser og hvordan man vil håndtere disse går fram av tabell 6-5 i ROS-rapporten.

I forbindelse med ROS-arbeidet er det foreslått en rekke tiltak som kan bidra til å senke det totale risiko- og sårbarhetsbildet for planområdet ytterligere. En del av tiltakene går ut på å kartlegge aktuelle problemområder ytterligere, og deretter konkretisere spesifikke tiltak som vil bidra til reduksjon i risiko- og sårbarhet. De tiltaka som er foreslått i ROS-rapporten er:

- Grundige prosjekteringer av løsmassefyllinger og grundig anleggsgjennomføring i kritiske områder der man har skjæring og løsmassefylling på samme sted.
- Kartlegge ur ytterligere og deretter stabilisere den ved hjelp av best egnet tiltak som f.eks. betongmur, stag/sprøytebetong etc.
- Prosjekttere tiltak som fanggjerdar ved behov for å unngå steinsprang.
- Bergskjæringer må prosjekteres slik at risiko for utglidninger minimeres. Oppfølging av entreprenør i anleggsfase - viktig at entreprenør følger prosjekteringer.
- Kartlegge stier rundt skjæringer, og sikre topp av skjæringer for å unngå fall. Tiltak kan være i form av gjerder eller rydding av vegetasjon på skjæringskant.
- Prosjekttere løsninger for økende vannmengder i elver og bekker.
- Planlegge og kvalitetssikre at E39 holdes åpen under byggefase. Dette er spesielt viktig for nød-etater ettersom eventuell stenging kan føre til betydelig forlenget utrykningstid.
- Prosjekttere løsninger og planlegge anleggsgjennomføring slik at infrastruktur ikke skades.
- Prosjekttere løsninger og planlegge anleggsgjennomføring i nærhet av genbank slik at driften til genbanken ivaretas under anleggsarbeidet.
- Gjennomføre undersøkelser av vilttrekk. Etablere skilting og vurdere strekningsvis viltgjerding på uoversiktlige strekninger for å lede viltet til mer oversiktlige/åpne strekninger.
- Planlegge bruk og lagring av sprengstoff i anleggsfase. Entreprenør må ha metoder for oppsamling av plast fra sprengningsarbeider og benytte sprengstoff med lavt plastinnhold.
- Undersøke hvordan stormflo, inkludert fremtidig vannstandsøkning, kan påvirke ny E39. Fokus på bruk av masser som tåler utvasking i prosjektering.
- Følge opp at bruk av kjemikalier i anleggsfase blir ivaretatt.
- Informere aktuelle tungtransportaktører i byggeperiode om status på anleggs-gjennomføring. Dette kan bidra til at aktører kan planlegge transport til gunstige tidspunkter og kan redusere fare for trafikkulykker.
- Følge opp entreprenør for å ivareta vannmiljø. Entreprenør bør utføre gravearbeider i elver i en konsentrert tidsperiode for å ivareta vannmiljøet. Gravearbeider bør fortrinnsvis utføres på sommertid for å unngå gytetid og tiden for utvikling av egg i bunnsubstratet.
- Prosedyrer for håndtering av masser med fremmede, skadelige arter må utarbeides for å unngå spredning. Det bør også gjøres en vurdering om det er mulig å redusere inngrep i området der strandeng er registrert.
- Gjennomføre møter med kommunen for å ivareta avløpsledninger i byggefase.
- Gjennomføre møter med Nettselskapet for å ivareta strømforsyningsnett.

6.11 Vurdering av risiko

Planområdet ble vurdert som moderat sårbart for skogbrann. Analysen av skogbrann viste akseptabel risiko, og det er formulert et risikoreduserende tiltak om brannberedskap ved anleggsvirksomhet.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Gjennomføre masseutskiftning av myr og humusholdige masser (beskrevet i geoteknisk rapport) for å oppnå tilstrekkelig stabilitet og for å unngå uakseptable setninger. Der det er registrert utsabilitet i sjø i geoteknisk rapport iverksettes forebyggende tiltak i prosjekterings- og anleggsfasen. Endret linjeføring på E39 vil øke/reducere risikoen.
Skred/steinsprang	Planlegge godt hvordan ura i lia ovenfor ny E39 som går etter eks. E39 øst for Grønset gård skal håndteres. Anleggsgjennomføringen kan bli litt utfordrende, men er fullt løsbart og håndterbart innenfor det som er sikkerhetsmessig forsvarlig. Sikkerheten for anleggsarbeiderne og trafikantene ivaretas av SHA-planen. Uras utbredelse går fram av ingeniørgeologisk rapport.
Ekstrem nedbør	Etablere gode og fremtidsrettede løsninger for håndtering av overvann i planområdet. Rør og kulverter dimensjoneres etter de krava som er satt for å håndtere ekstrem nedbør.
Flom	Gjennomføre anbefalte tiltak, bruke resultata i hydrologisk rapport for dimensjonering av rør og kulvert. (200 årsflom og 40% klima-påslag).
Skogbrann	Alt anleggsarbeid øker faren for skogbrann i områder med skog. Det er derfor viktig at brannberedskap sikres i områder hvor det foregår anleggsarbeid.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	I anleggsperioden må entreprenør ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning.
VA-ledningsnett	Eksisterende VA-ledninger på planområdet må kvalitetssjekkes og hensynstas under utbyggingen. Samarbeid med Heim kommune.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kabler og kraftledninger kartlegges og hensynstas under anleggsarbeidet. Høytspenlinje legges om i samarbeid med Nettselskapet.
Kulturminner	Registeringsarbeidet fullført og utgraving skjer i samråd med ansvarlig myndighet. Ved eventuelle funn av kulturminner under arbeid i planområdet skal arbeidet stanses og Fylkeskommunen kontaktes.

Tabell 7: Viser sårbarhets- og risiko-reduserende tiltak knyttet opp mot ulike farehendelser.

