



Høringsutgave



Planprogram

Detaljreguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik



Innhold

1	INNLEDNING	3
2	HVA ER ET PLANPROGRAM	5
3	BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	5
3.1	Bakgrunn for planarbeidet	5
3.2	Planområdet	6
3.3	Målsetting for planarbeidet	8
3.4	Vegstandard	9
4	RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	10
4.1	Nasjonale premisser	10
4.2	Nasjonal transportplan.....	10
4.3	Planstatus for området.....	10
5	UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER.....	11
5.1	Alternativer som foreslås utredet	11
5.2	Prissatte konsekvenser	12
5.2.1	Metode	12
5.2.2	Støy	12
5.2.3	Lokal luftforurensning og klimagassutslipp	12
5.2.4	Kostnader	13
5.2.5	Samfunnsøkonomisk nytte	13
5.3	Ikke- prissatte konsekvenser	13
5.3.1	Metode	13
5.3.2	Landskapsbilde	16
5.3.3	Friluftsliv/ by- og bygdeliv	16
5.3.4	Naturmangfold	16
5.3.5	Kulturarv	17
5.3.6	Naturressurser	18
5.3.7	Sammenstilling av prissatte og ikke- prissatte konsekvenser	18
5.4	Støy og luft	18
5.5	Klimagassutslipp	18
5.6	Risiko- og sårbarhet (ROS)	19
5.7	Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse.....	19

5.8	Tema som skal behandles i planbeskrivelsen.....	19
6	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	20
6.1	Planprosess.....	20
6.2	Informasjon og medvirkning	20
6.3	Framdrift.....	21

1 INNLEDNING

Statens vegvesen varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for E39 Ørskogfjellet- Vik i februar 2020. Planprogrammet ble imidlertid ikke offentliggjort i påvente av godkjenning av styringsmål for prosjektet.

I løpet av 2020 har Statens vegvesen foretatt innledende linjesøk og innhentet ny kunnskap om verdier i området. Planprogrammet som nå legges fram er derfor endret i forhold til ny kunnskap, og det er utarbeidet en egen silingsrapport som vurderer alternative veglinjer for strekningen. Statens vegvesen anbefaler at kun ett av alternativene legges til grunn for arbeidet med detaljreguleringsplan. Statens vegvesen foretar derfor en ny formell varsling av planoppstart.

Arbeidet med å utarbeide detaljreguleringsplan for strekningen E39 Ørskogfjellet- Vik skjer med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 3-7. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Vestnes kommune er planmyndighet for strekningen som nå skal reguleres. Det er Statens vegvesen som legger planprogram og silingsrapport ut til offentlig ettersyn og høring, men det er politikerne i Vestnes kommune som skal fastsette planprogrammet og til slutt vedta planen.

E39 Ørskogfjellet-Vik inngår som en delstrekning i planlegginga av ny E39 mellom Ålesund og Molde. Målet er å skape ein felles bu- og arbeidsmarknad og redusere reisetida mellom dei to byane til under ein time.

Statens vegvesen anser kunnskapsgrunnlaget som utilstrekkelig og har derfor igangsatt kartlegginger/utredninger innenfor fagfeltene:

- Landskapsmessige virkninger
- Friluftsliv/ by og bygdeliv
- Naturmangfold
- Vassdragsmiljø
- Kulturarv
- Naturressurser

I tillegg skal prissatte konsekvenser utredes, og nytte- kostnadsberegninger skal utføres ved hjelp av beregningsprogrammet EFFEKT.

Forslaget til planprogram og silingsrapport er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker.

Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39alesundmolde>
I tillegg til Vestnes kommunes hjemmeside: www.vestnes.kommune.no

Spørsmål vedrørende planarbeidet kan stilles til:

Harald Inge Johnsen (Prosjektleder Statens vegvesen)

E- post: harald.johnsen@vegvesen.no

Tlf: 91512885

Magnhild Rømyhr (Planleggingsleder Statens vegvesen)

E-post: magnhild.romyhr@vegvesen.no

Tlf: 90076924

Jan Rune Jacobsen (Planansvarlig Vestnes kommune)

E-post: jan.rune.jacobsen@vestnes.kommune.no

Tlf: 95104369

Merknader/ innspill til planprogrammet inkludert silingsrapporten **merkes Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik** og sendes innen **15.02.2021** til:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

Eller til: epost: firmapost@vegvesen.no

2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen av et prosjekt.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E39 Ørskogfjellet- Vik. For reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal forslagsstiller utarbeide et forslag til planprogram som grunnlag for planarbeidet. E39 Ørskogfjellet- Vik utløser krav til konsekvensutredning (KU) etter forskrift om konsekvensutredning. Formålet med KU er å få fram de vesentlige konsekvensene vegen vil medføre med hensyn til miljø og samfunn.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Gjennom behandling av planprogrammet vil det også tas stilling til hvilket alternativ som videreføres som et konkret reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven (jfr § 32 i forskrift om konsekvensutredning).

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette fremgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til § 4.1 i plan – og bygningsloven).

