



**VOLDA KOMMUNE**

## MØTEINNKALLING

**Utvalg:** Formannskapet  
**Møtestad:** Voldsfjorden, Volda rådhus  
**Dato:** 02.10.2017  
**Tid:** 12:00

Forfall skal snarast meldast til servicekontoret/utvalsekretær på telefon 70 05 87 00 eller [postmottak@volda.kommune.no](mailto:postmottak@volda.kommune.no), som kallar inn vara. Varamedlemer møter difor berre etter eiga innkalling.

Folkevalde, både medlemer og varamedlemer, plikter å møte jf. kommunelova § 40 nr. 1, med mindre det ligg føre gyldig forfall.

Den som ønskjer å stille spørsmål om sin habilitet i ei sak, jf. forvaltningslova § 6 og kommunelova § 40 nr. 3, skal melde dette til utvalsekretær i god tid før møtet. Dette også grunna eventuell innkalling av varamedlem, jf. forvaltningslova § 8, 3. ledd.

Møtet er ope for publikum, men kan verte lukka ved handsaming av saker som inneheld informasjon som er unnateke offentlegheit.

Saksdokumenta er lagt ut til offentlig ettersyn på Volda kommune si heimeside <https://innsyn.ssikt.no/volda/dmb> og på servicekontoret.

Jørgen Amdam  
ordfører



## **SAKLISTE**

<b>Saksnr.</b>	<b>Sak</b>
PS 150/17	<b>Godkjenning av innkalling og sakliste</b>
PS 151/17	<b>Godkjenning av møteprotokoll frå forrige møte</b>
PS 152/17	<b>Planid 2016001 - reguleringsplan E39 Volda - Furene. Planframlegg til offentlig ettersyn.</b>
OS 140/17	<b>Planid 2012012 Fylkesveg 651 - E39 Småbåthamna - Elvadalen. Vidare framdrift - orientering om alternative trasear frå Statens vegvesen</b>
PS 153/17	<b>Grunnavtalar bruar og turveg i Elvadalen</b>
PS 154/17	<b>Høyring - forslag til endringar i barnehagelova</b>
PS 155/17	<b>Bygging av breiband (ekom anlegg - fiber) frå Halkjelsvik til Folkestad</b>
PS 156/17	<b>Framlegg om framhald av Volda som fairtrade-kommune</b>
PS 157/17	<b>Orienteringssaker</b>
OS 141/17	<b>Innspel frå grendautval og grendalag - Høring på ferjerute Volda-Lauvstad - Lauvstad og Velsvik grendautval og Dravlaus- og Innselsetbygda grendalag</b>
OS 142/17	<b>Etablering av skjergardsteneste i Møre og Romsdal</b>
OS 143/17	<b>Avvikling av kommunale heimevernsnemder</b>

**PS 150/17 Godkjenning av innkalling og sakliste**

**PS 151/17 Godkjenning av møteprotokoll frå forrige møte**



## SAKSDOKUMENT

---

Sakshandsamar: Per Heltne

Arkivsak nr.: 2016/11

Arkivkode: 2016001

---

**Utvalsaksnr**

**Utval**

**Møtedato**

152/17

Formannskapet

02.10.2017

### **PLANID 2016001 - REGULERINGSPLAN E39 VOLDA - FURENE. PLANFRAMLEGG TIL OFFENTLEG ETTERSYN.**

#### **Administrasjonen si tilråding:**

*Reguleringsplan for E39 Volda -Furene slik det går fram av planomtale, ruteringsføresegner og reguleringsplankart datert 01.09.2017 vert fremja og lagt ut til offentleg ettersyn i samsvar med reglane i Plan og bygningslova §12-10*

#### **Vedleggsliste:**

Planhefte

Planomtale datert 01.09.2017

Reguleringsføresegner datert 01.09.2017

Reguleringsplankart datert 01.09.2017

#### **Uprenta saksvedlegg:**

Tekniske teikningar

Plan- og profildeikningar

Illustrasjonar

Andre uprenta vedlegg

- Originalmerknader samla i eige hefte
- Støytredning for E39 Volda–Furene, Rambøll AS, mars 2017
- Vurdering av lokal luftkvalitet, Rambøll AS, mars 2017
- Borne- og studenttrakkregistrering, SVV 2016
- Kulturminnerapport, Møre og Romsdal fylkeskommune (under utarbeiding)

## Saksopplysningar/fakta:

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Volda kommune utarbeidd framlegg til reguleringsplan for strekninga Volda-Furene på E39.

Tiltaket omfattar ny E39 mellom Volda og Furene, og inngår som eitt av fleire tiltak langs riksveggrute 4a, - E39 Stavanger - Ålesund.

I forkant av planarbeidet vart det utarbeidd kommunedelplan for vegprosjektet, med tilhøyrande konsekvensutgreiing.

*"Kommunedelplan E39 Volda-Furene - med framlegg til arealbruk for tilgrensande område»* vart vedteken i Volda kommunestyre 18.12.2014, sak PS 153/14.