7 Anleggsperioden

7.1 Drift av anlegget

Ved bygging av ny veg er det en målsetting at trafikken langs E39 ikke skal hindres mer enn nødvendig. Det må etableres trafikale løsninger som sikrer framkommelighet for trafikken, og adkomster til boligene langs vegen. Kortere stans må påregnes pga. sikkerhetsmessige hensyn.

Det skal utarbeides en plan for hvordan anleggsarbeidene skal utføres. Planens skal beskrive trafikkavvikling, måten man vil gjennomføre oppdraget på, samt hvordan man har tenkt å løse eventuelle spesielle miljøhensyn mm. Gjennomføringssplanen blir en del av konkurransen. Den skal godkjennes før anleggsdriften igangsettes. Dette er det stilt krav om i reguleringsbestemmelsene.

Anleggsvirksomheten skal i utgangspunktet foregå på dagtid (kl. 07 – 20), men det kan i korte perioder også bli nødvendig med virksomhet om kvelden (kl. 20 – 23). Det forutsettes at det ikke skjer støyende arbeid mellom kl. 23 – 07.

7.2 Anleggsbelte – midlertidig beslag av areal

Det er avsatt et minimum 15 meter bredt anleggsbelte på hver side av regulert veggrunn, men på største delen av strekninga er anleggsbeltet 25-35 m. Anleggsbeltet er utvidet enda mer i områder med særskilte behov. Dette gjelder rundt områdene der lokal- og samlevegene kobles til ny E39 i Haukvik, Berhals og på Vinjeøra. Utvidelsen må til for å få justert disse vegene til ny E39. Anleggsområdet er også utvidet nedenfor Grønset gård for å få utvidet dyrkamarka inn mot E39. Videre er det satt av ekstra bredde til anleggsbelte på de strekka der man må etablere interim sveger for for å få til sikker trafikkavvikling i anleggsperioden. Større avstand mellom anleggsmaskiner og trafikant er viktig for å ivareta sikkerheten i prosjektgjennomføringen. Anleggsbeltet er vist med hensynssone på plankartet.

7.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø(SHA) og ytre miljø (YM) i byggefasen

Byggherren skal utarbeide “Ytre Miljø”-plan og “Sikkerhet, Helse og Arbeidsmiljø”-plan før det utarbeides konkurransegrunnlag for byggefasen. Tilsvarende krav gjelder for og drift og vedlikehold.

Anleggsområdet ligger først og fremst i og nært opp til eksisterende E39 med noe randbebyggelse. Det må påregnes midlertidige løsninger i anleggsfasen. Følgende arbeidsoperasjoner må det tas ekstra hensyn til under anleggsarbeidet:

- Arbeid på/ved trafikkert veg (trafikale forhold).
- Sprengningsarbeider
- Arbeid med kulverter/rør og hensyn til livet i vassdraga
- Arbeid i områder med potensiale for funn av kulturminner.

8 Naboskap og grunnerverv

8.1 Frisiktsoner

Siktsoner reguleres inn ved avkjørsler og kryss. Arealer Innenfor siktsonen innløses.

8.2 Byggegrenser

Byggegrensen langs Europavegen skal følge veglova § 29, dvs. 50 meter målt fra senterlinja. Dette innebærer ingen endring i forhold til dagens situasjon. For kommunale vegar er tilsvarende byggegrense 15 meter. Byggegrenser langs veg kan vurderes for disse områdene der det blir stilt krav om detaljreguleringsplan.

8.3 Grunnerverv og innløsning av bygninger

Planforslaget forutsetter erverv av grunn og rettigheter. Dette er i hovedsak arealer til fremtidige veger og veganlegg, men også grunn som vil bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Disse midlertidige beslaglagte arealene vil bli istandsatt og tilbakeført eiendommene etter endt bruk av vegvesenet.

Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnerverv. Planen viser hvilke arealer som berøres av utbyggingen, og gir utbygger grunnlag for å kreve/skaffe hjemmel til disse eiendommene. Forhandlingene med den enkelte grunneier starter normalt etter at planen er vedtatt og investeringsbeslutning tatt. Siden denne omreguleringen tilhører prosjektet E39 Betna-Stormyra som har fått bevilgning så vil grunnervervet starte umiddelbart etter planvedtaket.

Dersom frivillige avtaler med grunneierne ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter Veglovens § 50. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom. Arealer som avstås permanent til veganlegget, vil bli oppmålt og arealberegnet eksakt når veganlegget er ferdig. Ved beregning av foreløpige arealer, er grensen for grunnerverv satt minimum 3 meter fra vegens skulderkant, eventuelt min. 3 meter fra skjærings-topp/fyllingsfot.

Det fremgår av reguleringsplankartet hvilke bygninger som må innløses ved at bygningene er krysset ut. Statens vegvesen har informert samtlige grunneiere og tomtester om at bygningene foreslås innløst.

Tabellen nedfor viser hvilke bygninger fordelt på gnr./bnr. som må løses inn. Siden man nå ser på en helt ny veglinje mellom Barhals og Stormyra vil man vente med grunnervervet for nevnte strekning til man har fastlagt hvilket alternativ man vil gå for.

Gnr. / bnr.	Type	Profil	Merknad
135/44	Bolighus, ut- hus	3330	
135/27	Bolighus	3400	
135/31	Uthus/Gara- sje?	3420	
135/11	Bolighus	3480	SEFRAK - skal rives
136/6	Bolighus	4330	
137/20	Fritidsbolig	5060	
137/15	Fritidsbolig	5100	
137/4	Bolighus, ut- hus	5170	
137/29	Naust	5420	SEFRAK – skal flyttes
137/7	Fritidsbolig	5490	
137/6	Fritidsbolig	5700	
137/10	Naust	5720	
138/2	Bolighus	8340	

Tabell 8: Viser hvilke bygninger som blir innløst. Innløsning av bygninger tilhørende gnr. 135/44, 135/27, 135/31, og 135/11 på strekningen Vinjeøra-Barhals settes på vent (disse er vist med grønn skrift).