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

E39 Ørskogfjellet-Vik inngår som en delstrekning i planlegginga av ny E39 mellom Ålesund og Molde. Reguleringen bygger på overordnet konseptvalgutredning (KVU) for E39 Ålesund Bergsøya med tilleggsutredning for strekningen E39 Digernes- Vik. Basert på utredningene besluttet Samferdselsdepartementet i 2019 at framtidig E39 skal gå via Ørskogfjellet (K-2 alternativet) og ikke forbi Svartløkvatnet (K-3 alternativet).

I KVU-en ble det skissert 2 ulike traséer A og B i området mellom Skorgedalen og Vik. I sitt vedtak tok *ikke* Samferdselsdepartementet stilling til om ny E39 skal føres i lang tunnel til Vik (alt B) eller i tunnel fra Ørskogfjellet videre med veg i dagen om Tomrefjorden (alt A).

Statens vegvesen har utarbeidet en silingsrapport som vedlegg til planprogrammet hvor de to alternativene A og B er presentert og vurdert opp mot hverandre i forhold til konfliktnivå.

Statens vegvesen anbefaler at bare ett av alternativene, alternativ B, legges til grunn for arbeidet med reguleringsplan.

3.2 Planområdet



Foreløpig avgrensning av planområde tar høyde for begge de to alternative veglinjene A og B:

- A: Tunnel fra Skorgedalen og veg i dagen om Tomrefjorden
- B: Lang tunnel fra Skorgedalen til Vik

Etter at veglinjen er avklart gjennom behandlingen av planprogrammet (med silingsrapport) vil planområde avgrensnes til ett av alternativene.

Reguleringsplanen vil starte i sør ved kommunegrensa mellom Ålesund og Vestnes kommune og avsluttes i nord ved påhugg for regulert undersjøisk tunnel på Vik jfr. reguleringsplan E39 Vik- Nerås, med planvedtak 2019. Veglinje A forutsetter større endringer i vedtatt reguleringsplan Vik- Nerås, mens det med veglinje B vil være behov for mindre tilpasninger av vedtatt plan.

Statens vegvesen har lagt fram forslag til revidering av kryssområdet på Vik tilpasset veglinje B. Planen er lagt ut på høring parallelt med høring av planprogram for E39 Ørskogfjellet- Vik. Silingsrapporten er en del av beslutningsgrunnlaget for begge forslag.

I dette kapittelet beskrives hva vi vet om ulike temaer innenfor planområdet. I kapittel 5 beskrives hvordan nye undersøkelser og utredninger skal gi oss informasjonen vi trenger til å ha et godt beslutningsgrunnlag.

Landskapsbilde

Planområdet er dominert av store og delvis bratte landskapsformer. Et markert fjellområde ligger sentralt i planområdet med Trolltinden 1170 moh. som høyeste punkt. Fra fjellområdet er det bratte skogkledte fjellskråninger ned mot Tomrefjorden i vest, Skorgedalen/ Fremstedalen i sør og mot Vik i nord hvor terrenget flater ut. Det er få boliger utenom tettstedene Tomrefjord og Vik. På landbruksflata i nord er det en del randbebyggelse, hovedsakelig gårdsbruk. På Vik er det regulert et industriområde som kan bli berørt av ny veg (alternativ A). Langs dagens E39 mot Ørskogfjellet finner vi hyttebebyggelse og gamle setrer. Området preges av store myrområder.

Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Innenfor planområdet går det mange større og mindre stier fra bebyggelsen i de lavereliggende områdene opp til fjellområdene. Ved Vik ligger det statlig sikra friluftsområde «*Trohaugen utfartsparkering*» som er en parkeringsplass i tilknytning til et mye brukt og svært viktig friluftsområde regionalt. I sør er det et statlig sikra friluftsområde «*Ørskogfjellet parkering*» som også er parkeringsareal og oppmarsområde til et mye brukt og svært viktig friluftsområde regionalt. Her ligger Ørskogfjellet skisenter med skitrek og skiløyper. Det statlige sikra friluftsområde strekker seg inn i Ålesund kommune.

Tettstedet Tomrefjord står sentralt i bygdelivet. Her finner vi barne- og ungdomsskole, barnehage, idrettshall med idrettsanlegg, fotballstadion og kulturhus.

Naturmangfold

Det er 2 naturreservater med myr/ våtmark, Nysetervatnet og Måsålia naturreservat, som ligger nær dagens E39 sør i planområdet. I *Naturbase* er det registrert flere arealer som representerer viktige naturtypelokaliteter innenfor planområdet.

På Ørskogfjellet er naturtypen rikmyr (B- verdi) registrert øst for Skinesetra og ved Trollbotnmyra. I Fremstedalen finner vi et område med kystmyr (C- verdi) og en viktig artsrik vegkant (B-verdi) og på Furland en intakt lavlandsmyr (C- verdi). Det også registrert viktige naturtyper for skog, en bjørkeskog med høgstauder (B- verdi) i indre Skorgedal og en gammel boreal lauvskog (C- verdi) i fjellsida ved Tomra. Det er også registrert rødlistearter innenfor planområdet.

De viktigste vassdragene i planområdet er Solnørvassdraget og Skorgelva i sør og Vidåna i nord.