I kommunedelplanprosessen vart fleire traséalternativ vurdert før den no viste løysinga vart valt.

Planlagt vegstrekning ligg i Volda kommune, og strekkjer seg frå Rotset/Øyraelva og til kryss med dagens E39 ved rundkøyringa ved kryss fv. 653 i Furene.

Lengda på dagens E39 mellom Volda (rundkøyringa i Sjukehuskrysset) og Furene er ca. 6,5 km.

Ved ny planlagt E39 på strekninga vert samla lengde om lag 3750 meter, der omlag 500 m er veg i dagen og resten som tunell.

Planane påverkar også i grenseområda mot Ørsta kommune, der viktige viltinteresser og vegtiltak som lenging av Tormyrvegen og tilkomst til flyplassen står sentralt.

I tillegg til ny E39 inngår utbetring og omlegging av lokalvegar og løysingar for gang og sykkel i Volda i planen. Likeeins er arealbruk for tilgrensande areal til vegen med både i sentrumsområdet og i Furene.

Gjennom reguleringsplanen skal ein vise konkret utforming av utbyggingsområdet, så detaljert at konsekvensane av tiltaket og omsyna til bruk/vern av dei areala som blir råka av utbygginga kjem klart fram.

Reguleringsplanen skal også vere så detaljert og teknisk vurdert at det gir realistisk grunnlag for fastsetting av kostnader for prosjektet, med inntil +/- 10%.

Reguleringsplan er også eit nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon av grunn.

### Planprosess:

Statens vegvesen har heimel i PBL §§ 3-7 til å gjennomføre plantiltak for planlagt vegutbygging.

Då planen omfattar mykje anna infrastruktur i sentrumsområdet og tilhøyrande arealbruk tilknytt dette, er planen utarbeidd som områderegulering i samsvar med Plan og bygningslova §12-2.

Kommunen har gitt Statens Vegvesen løyve til å gjennomføre slik planlegging ved vedtak i Volda Formannskap i sak 56/17 den 18.04.2017.

Planprosessen, teknisk planlegging og utarbeiding av reguleringskart og plandokumenta elles, er såleis gjennomført av Statens vegvesen i samråd med Volda kommune.

Plan- og bygningslova stiller klare krav til medverknad i planarbeidet.

For denne reguleringsplanen gjeld dette i hovudsak berørte naboar, Høgskulen i Volda- (inkludert Statsbygg) og Helse Møre og Romsdal (med representantar for Volda sjukehus), samt regionale planmynde..

Oppstart av planarbeidet vart varsla 07.04.2016 og annonsert i avisene Møre og Mørenytt og på kommunen og vegvesenet sine heimesider, i medhald av plan- og bygningslova (PBL) § 12-8.

Det vart samstundes sendt brev med varsel om oppstart til berørte grunneigarar, organisasjonar og offentlege myndigheiter, med frist for innspel og merknader til oppstartvarselet.

I februar 2016 vart det gjennomført ein idèverkstad for prosjektet, med ei rekkje inviterte deltakarar frå administrativ og politisk leiing i både Ørsta og Volda, regionale faginstansar, representantar for næringsliv, samferdsel, beredskap og nokre særskilt berørte grunneigarar.

Gjennom planprosessen har dei berørte faginstansar og partar hatt anledning til å medverke ved fleire høve.

I tillegg til dei formelle høyringsperiodane ved varsel om oppstart, har ein i perioden med utarbeiding av planmaterialet hatt møter med berørte partar, og det har vore anledning til å kome med ytterlegare innspel til arbeidet.

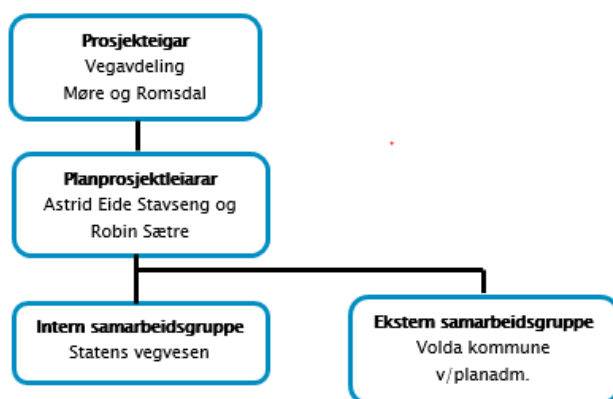
Vert planframlegget no lagt ut til offentlig ettersyn vil alle berørte grunneigarar og øvrige partar, samt offentlege fagorgan bli tilskrivne. Kvar einskild har då på ny høve til å kome med skriftlege innspel til planarbeidet.

Så langt ein kan sjå er planprosessen gjennomført på ein god måte sett i høve til medverknad og høyring og i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12 - 8.

Organisering:

Planlegginga har vore organisert gjennom ei prosjektgruppe bestående av representantar frå Volda kommune og Statens vegvesen.

Tiltakshavar -Statens vegvesen-, har gjennomført det praktiske planarbeidet i nært samarbeid med kommunen.