Følgende areal må erverves i forbindelse med utbygging av ny E39:

Midlertidig erverv (kvm)						Permanent erverv (kvm)				
Gnr/Bnr	Annet	Skog	Tomt	Dyrket	Sum	Annet	Skog	Tomt	Dyrket	Sum
136/1		20140			20140		17663			17663
136/6								960		960
137/1	2301	1398	1011	2956	7666	1063	1155	1061	617	3896
137/2	123	18277	273	20	18693		12808	2420		15228
137/2/2		7	777		784			582		582
137/3	516	1907	34	2207	4664	402	558			960
137/4	1527	1714	59		3300	206	2733	1321		4260
137/5		100		203	303					
137/6								2030		2030
137/7								779		779
137/9	100				100					
137/10								371		371
137/12		57	124		181		152	131		283
137/15		23	194		217			33		33
137/20							391	508		899
137/21		139			139		448			448
137/25		235	56		291			48		48
137/26		48	73	616	737					
137/28	329			408	737					
138/1	826	63135	1727	20314	86002	1653	29051	59	7215	37978
138/2			330		330					
138/3	461	65		1342	1868	71		206		277
138/10		126	212		338		99	66		165

Tabell 9: Viser erverv av arealet i henhold AR5 (Arealressurskart) fordelt på gnr. og bnr. Mellom Barhals og Staurset. (Grunnerverv og innløsning av bygninger mellom Vinjeøra og Barhals settes på vent inntil man får avklart veglinja mellom Stormyra og Barhals).

Reguleringsbestemmelser

Planforslaget er datert: 16.11.2020

Dato for siste revisjon: 24.06.2021

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 24.06.2021

Dato for godkjenning:

§1 AVGRENSNING

Regulert område er vist med reguleringsgrense på plankart med plan-ID 2020. Disse bestemmelsene gjelder for arealet som ligger innenfor plangrensen.

§2 REGULERINGSFORMÅL

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-5 og 12-6 er planområdet inndelt i arealer med følgende arealformål, hensynsoer og områdebestemmelser.

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)

- Boliger B2-B5
- Naust N
- Industri BI
- Fritidsbebyggelse BFR6-BFR7

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

- Kjøreveg SKV
- Kjøreveg felles f_SKV,
- Kjøreveg (offentlig formål) o_SKV
- Gangveg/gangareal o_SGG
- Annen veggrunn – grøntareal o_SVG
- Leskur/plattformtak o_SP
- Kollektivholdeplass o_SKH

Landbruks, natur og friluftsområder, samt reindrift (PBL § 12-5 nr. 5)

- Landbruksformål L

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

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone V
- Anngitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte formål o_VAA

Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Frisiktsone H140_
- Faresone høyspenningsanlegg (PBL § 12-6, § 11-8a) H370_
- Båndlegging etter lov om kulturminner – hensynssone d) H370_

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

- Anleggs- og riggområde

§3 FELLESBESTEMMELSER

§3.1 Krav om nærmere dokumentasjon – rekkefølgebestemmelser

- Før anleggsstart skal det utarbeides komplette modellbaserte byggeplaner for hele veganlegget med sidearealer. Planen skal beskrive de enkelte elementer som f.eks. vegdekke, planting, murer, rekkverk, kabler, ledninger, belysning, fyllinger, skjæringer og sideterreng.
- Etter avsluttet anleggsperiode og senest innen påfølgende sommersesong, skal berørte sidearealer revegeteres, istandsettes og tilbakeføres til det formål som er vist på reguleringsplanen.
- Før anleggsstart skal det utarbeides en plan for hvordan trafikken skal avvikles i anleggsperioden for de deler av veganlegget som berører dagens E39.
- Ingen eksisterende adkomstveger kan stenges før ny adkomst til eiendommen er ferdigstilt og kan tas i bruk. Midlertidige løsninger tillates.
- Nødvendige sikringsgjerd og sikringstiltak i tilknytning til vegen skal være oppført senest samtidig med at vegen åpnes for normal trafikk.
- Før anleggsstart skal det utarbeides en «Ytre miljø»-plan, etter krav gitt i Statens vegvesens håndbok R760. Tema som skal inngå er støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturmiljø inkl. sjø, kulturmiljø, dyrkamark, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering.

§3.2 Terrengbehandling

- Nytt veganlegg skal utføres slik at det best mulig blir tilpasset terreng og omkringliggende landskap. Skjæringer og fyllinger skal avsluttes inn mot terreng slik at sidearealene får en estetisk god utforming, og slik at overgangen mot eksisterende terreng blir så naturlig som mulig.
- All toppmasse og undergrunnsjord/torvjord i ny veglinje, sidearealer og anleggsområder skal tas av, mellomlagres og gjenbrukes i området. Toppmasser og undergrunnsjord skal lagres adskilt.
- Matjord skal brukes til jordbruksformål i nærområdet.
- Alle berørte sidearealer skal istandsettes og revegeteres med mest mulig bruk av mellomlagrede vekstmasser.
- Ved tilkjøring av masser, skal det påses og kontrolleres at disse ikke er infisert av fremmede arter.
- Der elveløp berøres i anleggsfasen skal elveløp og elvebunn istandsettes tilsvarende dagens situasjon når anleggsarbeidet er ferdig.
- Tilslamming av vassdrag skal begrenses i størst mulig grad.

- h) Det skal tilstrebes at selve anleggsområdet ved vassdrag blir så smalt som mulig slik at vegetasjonsbeltet opp- og nedstrøms krysningpunktene bevares i størst mulig grad.
- i) Stedegne topplag til områder der vegetasjon fjernes fra elvekantene.
- j) Miljødirektoratets (tidl. Direktoratet for naturforvaltning) Håndbok 22-2002 «Slipp fisken fram» skal legges til grunn for gjennomføring av inngrep og tiltak i vassdrag.