Kulturarv

To traséer av den Trondhjemske postveg går gjennom planområdet. Den eldste delen ble anlagt i 1785-87 går i strak linje over Ørskogfjellet og til Fremstedalen. Den andre delen ble anlagt på 1880-tallet og går fra kommunegrensa fra Ålesund til Skogneskleiva hvor begge traséene møtes.

Postvegen er statlig listeført veghistorisk kulturminne av regional betydning.

Det er flere automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Både ved Vik og på Ørskogfjellet er det påvist flere kull og jernframstillingsanlegg.

Det finnes SEFRAK- registrerte bygg innenfor planområdet

Naturressurser

Det er flere gårdsbruk med fulldyrka og overflatedyrka jord langs fv 661 mellom Vik og Furland. For øvrig er det lite dyrka mark i området. Langs dagens E39 er det kun noen spredte teiger i Fremstedalen og en teig ved Skitnessetra.

Skogarealene i området er av høy til svært høy bonitet. I lia mot Tomrefjorden er det store plantefelt med gran. Det er ingen kjente mineralressurser innenfor planområdet.

Det er registrert et stort oppholds- og beiteområde for storvilt nord i planområdet. Ved Elvestad er det registrert to trekkveger i nord-sørlig retning. Verdien på området er registrert som viktig.

Fareområder

NVE's sine aktsomhetskart for jord og flomskred viser utsatte arealer i fjellsida ned mot Tomrefjorden og i Uralia. De samme områdene ligger innenfor aktsomhetsområde for snø og fjellskred.

Det er gjennomført flomberegninger for vassdragene innenfor området (SWEKO – 2020) som et grunnlag for arbeidet med reguleringsplan.

Den øverste delen av skogen langs Tomrefjorden opp mot fjellet er klassifisert som verneskog, det vil si at den er vernet etter skogbruksloven med bakgrunn i at den beskytter mot naturskader og gir vern mot vær og vind.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E39 4- felts motorveg på strekningen Ørskogfjellet- Vik. Reguleringsplanen skal legge til rette for en trinnvis utbygging, hvor 2-felts veg med forbikjøringsstrekninger er aktuelt som første trinn ved framtidig utbygging på strekningen.

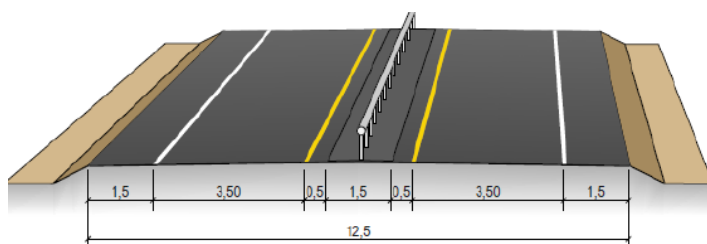
Overordnede mål for utbyggingen av E39 Ålesund- Molde er:

- Å legge til rette for et felles bo og arbeidsmarked
- Redusere reisetiden mellom de to byene til under 1 time
- Bedre framkommelighet
- Økt trafikksikkerhet

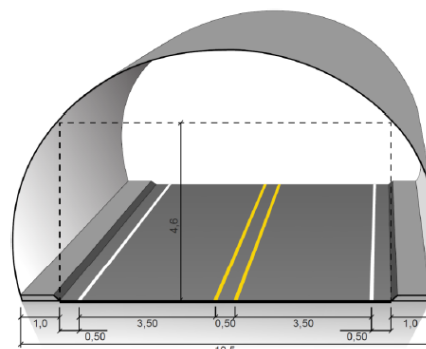
3.4 Vegstandard

Veg- og tunnelstandard fastsattes ut fra prognoser for fremtidig trafikk. Det er utført trafikkberegninger for strekningen Ørskogfjellet- Vik som viser en trafikkmengde på 6400 kjt/d for prognoseåret 2060.

I henhold til Statens vegvesen's gjeldende vegnormal N 100 tilsier dette vegbredde på 12,5 m inkludert midtdeler og en fartsgrense på 90 km/t (H5- veg). Tunnelprofil T10,5- 80 km/t. Denne vegstandarden skal ha minst 1 forbikjøringsfelt pr. 10 km i hver retning.



Figur 4 Tverrprofil H5 12,5 m



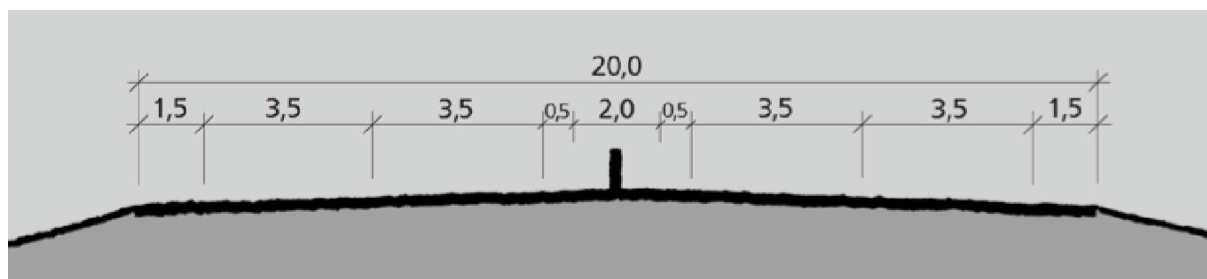
Figur 3 Tunnelprofil T10,5

I reguleringsplanen vil det bli satt av areal til en framtidig bygging av 4- felts veg med midtdeler og doble tunnellop i tråd med statlige mål for E39 Ålesund- Molde.