§3.3 Kulturminner

- a) Dersom det i forbindelse med utbyggingen oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal kulturminnemyndigheten i Trøndelag kontaktes umiddelbart, jfr. lov om kulturminner § 8, annet ledd. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Trøndelag fylkeskommune. Det skal settes opp et sikringsgjerde rundt hensynssonen under anleggsfasen.
- b) Dersom det i forbindelse med utbyggingen oppdages automatiske fredete kulturminner under vann som tidligere ikke er kjent skal NTNU Vitenskapsmuseet kontaktes umiddelbart.
- c) Brukbare steiner knyttet eks. stø og pilarer til SEFRAK-naustet som skal flyttes skal brukes for å etablere det omplasserte naustet med stø.

§3.4 Støy

- a) Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) legges til grunn for gjennomføringen av reguleringsplanen. Retningslinjen gjelder både for drift- og anleggsfasen. Grenseverdier for utendørs støy er L_{den} 55dB. For innendørs er grenseverdiene satt til 30 dB (Leq24h).
- b) Vedlagt støysoneskart i revidert støyrapport skal legges til grunn for støyvurderinga i byggeplanleggingen.
- c) Regulerte boliger og fritidsboliger skal gjennom egne bygningsmessige tiltak og/eller lokal skjerming sikres et tilfredsstillende støynivå til rom med støyfølsomt bruksformål og på utendørs oppholdsareal.
- d) Aktuelle støytiltak skal ferdigstilles samtidig med åpning av europavegen.
- e) Vegetasjon skal ikke brukes som tiltak for å redusere andre støydempende tiltak.

§3.5 Massebehandling

- a) Asfalt regnes som forurenset masse og må deponeres på godkjent deponi. Forurenset masse skal håndteres tilfredsstillende.
- b) Før det startes deponering av masser utenfor planområdet skal det foreligge en skriftlig tillatelse fra forurensningsmyndigheten (kommunen) som angir hvor og hvordan massene skal deponeres.
- c) Ved avdekking av jordmasser skal de ulike sjiktene (matjord og mellomag) legges i separate ranker, maks høyde 2 m. De ulike massene skal lagres slik at man sikrer korrekt rekkefølge ved tilbakelegging av jord. Mellomlagret jord skal tilsås med grasfrø og sprøytes mot frøugas.

§3.6 Universell utforming

Gangveg/gangareal og kollektivholdeplasser skal utformes i samsvar med Statens vegvesens håndbok 278 «veileder i universell utforming».

§3.7 Vilkår i bygge- og anleggs- og driftsfasen

- a) Det må påvises at området er stabilt under anleggsfasen og i etter-situasjonen.
- b) E39 skal i størst mulig grad være åpen for trafikk i anleggsperioden. Det er tillatt med kortere perioder med stenging av europavegen. Det må sikres at dette ikke fører til fare for liv og helse.
- c) Det skal sikres midlertidig mulighet for gående og syklende i anleggsperioden.
- d) For anleggsstøy skal gjeldende retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet overholdes.
- e) Støyende anleggsarbeid må gjennomføres på dagtid (07-19).
- f) Utslipp av skadelige stoffer og avrenning fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås.
- g) Avbøtende tiltak for å hindre at driften medfører alvorlige konsekvenser på omgivelsene skal planlegges og gjennomføres som en del av vegtiltaket.
- h) Utslipp av skadelige stoffer fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås.

§3.8 Privatrettslige avtaler

Det kan ikke inngås privatrettslige avtaler i strid med denne planen.

§4 BEBYGGELSE OG ANLEGG

§5 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

§5.1 Kjøreveg

Områder merket med o_SKV skal benyttes til offentlig veg.

§5.2 Felles veg

Det er regulert felles veger merka med f_SKV lista opp nedenfor.

- f_SKV6 i Haukvik som skal betjene flere eiendommer nord for E39
- f_SKV7 i Haukvik som skal betjene flere eiendommer sør for E39
- f_SKV9 i Haukvik som skal betjene Hauvik genbank AS og flere eiendommer sør for E39
- f_SKV8 i Haukvik som skal betjene flere eiendommer sør for E39
- f_SKV10 vest for Haukvik som skal betjene flere eiendommer nord for E39
- f_SKV11 Grønset som skal betjene flere eiendommer sør for E39
- f_SKV12 Grønset som skal betjene flere eiendommer nord for E39

§5.3 Annen veggrunn - grøntareal

- a) Områder merket SVG skal nyttes til rekkverk og andre tekniske installasjoner, støttemurer, støyyvoller, støyskjermer, rekkverk, stabiliserende tiltak etc. området kan også nyttes til annet trafikkareal som grøntanlegg, fyllinger, skjæringer, grøfter og tilplantinger.
- b) Det kan tillates oppført mindre bygninger med antennestasjon og tekniske installasjoner.
- c) Mindre vesentlige endringer i skråningsutslaget innenfor områdegrensene kan utføres som følge av uventede forhold, f.eks. grunnforhold.
- d) Oppbevaring av maskiner og utstyr skal sikres på forsvarlig måte og det skal etableres rutiner som hindrer avrenning av olje, kjemikalier og andre forurensende stoffer i grunnen.

§5.4 Gang/gangareal

- a) Området merket o_SGG skal benyttes til offentlig gangareal der bruk av sykkel tillates.
- b) Gang- og sykkelveg i tilknytning til busslommene skal gis universell utforming.

§5.5 Kollektivholdeplass

- a) Området merket o_SKH skal benyttes til kollektivholdeplass.
- b) Kollektivholdeplassen skal gis universell utforming.

§6 LANDBRUKS, NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER, SAMT REINDRIFT

§6.1 Landbruk

Områder merket med L er landbruksareal er areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. Det er ikke tillatt å oppføre bygninger eller andre anlegg innenfor disse områdene som ikke er direkte tilknytt landbruks-, natur- eller friluftsmål.