Det skal legges til rette for en trinnvis utbygging hvor 2- felts veg med forbikjøringsstrekninger og enkelt tunnellop er aktuelt som første trinn i tråd med trafikkgrunnlaget på strekningen.

Statens vegvesen la fram tidligere i år et forslag til en ny vegstandard for 4- felts veg med en smalere vegbredde for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i vegprosjekter. Regjeringen har nå gitt sin tilslutning til forslaget. For veger med trafikkmengde mellom 6 000- 12 000 kjt/d legger den nye standarden opp til vegbredde mellom 19,0-21,5 meter og skulderbredde på mellom 1,5 og 2 meter og en fartsgrense på 110 km/t.

For reguleringsplanen E39 Ørskogfjellet- Vik legges en vegbredde på 20 m til grunn. Dette tilsvarer et tverrprofil etter vegklasse H8 i tidligere HB N100. Tilgrensende parsell E39 Vik- Julbøen er planlagt etter H8- standard. Ut fra ønsket om en enhetlig standard på vegnettet legges samme tverrprofil til grunn på strekningen Ørskogfjellet- Vik. Tunnel planlegges med to løp med tunnelprofil T 10,5 og en kjørebanebredde på 7,5 m gjennom tunnelen.



Figur 5 Tverrprofil smal 4- felts veg, vegbredde 20 m

Figur 5 viser tverrprofil for fire- felts motorveg med midtdeler og en total vegbredde på 20 m inklusive midtdeler, kjøreareal og skulder. I tillegg vil nytt framtidig vegareal inkludere nødvendig areal til rekkverk, skjæringer og fyllinger, areal for plassering av skjermingstiltak, planskilte kryssløsninger med parkeringsareal, adkomstveger/ tilførselsveger mm. Det må også settes av areal til bygge- og anleggsarbeidet og til massedeponi.

Kravet til kryssavstand for 4- felts motorveg er 5 km.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringsplan for Ørskogfjellet- Vik.

4.1 Nasjonale premisser

- Relevante lover og forskrifter
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T 1442/ 2016
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T 1520/ 2012
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Nasjonale miljømål for vassdrag

4.2 Nasjonal transportplan

- Meld. St.33 Nasjonal transportplan 2018-2029, side 292 og 321
- Handlingsprogram 2018-2023(2029) under omtale av perioden, side 179

4.3 Planstatus for området

- Kommuneplanens arealdel for Vestnes 2015-2025, vedtatt 01.10.2015 i Vestnes kommunestyre
- Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i planområdet:

- Planid 0144	Vik- Nerås	2016/ 2019
- Planid 0048 E1	Vik Industriområde E1	2007
- Planid 0013	Ørskogfjellet	1975
- Planid 0055	Ørskogfjellet 2	1989
Planid 0110	Skitnesetra	2009
- Pågående omregulering av Vik- Nerås (søndre del av planen) Svv 2020/2021

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*». Konsekvensutredningen (KU) utføres med utgangspunkt i forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 fra februar 2018.

Metoden for konsekvensutredning skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører, og omfatter både prissatte og ikke – prissatte konsekvenser. Utredningsprogram og metode for prissatte og ikke- prissatte tema er gitt i kap. 5.

5.1 Alternativer som foreslås utredet

I silingsrapporten er det vurdert to alternative vegtraséer A om Tomrefjorden og B Ørskogfjellet med lang tunnel. Rapporten konkluderer med at begge alternativ er gjennomførbare, men Statens vegvesen anbefaler at alternativ B legges til grunn for reguleringsarbeidet med følgende begrunnelse:

- Alternativ A blir liggende i et krevende terreng og vil medføre store inngrep i landskapet. Krysset på Vik vil på grunn av stigningsforholdene dominere mer i landskapet, og vil kreve lengre ramper og x m ekstra kjørefelt i sørlig retning fra kryssområdet.
- Alternativ A vil legge større beslag på areal regulert til industriareal enn alternativ B.
- Området langs fjellsida i Tomrefjorden er flom- og skredutsatt og hydrologiske beregninger viser at det er store vannmengder som skal håndteres. Det er knyttet stor usikkerhet både til omfanget av skredsikringstiltak og tekniske løsninger. Alternativet vil kreve flere konstruksjoner enn B.
- De foreløpige kostnadsvurderingene viser at alternativ A kommer noe bedre ut enn alternativ B. Kostnadsforskjellen er beregnet til 37 mill. kr. for en 2- felts veg og 174 mill. for 4- felts veg. Det at alternativ A har kortere tunnel og lengre dagsone er utslagsgivende for kostnadsdifferansen.
- På grunn av grunnforhold, vannhåndtering og skredproblematikk, vil usikkerheten være større for alternativ A enn alternativ B, slik at bildet kan endres.
- Konfliktpotensiale for ikke- prissatte tema er høyt for alternativ A og lavt for alternativ B.

Kryssplassering

Alternative plasseringer av kryss og krysningsmuligheter på Ørskogfjellet skal utredes i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Reguleringsplanen som legges fram for vedtak vil kun vise én løsning, men i planbeskrivelsen som følger reguleringsplanen skal det legges *spesiell vekt på å redegjøre for hvilke vurderinger og hensyn som ligger til grunn for anbefalt løsning.*

Underveis i planleggingen skal det opprettes kontakt med Vestnes kommune og innsigelsesmyndigheter for innspill og synspunkt. Det er også aktuelt å involvere Ålesund kommune for å klarlegge hvordan valg i forbindelse med reguleringen av strekningen Ørskogfjellet – Vik kan påvirke videre planlegging med E39 i Ålesund kommune.

0 – Alternativet

Alternativet som representerer en *videreføring av dagens status* blir kalt referansealternativet eller 0- alternativet. Referansealternativet danner grunnlaget som utbyggingstiltaket skal sammenlignes mot i den samfunnsøkonomiske analysen.

For parsellen Ørskogfjellet- Vik vil det ved sammenligningen være naturlig å ta utgangspunkt i at utbyggingen av ny E39 på strekningen Vik- Molde og trafikksikkerhetstiltak på fv. 661 realiseres og inkludere dette i referansen.

5.2 Prissatte konsekvenser

Prissatte konsekvenser utredes både for 4- felts veg og 2- felts veg.

5.2.1 Metode

Beregningen av prissatte konsekvenser utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte- kostnadsanalyser i forbindelse med vegprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et vegtiltak beregnet og sammenstilt.

Analysen av prissatte konsekvenser omfatter en rekke deltema som er omtalt under:

5.2.2 Støy

I gjeldende metodikk for konsekvensanalyser er det for støy opplevd plagethet som er prissatt. Det betyr at helsemessige effekter av støy ikke inngår direkte. Avbøtende støytiltak planlegges gjennomført i henhold til gjeldende regelverk. Støytiltakene skal kostnadsberegnes og inngår i investeringskostnader. I forbindelse med konsekvensutredningen skal det utarbeides støysonekart beregnet i 1,5 m høyde over bakken.

5.2.3 Lokal luftforurensning og klimagassutslipp

EFFEKT beregner endring i global og regional luftforurensning målt i CO₂- ekvivalenter og NO_x. Dette blir beregnet på bakgrunn av trafikkarbeid, hastighet og vegens utforming.

Klimagassberegningene i EFFEKT er basert på livsløpanalysemetodikk, og beregner endringer i utslipp som følge av beslaglegging av areal, bygging, drift- og vedlikehold og transport.

5.2.4 Kostnader

Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til håndbok R764 *Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*. Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Kostnadsberegningen skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %.

5.2.5 Samfunnsøkonomisk nytte

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-kostnadsanalyse. Nytte-kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-kostnadsanalysen er beskrevet i handbok V712 *Konsekvensanalyser*. I nytte-kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirksomheter det samme tiltaket gir. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFTEKT, der følgende vil bli utredet:

- Trafikant og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige

Prissatte tema framstilles samlet i en tabell og summeres for å vurdere samlet lønnsomhet, netto nytte og netto nytte pr. budsjettkrone.

5.3 Ikke- prissatte konsekvenser

Konsekvensutredning for ikke- prissatte tema gjennomføres iht. HB 712 for 4- felts veg.

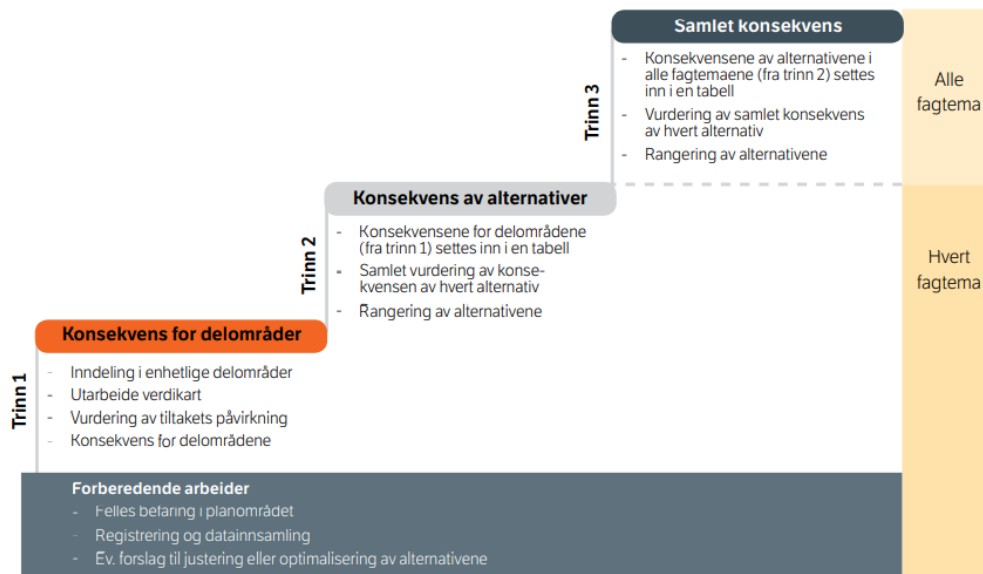
I tillegg skal reguleringsplanen synliggjøre konsekvensene ved et første utbyggingstrinn knyttet til de ikke- prissatte temaene.