§7 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE (PBL § 12-5.nr. 6)

§7.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag

- a) Områder merket med V er naturområde i sjø og vassdrag.
- b) Område merket med o_VAA er angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan eksisterende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål.
- c) Kantvegetasjon langs bekker og vassdrag skal bevares så langt som mulig.
- d) Gravearbeidet i Haukvikelva skal foregå i en konsentrert tidsperiode i en tid på året som reduserer de negative konsekvensene for anadrom fisk. Ved istandsetting av Haukvikelva etter endt kulvertbygging skal man gjøre elva bedre tilrettelagt for fiskeoppgang og gyting for anadrom fisk for

den delen av strekninga som påvirkes av veganlegget. Ved gjennomføring av dette tiltaket skal man bruke fiskebiologisk kompetanse. Gytegrus skal tas vare på og om nødvendig tilføres for å forbedre gytemulighetene for laks og sjøørret.

- e) Fyllinger langs Vinjefjorden skal utføres på en skånsom måte og det skal benytte rene masser som ikke vaskes ut og som tåler bølgepåvirkning.
- f) Fjærestein fra fjæra skal brukes på nytt der det er mulig for å gjenskape ei naturlig fjære i overgangen mellom fylling og eks. fjære.

§8 HENSYNSSONER

§8.1 Sikringssoner

Frisiktsoner H140_

Vegetasjon skal ikke hindre nødvendig sikt innenfor frisiktlinjene. Sikthindrende elementer kan maksimalt stikke 0,5 meter over vegdekket på tilstøtende veg. Enkeltstående lysmaster, skiltmaster, o.l. ansees ikke som sikthindrende.

§9 OMRÅDE BESTEMMELSER

§9.1 Anleggs- og riggområder

#

- a) Midlertidig anleggsområde merket med # kan benyttes til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av tiltaket som f.eks. lagerplass, mellomlagring og permanent lagring av masser i forbindelse med fyllinger og skjæringer, parkering av anleggsmaskiner og terrengtilpasning av sideterreng.
- b) Arealet skal benyttes til trafikkavvikling, midlertidige trafikkomlegginger under anleggsperioden.
- c) Etter avsluttet anleggsfase opphører imidlertid reguleringsformålet og området skal ryddes, istandsettes og tilbakeføres til det forhold som er angitt i plan. Dette skal senest gjøres innen på følgende sommersesong.
- d) Det skal kun fylles rene masser.
- e) Før fylling av masse igangsettes må et 30 cm jordlag skaves av og rankes i utkanten av anleggsområdet. Jordlaget legges tilbake etter fylling. Det vises til planbeskrivelsen for beskrivelse av framgangsmåte. Overskytende matjord skal primært brukes til jordbruksformål i nærområdet.
- f) Dersom jordbruksområder disponeres midlertidig skal det legges duk på jorda slik at jorda enkelt skal kunne brukes til jordbruksformål igjen
- g) Oppbevaring av maskiner og utstyr skal sikres på forsvarlig måte og det skal etableres rutiner som hindrer avrenning av olje, kjemikalier og andre forurensende stoffer i grunnen.

X1579500

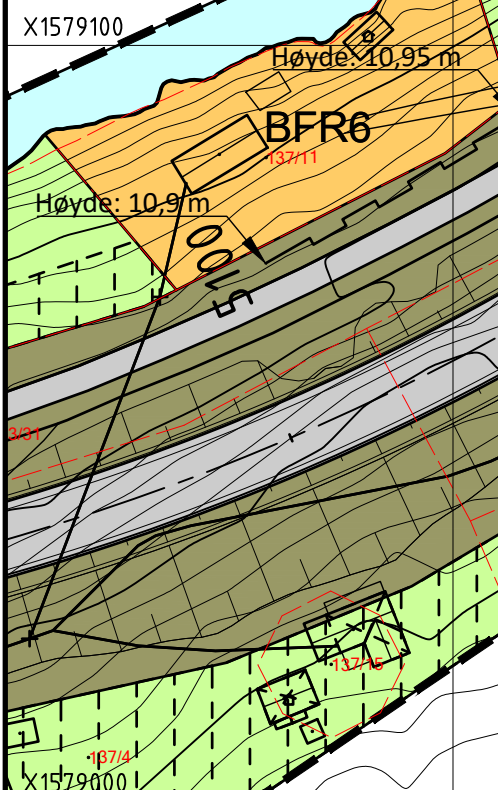
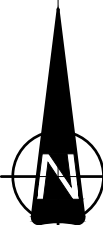
X1579400

X1579300

X1579200

X1579100

X1579000



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B** Boligbebyggelse (annen eierform) (1110)
- BFR** Fritidsbebyggelse (annen eierform) (1120)
- BI** Industri (annen eierform) (1340)
- N** Naust (annen eierform) (1589)

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

- SKV** Kjøreveg (annen eierform) (2011)
- f_SKV** Kjøreveg (felles) (2011)
- o_SKV** Kjøreveg (offentlig formål) (2011)
- o_SGG** Gangveg/gangareal (offentlig formål) (2016)
- o_SVG** Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019)
- o_SP** Leskur/plattformtak (2026)
- o_SKH** Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)

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

- L** LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100)

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

- V** Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen eierform) (6001)
- o_VAA** Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

§12-7 - Bestemmelseområder

- #** Midlertidig bygge- og anleggsområde

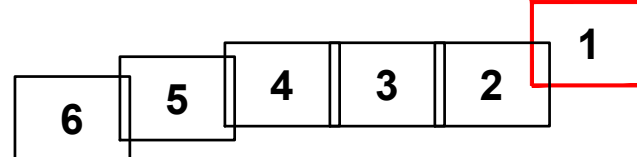
Linjesymbol

- Plangrense
- - -** Formålgrense
- - - -** Midlertidig bygge- og anleggsgrense
- []** Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- - - -** Frisklinje (1222)
- - - -** Regulert støyskjerm (1227)
- - - -** Regulert støttemur (1228)

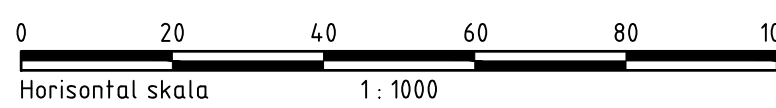
Punktsymboler

- ↔** Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)
- ||** Stenging av avkjørsel (1241)

Kartbladinndeling



Ekvidistanse: 1 m



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid	22.10.2019
Vedtak om høring og offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16.02.2021
Periode for høring og offentlig ettersyn	20.02-12.04.2021
Revidert etter innkomne merknader	24.06.2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 14.06.2021				

Statens vegvesen	Tegningsdato	2021-06-24
E39 Hp	Bestiller	ivamit
Barhals - Staurset	Prosjekt for	Region midt
Plankart	Prosjekt nummer	Region midt

Prosjektnummer	B10781
Delprosjektnummer	16E039B_010
Saksnummer	
PlanID	

Reguleringsplan	Målestokk	1:1000
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
helgsv	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsboksnavn

X1579200

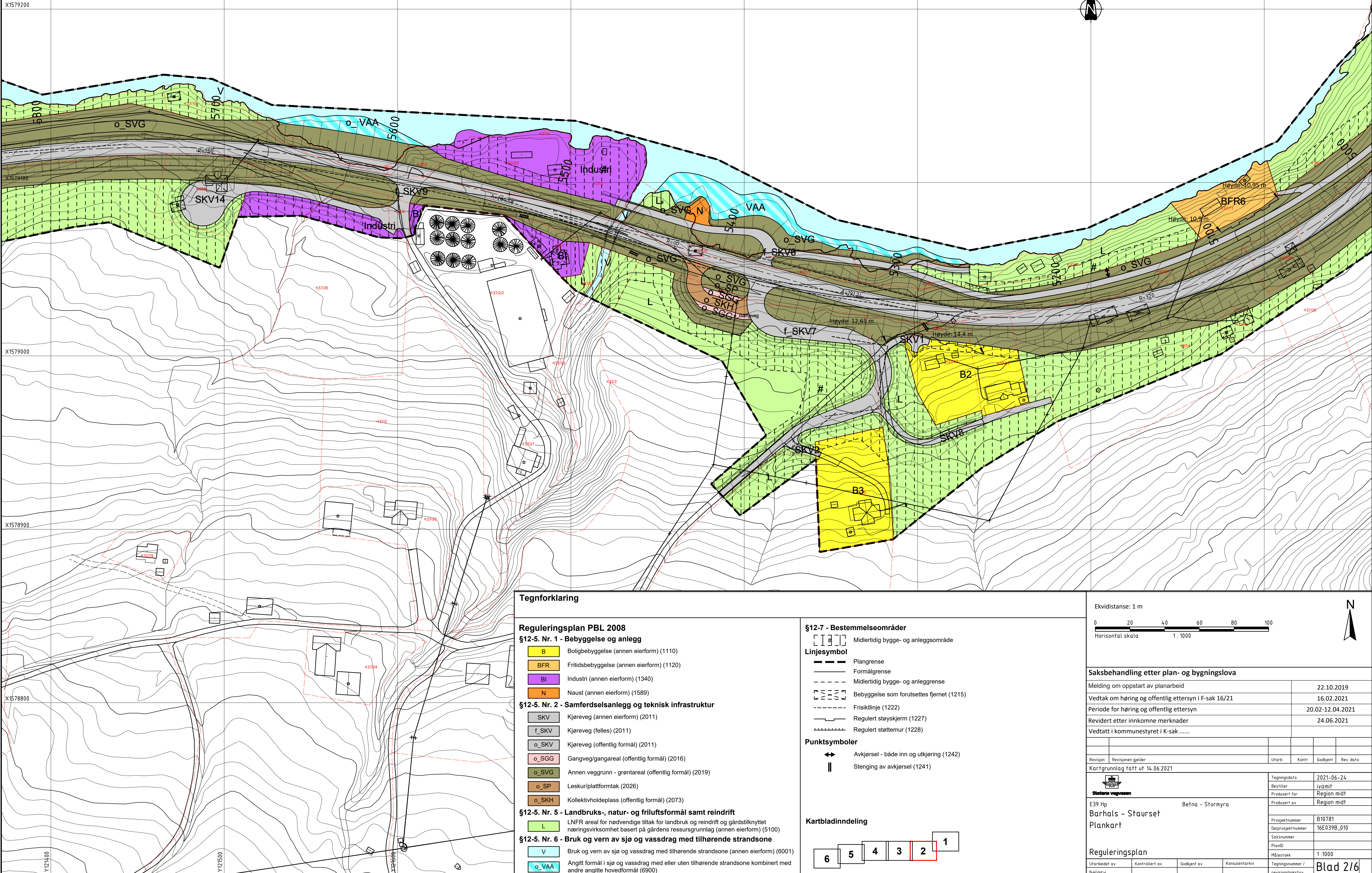
X1579000

X1578900

X1578800

Y121400

Y121500



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B Boligbebyggelse (annen eierform) (1110)
- BFR Fritidsbebyggelse (annen eierform) (1120)
- BI Industri (annen eierform) (1340)
- N Naust (annen eierform) (1589)

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

- SKV Kjøreveg (annen eierform) (2011)
- f_SKV Kjøreveg (felles) (2011)
- o_SKV Kjøreveg (offentlig formål) (2011)
- o_SGG Gangveg/gangareal (offentlig formål) (2016)
- o_SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019)
- o_SP Leskur/plattformtak (2026)
- o_SKH Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)

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

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100)

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

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen eierform) (6001)
- o_VAA Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

§12-7 - Bestemmelseområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

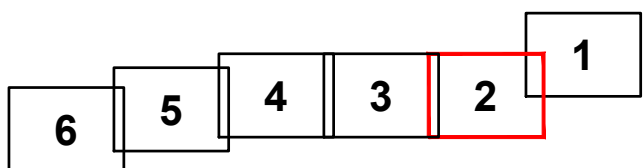
Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Midlertidig bygge- og anleggsrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- Frisklitlinje (1222)
- Regulert støyskjerm (1227)
- Regulert støttemur (1228)

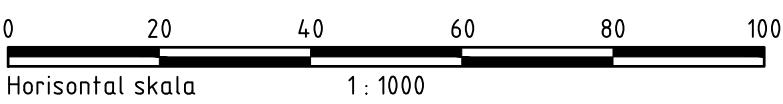
Punktsymboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)
- Stenging av avkjørsel (1241)