5.3.1 Metode

Følgende ikke- prissatte tema skal utredes:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/ by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser

Konsekvensutredning for ikke- prissatte tema gjennomføres etter en tre- trinns metode som vist i figuren under. Trinn 1 og trinn 2 gjøres for alle fagtemaene, mens trinn 3 er en samla konsekvensvurdering av alle ikke- prissatte tema.

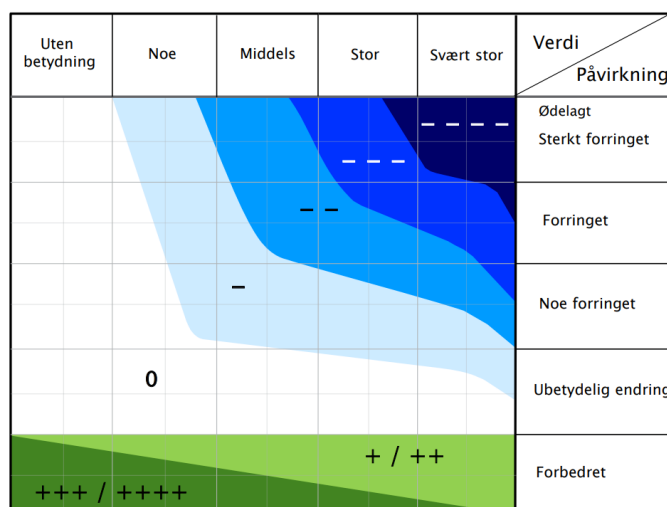


Figur 6 Tre- trinns metode for konsekvensutredning av ikke- prissatte tema

Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder (gjøres separat for hvert deltema)

På grunnlag av innsamlet kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har enhetlig funksjon, karakter og/ eller verdi og som derfor skiller seg fra tilgrensende areal. Tre begreper står sentralt når det gjelder analysen:

- **Områdets verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er fem- delt, fra «uten betydning» til «svært stor verdi».
- **Tiltakets påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak (ny veg). Påvirkning vurderes i forhold til 0- alternativet. Skala for vurdering av påvirkning er fem-delt fra «sterkt forringet» til «forbedret».
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta» (figur 7). Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse av et delområde.



Figur 7 Konsekvensvifta (kilde: Statens vegvesens håndbok V712)

Trinn 2: Konsekvens av vegtiltaket

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres (for hvert fagtema) en samlet konsekvensutredning av vegtiltaket.

Vurderingen skal begrunnes i tekst. Det må gå fram hva som har vært utslagsgivende for den samlede vurderingen. Beslutningsrelevant usikkerhet skal beskrives, sammen med forslag til aktuelle skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring.

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

Figur 8 Kriterier for fastsettelse av konsekvens

Trinn 3 : Samlet konsekvens for ikke- prissatte tema

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissatte temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

Figur 9 Kriterier for samlet vurdering av ikke- prissatte tema (V712)

5.3.2 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form.

Analysen vil dele tiltakets influensområde inn i ulike delområder basert på befaringer og kartgrunnlag. Landskapets karakter fastsettes for hvert delområde, og dette legges til grunn ved vurdering av temaets verdier.

Framføring av ny 4- felts veg i dagsonene vil medføre betydelige inngrep i landskapet. Utredningen vil beskrive inngrepets art i form av f.eks. høyde på skjæringer og fyllinger, kryssområder, forskjæringer til tunneler, konstruksjoner, støyskjermingstiltak, massedeponier m.m.

Beskrivelsen av påvirkning tydeliggjør på hvilken måte tiltaket endrer landskapets visuelle karakter. Avstanden til tiltaket og hvilken del av tiltaket som er synlig har betydning for hvor stor konsekvensen blir. Det skal gjennom planprosessen legges vekt på avbøtende tiltak og terrengtilpasninger.

Reiseopplevelse inngår også i vurderingen av landskapsbilde.

5.3.3 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers.

Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Påvirkning av støy på bruken av friluftsliv- og uteområder tas med under tema friluftsliv/ by- og bygdeliv.

Vurderingen skal belyse om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Tiltakets virkninger for barn og unge skal belyses og vurderes spesielt.

Det skal redegjøres for endringer/påvirkninger i forhold til ferdselslinjer og målpunkt som er viktige for beboere i de berørte områdene. Evt. endret bruk av lokalvegssystemet og tilbudet for gående og syklende skal inngå i vurderingene. Det skal i planleggingen legges vekt på avbøtende evt. kompenserende tiltak knyttet til barriereeffekten av ny veg.

Det vil være aktuelt å innhente innspill fra aktuelle brukergrupper i planprosessen, f.eks. turlag, skilag, friluftsansjoner mm.

5.3.4 Naturmangfold

I dette temaet innhentes det kunnskap om verdifulle områder knyttet til naturmangfold og det gjøres en vurdering av hvilken påvirkning tiltaket har på disse områdene. Temaet utredes med vekt på enkeltlokaliteter og landskapsøkologiske trekk. Utredningen skal belyse omfang med tanke på

arealbeslag, forurensning og oppsplitting av naturområder. Utredningen vil vurdere naturmangfold knyttet til økosystemer både i vann og på land.

Kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Statens vegvesen har derfor initiert ny naturtypekartlegging etter DN- håndbok 13. Det er SWECO som har gjennomført registreringene, og endelig rapport forventes å foreligge tidlig i 2021.

Feltundersøkelsene ble gjennomført i september 2020 forholdsvis sent i vekstsesongen og det kan være aktuelt å supplere registreringen i løpet av 2021. Naturtypekartleggingen har vært avgrenset til B- alternativet. Dersom A velges må det gjøres supplerende registreringer i den nordre delen av planområdet.

Tiltaket vil potensielt medføre konsekvenser gjennom nærføring til naturrestatene og myrområder. Det skal vurderes mulige erstatningsarealer for myr (restaurering av myr andre steder) som et kompenserende tiltak.

I tillegg antas det konflikter med ytterligere naturtypelokaliteter, leveområde for vilt og utfordringer ved nærføring til vassdrag. Vassdrag med viktige biologiske funksjoner omtales og påvirkning vurderes. Det skal gjennomføres elveøkologisk kartlegging av berørte elvestrekninger og avbøtende skal vurderes.

Kartleggingen av oppholdssted og beiteområder for vilt er fra 1985. De delene av området der vegen går i dagen og som vurderes å kunne ha verdi for vilt skal kartlegges på nytt i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

5.3.5 Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap.

Planområdet er vurdert å ha høyt potensiale for funn av automatisk fredede kulturminner. Både ved Vik og på Ørskogfjellet er det påvist flere kull – og jernframstillingsanlegg, og det er også potensial for viktige arkeologiske funn knyttet til seterområdene. Møre og Romsdals Fylkeskommune har gjennomført undersøkelser etter Kulturminnelovens § 9 høsten 2020. Resultatet av undersøkelsene forventes tidlig i 2021 og vil inngå i konsekvensutredningen. De arkeologiske undersøkelsene har vært avgrenset til B- alternativet. Dersom alternativ A velges må det gjøres supplerende registreringer i den nordre delen av planområdet.

Det er potensiale for konflikt med kulturminner ved fremføring av ny veg. Reguleringsplanen skal redegjøre for konsekvenser, og det skal spesielt fokuseres på avbøtende tiltak. Vurderingen skal også omfatte anleggsperioden.

5.3.6 Naturressurser

Fagtemaet omfatter naturressurser som dyrket mark, utmarksressurser som beite, jakt og fiske, vann og mineralressurser.

Planområdet har lite dyrket mark, og det er derfor i utgangspunktet få og små virkninger knyttet til denne naturressursen. Alt jordbruksareal skal kartlegges, og avgang som følge av tiltaket skal beregnes og legges til grunn ved vurderingen av konsekvens. Det gjelder også areal som går ut av produksjon som følge av arrondering eller dårligere tilgjengelighet.

Omfanget av næringsmessig utnyttelse av jakt i områder er ikke kjent og må kartlegges nærmere.

5.3.7 Sammenstilling av prissatte og ikke- prissatte konsekvenser

Sammenstilling av prissatte og ikke- prissatte konsekvenser gjøres for å komme fram til en samlet vurdering av vegtiltaket.

5.4 Støy og luft

Utredning og ivaretagelse av støy skal gjøres med grunnlag i T 1442/ 2016 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*.

Følgende skal beregnes:

- Dagens situasjon
- Beregning av ny situasjon (fremskrevet trafikk) uten skjermingstiltak
- Beregning av ny situasjon (fremskrevet trafikk med skjermingstiltak).

Behov for skjerming langs vegstrekningen beskrives, og nødvendige støytiltak for 4- felts veg innarbeides i reguleringsplan. Det skal også gå frem hvilke eiendommer som skal gis tilbud om lokale skjermes/ fasadetiltak, og hvilke kriterier som skal gjelde for tilbud om slike tiltak. Støyforholdene ved tunnelportaler skal vies spesiell oppmerksomhet.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T- 1520/ 2012 skal legges til grunn for vurdering av lokal luftkvalitet. Luftkvaliteten rundt tunnelen skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

5.5 Klimagassutslipp

Det skal utarbeides klimabudsjett etter Statens vegvesens metode VegLCA. Et klimabudsjett identifiserer de store bidragsyterne (elementer, prosesser og utslippsfaktorer) til et prosjekts utslipp. Dette utgjør et grunnlag for videre arbeid med å vurdere tiltak som kan redusere klimagassutslipp. Potensiale for klimakutt skal kartlegges og effekten av tiltakene skal beregnes og vurderes.