Kartbladinndeling



Ekvidistanse: 1 m



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid	22.10.2019
Vedtak om høring og offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16.02.2021
Periode for høring og offentlig ettersyn	20.02-12.04.2021
Revidert etter innkomne merknader	24.06.2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 14.06.2021					
E39 Hp Barhals - Staurset Plankart					
Befna - Stormyra					
Tegningsdato	2021-06-24				
Bestiller	ivamit				
Prosjekt for	Region midt				
Prosjekt av	Region midt				
Prosjektnummer	B10781				
Delprosjektnummer	16E039B_010				
Saksnummer					
PlanID					
Målestokk	1:1000				
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsbokstav	Blad 2/6

X1579200

X1579100

X1579000

X1578900

X1578800

X120700
Y120860

Y120900



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B** Boligbebyggelse (annen eierform) (1110)
- BFR** Fritidsbebyggelse (annen eierform) (1120)
- BI** Industri (annen eierform) (1340)
- N** Naust (annen eierform) (1589)

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

- SKV** Kjøreveg (annen eierform) (2011)
- f_SKV** Kjøreveg (felles) (2011)
- o_SKV** Kjøreveg (offentlig formål) (2011)
- o_SGG** Gangveg/gangareal (offentlig formål) (2016)
- o_SVG** Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019)
- o_SP** Leskur/plattformtak (2026)
- o_SKH** Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)

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

- L** LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100)

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

- V** Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen eierform) (6001)
- o_VAA** Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

§12-7 - Bestemmelseområder

- #** Midlertidig bygge- og anleggsområde

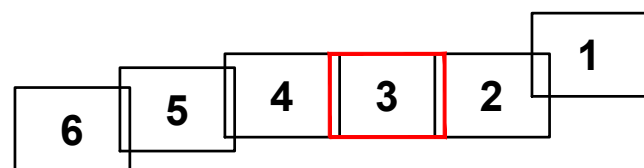
Linjesymbol

- Plangrense
- - -** Formålgrense
- - - -** Midlertidig bygge- og anleggsrense
- []** Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- - - -** Friskiklinje (1222)
- - - -** Regulert støyskjerm (1227)
- - - -** Regulert støtemur (1228)

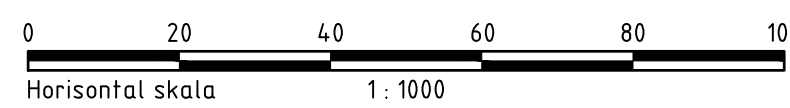
Punktsymboler

- ↔** Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)
- ||** Stenging av avkjørsel (1241)

Kartbladinndeling



Ekvidistanse: 1 m



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid	22.10.2019
Vedtak om høring og offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16.02.2021
Periode for høring og offentlig ettersyn	20.02-12.04.2021
Revidert etter innkomne merknader	24.06.2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato

Kartgrunnlag tatt ut 14.06.2021

Statens vegvesen	Tegningsdato	2021-06-24
	Bestiller	ivamit
	Produsert for	Region midt
	Produsert av	Region midt

E39 Hp
Barhals - Staurset
Plankart

Befna - Stormyra

Prosjektnummer	B10781
Delprosjektnummer	16E039B_010
Saksnummer	
PlanID	

Reguleringsplan	Målestokk	1:1000
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
helgsv	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsboksnavn

X1579200



X1579100

7200

7100

7000

6900

6800

6700

6600

6500

R=1000

A=318

R=∞

X1579000

X1578900

X1578800

Y120000

Y120000

Y120000

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B** Boligbebyggelse (annen eierform) (1110)
- BFR** Fritidsbebyggelse (annen eierform) (1120)
- BI** Industri (annen eierform) (1340)
- N** Naust (annen eierform) (1589)

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

- SKV** Kjøreveg (annen eierform) (2011)
- f_SKV** Kjøreveg (felles) (2011)
- o_SKV** Kjøreveg (offentlig formål) (2011)
- o_SGG** Gangveg/gangareal (offentlig formål) (2016)
- o_SVG** Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019)
- o_SP** Leskur/plattformtak (2026)
- o_SKH** Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)

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

- L** LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100)

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

- V** Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen eierform) (6001)
- o_VAA** Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

§12-7 - Bestemmelseområder

- [] # []** Midlertidig bygge- og anleggsområde

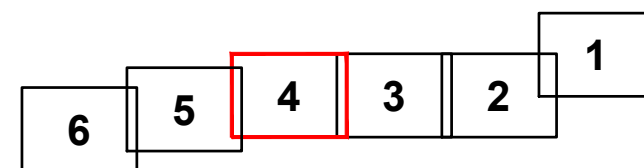
Linjesymbol

- Plangrense
- Formålsgrense
- Midlertidig bygge- og anleggsgrense
- [] # []** Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- Frisiktklinje (1222)
- Regulert støyskjerm (1227)
- Regulert støttemur (1228)

Punktsymboler

- ↔** Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)
- ||** Stenging av avkjørsel (1241)

Kartbladinndeling



Ekvidistanse: 1 m

0 20 40 60 80 100
Horisontal skala 1 : 1000



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid	22.10.2019
Vedtak om høring og offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16.02.2021
Periode for høring og offentlig ettersyn	20.02-12.04.2021
Revidert etter innkomne merknader	24.06.2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	

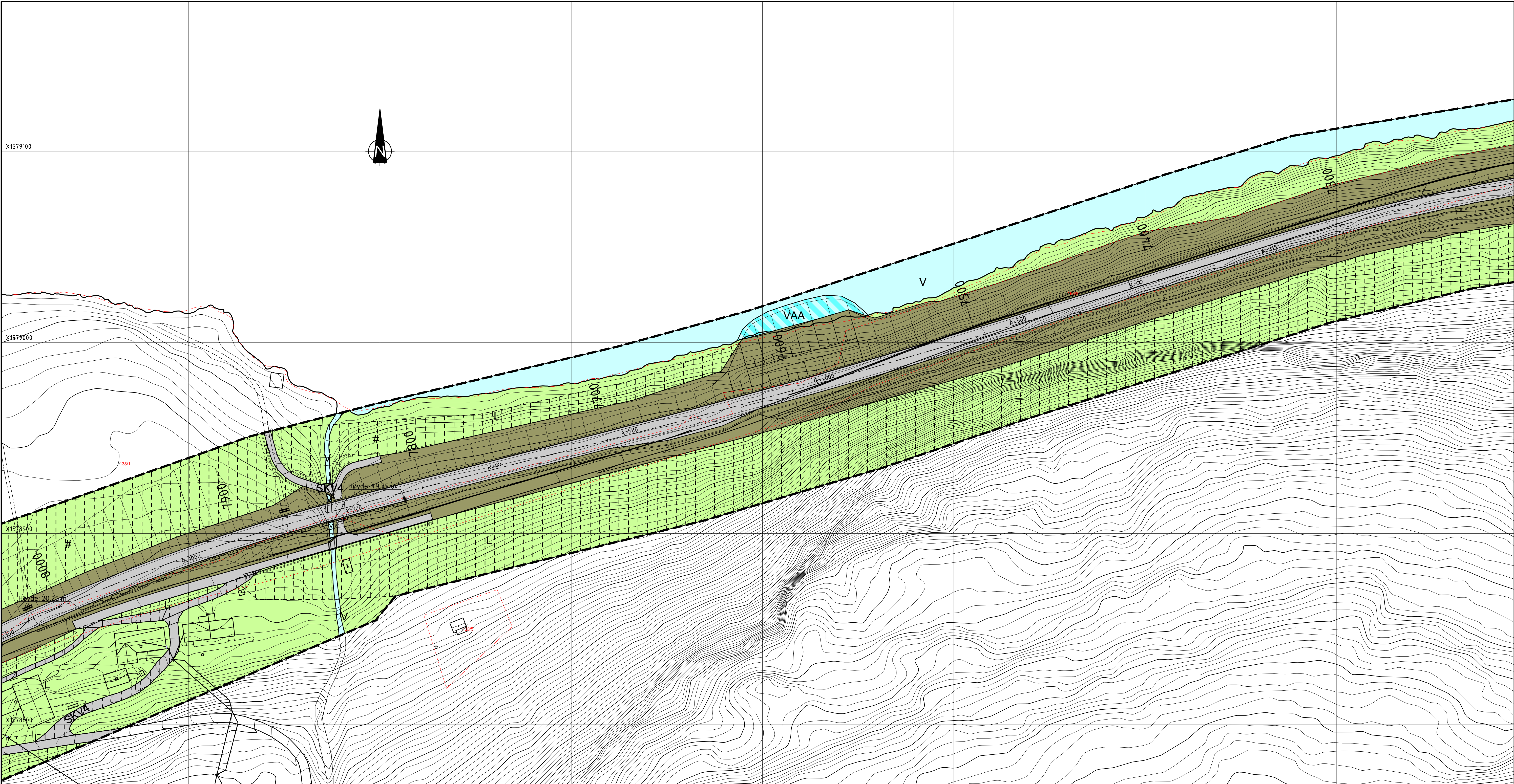
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
----------	--------------------	-------	-------	----------	-----------

Kartgrunnlag tatt ut 14.06.2021

	Tegningsdato	2021-06-24
E39 Hp	Bestiller	ivamit
Barhals - Staurset	Produsert for	Region midt
Plankart	Produsert av	Region midt

Prosjektnummer	B10781
Delprosjektnummer	16E039B_010
Saksnummer	
PlanID	

Reguleringsplan	Målestokk	1:1000
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
helgsv	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsbokstav



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B Boligbebyggelse (annen eierform) (1110)
- BFR Fritidsbebyggelse (annen eierform) (1120)
- BI Industri (annen eierform) (1340)
- N Naust (annen eierform) (1589)

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

- SKV Kjøreveg (annen eierform) (2011)
- f_SKV Kjøreveg (felles) (2011)
- o_SKV Kjøreveg (offentlig formål) (2011)
- o_SGG Gangveg/gangareal (offentlig formål) (2016)
- o_SVG Annen veggrunn - grøntareal (offentlig formål) (2019)
- o_SP Leskur/plattformtak (2026)
- o_SKH Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)

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

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (annen eierform) (5100)

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

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen eierform) (6001)
- o_VAA Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

§12-7 - Bestemmelseområder

- [#] Midlertidig bygge- og anleggsområde

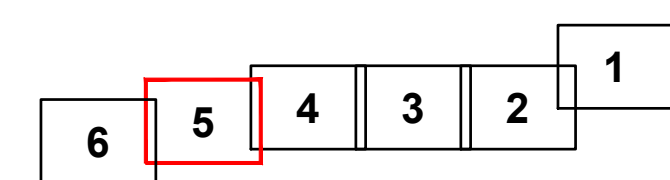
Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Midlertidig bygge- og anleggsgrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- Friskiklinje (1222)
- Regulert støyskjerm (1227)
- Regulert støtemur (1228)

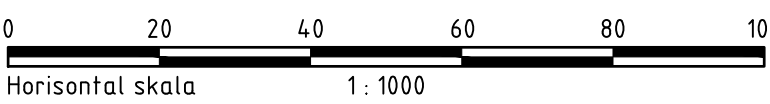
Punktsymboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)
- Stenging av avkjørsel (1241)

Kartbladinndeling



Ekvidistanse: 1 m



Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid	22.10.2019
Vedtak om høring og offentlig ettersyn i F-sak 16/21	16.02.2021
Periode for høring og offentlig ettersyn	20.02-12.04.2021
Revidert etter innkomne merknader	24.06.2021
Vedtatt i kommunestyret i K-sak	

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 14.06.2021					
Statens vegvesen					
E39 Hp	Befna - Stormyra				
Barhals - Staurset					
Plankart					

Reguleringsplan

Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsboksnavn	Blad 5/6
helgsv					