Da vegtiltaket vil gå gjennom myrområder har vegvesenet fått utført kartlegging av myrddybde ved hjelp av georadar i nærområde for planlagt vegtrasé (alternativ B). Hvis alternativ A velges må det gjennomføres tilsvarende undersøkelse i dagsonen i nord for dette alternativet.

5.6 Risiko- og sårbarhet (ROS)

En risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse er en systematisk metode for beskrivelse og vurdering av uønskede hendelser. En ROS- analyse etter V 712 skal vurdere hvorvidt og på hvilken måte den planlagte utbyggingen resulterer i økt eller redusert risiko og sårbarhet og samfunnssikkerhet. Metodikken bygger på DSBs veiledere og skal bidra til at generelle krav i lovverket og Statens vegvesens kvalitetssystem følges. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbygging. Aktuelle forebyggende / avbøtende tiltak skal innarbeides i reguleringsplanen. Analysen skal gjelde både for anleggsfasen og for ferdig veganlegg.

Risiko og sårbarhet vil ofte være knyttet til uønskede hendelser eller farer i disse tre områdene:

- **Naturfare:** Ekstremvær, flom, skred (jord, snø, stein, kvikkleire, sørpe), skogbrann, herunder også slik fare som følge av framtidige klimaendringer
- **Store ulykker:** Transportulykke, farlige stoffer, skipsulykke, brann i objekter på/nær vegen, konstruksjonssvikt m.m.
- **Tilsiktede handlinger:** Terror, sabotasje, kriminelle handlinger m.m.

Det skal foretas en egen vurdering av trafiksikkerhet og risikoforhold for tunnel.

5.7 Trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse

Det skal i henhold til Statens vegvesens håndbok V 712 *Konsekvensanalyser* gjennomføres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse etter Vegsikkerhetsforskriften § 3.

5.8 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.2 (prissatte konsekvenser) og 5.3 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Avlastet veg og evt.forslag til omklassifisering
- Omkjøringsveg (ved stengt tunnel)
- Gang- og sykkeltrafikk
- Kollektivtrafikk
- Massehåndtering (både permanent og midlertidig)

- Anleggsgjennomføring
- Grunnforhold
- Naboskap, berørt bebyggelse og eiendom
- Barn og unges interesser
- Folkehelse

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

Forslag til planprogram inkludert silingsrapport sendes på høring til berørte myndigheter, interesseorganisasjoner og grunneiere og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med nytt varsel om planoppstart. Frist for uttalelse til planprogrammet skal være minst 6 uker. Endelig planprogram fastsettes gjennom politisk behandling i Vestnes kommune.

Konsekvensutredning

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljø og samfunn. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurderingen av konsekvensene.

Reguleringsplan

Statens vegvesen utarbeider forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning på bakgrunn av planprogrammet og øvrige innspill til planarbeidet. Planforslaget skal inneholde tre deler: plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse. Plandokumentene skal til sammen vise tiltaket og bruk av arealene som blir berørt.

Høring av planforslag:

Detaljregulering med konsekvensutredning skal legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse i minimum 6 uker. Etter oppsatt framdrift blir dette i september- oktober 2021. Etter hørings-perioden vil Statens vegvesen bearbeide planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader. Blir det gjort vesentlige endringer i planen skal den ut på nytt offentlig ettersyn. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret i Vestnes kommune.

6.2 Informasjon og medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke

både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det ble gjennomført et åpent informasjonsmøte den 24. februar 2020 i forbindelse med forrige varslingsplanoppstart. Her ble det informert om reguleringsplanprosessen og mulighetene for medvirkning/ påvirkning.

Underveis i planprosessen vil det gjennomføres egne møter med de som blir særlig berørt og de som har særlige interesser i saken. Det er lagt opp til et nytt åpent informasjonsmøte i forbindelse med høringen av planforslaget.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Gjennom hele prosessen vil Statens vegvesen og kommunen være tilgjengelig ved direkte kontakt.

Videre legges det opp til et tett samarbeid med kommune og sentrale høringsinstanser som Fylkeskommunen, Fylkesmannen, Norges vassdrags- og elektrisitetstjeneste for å finne gode løsninger og forebygge innsigelser og dermed forsinkelser i planbehandlingen.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside:

<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39alesundmolde/orskogfjelletvik>

6.3 Framdrift

Hendelse	Tidsrom
Varsel om planoppstart/ utlegging av planprogram til offentlig ettersyn og høring	4. jan 2021- 15. febr.
Merknadsbehandling- oversendelse til kommunal behandling	15. februar- 1. mars
Oversendelse av planprogram til kommunal behandling	1 mars
Fastsatt planprogram	Apr. 2021
Høring / offentlig ettersyn av reguleringsforslag	Sept- okt. 2021
Åpent informasjonsmøte	Sept. okt 2021
Vedtak av reguleringsplanen	Nov.- des. 2021



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

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

vegvesen.no

Trygt fram sammen