Frå kommunenadministrasjonen er det hovudsakleg planseksjonen som har medverka i planarbeidet, men også barnerepresentant i plansaker og teknisk sektor har bidratt i prosessen.

Den interne samarbeidsgruppa i Statens vegvesen har vore støttefunksjon i planprosessen tilknytt fagområda - vegplanlegging-, geologi og geoteknikk -, trafikkteknikk og støy-, formgiving og estetikk-, eigedomsforhold og grunnverv -, utbygging- drift og vedlikehald-. Fagansvarlege for gange og sykkel har også bidratt her.

### Framdriftsplan:

Etter opprinneleg framdriftsplan var målsettinga at planframlegg skulle vere klart for utlegging til offentleg ettersyn i februar 2017, og ein godkjent plan i april 2018.

Endra føresetnader gjennom nye statlege plan-retningslinjer og oppdaterte trafikketal har gitt utfordringar i planprosessen, som difor også har gitt utsettelse i tid.

Mellom anna har det måtta bli avklara om tunellen skal planleggast og eventuelt byggast med eit eller to løp. (alt. eit løp med paralell redningstunell).

Det måtte avklarast løyve til avvik i høve til gjeldande planleggingsreglar for etablering av rundkøyring på europaveg.

Kravet til 2-felt tunellløyving er basert på prognosar for trafikketal framskrive til 2041.

Dette er såleis no avklara. Vegene skal planleggast med 2 løp, men det vert teke sikte på bygging av eit løp no.

(Dette med unntak av at forskjeringa i sentrumsområdet vert sprengt ut fram til tunellpåhogg i fast fjell som del av slik førsdte utbyggingsfase.)

Desse avklaringane og endringane har gitt fylgjande ny framdriftsplan for det vidare reguleringsplanarbeidet:

Milepæl	Når/frist
Oversending til kommunen for høyring og utlegg til offentleg ettersyn	september 2017
Høyringsperiode	Oktober-november 2017
Medverknadsprosess/open kontordag	Oktober 2017
<b>Godkjenning av reguleringsplan i kommunen seinast</b>	<b>April 2018</b>

Så sjølv om planprosessen til no har drege ut grunna endra føresetnader, synest det likevel vere mogeleg å nå målsettinga om godkjenning av reguleringsplan innan april 2018.

### Finansiering

E39 Volda-Furene ligg inne i Nasjonal transportplan (NTP) med 900 mill. kroner i siste halvdel av perioden 2018-2029.

I NTP er kostnaden basert på kommunedelplan (+25 %) med eitt tunnellop, der andelen statlege midlar er 600 mill. kroner.

I prioriteringa er det føresett at det vert tilslutning om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Kommunestyra i Volda og Ørsta har gjennom prinsippvedtak slutta seg til deltaking i slik bompengeløysing.

Det er etablert ei felles styringsgruppe og administrativ arbeidsgruppe for å utforme grunnlag for ein endeleg bompengepake for Volda /Ørsta, der m.a. E39 Volda -Furene er det bærande element.

Som sagt har nye trafikketal medført behov for å regulere for to tunnellop. Utbygging som vist i reguleringsplanen med to separate tunellløp vil ut frå dette ha ein samla kostnad på 1815 mill. kroner. Utrekna av St. Statens vegvesen med ei detaljering på +10 %.

Basert på at ein berre vil bygge 1 tunellløp i eit eventuelt første byggetrinn, er kostnadane for dette rekna til 1142 mill. kroner (Innanfor +10 %).

Etter som kostnadane med klargjering av forskjering på Volda-sida er med i eit 1. byggesteg, og ein har lagt inn betydelege ressursar i valgte løysingar både i Furene-, ut frå omsyn til

landskap, vilt og landbrusinteresserm.m, og i sentrum-, gjennom omfattande behov for omlegging i det lokale vegnett og anna infrastruktur og ei betre løysing for fotgjengarar og syklistar, finn ein ikkje kostnadsauken så dramatisk.

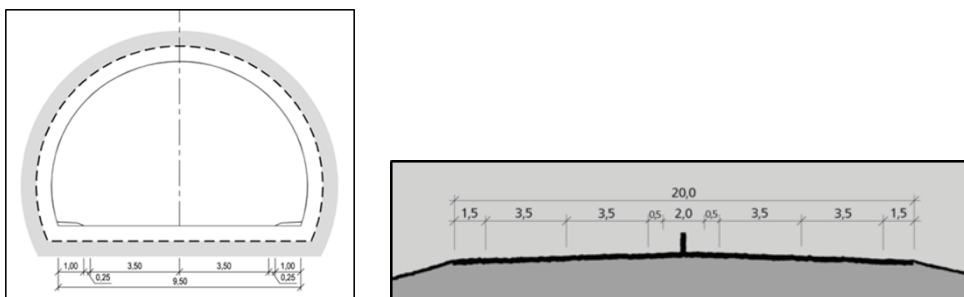
At heile forskjeringa og dei 300 første meterane på Volda -sida er med i slik 1. fase gjer også at heile eventuelt 2. byggesteg kan drivast frå Furenesida.

Realisering av prosjektet er vidare avhengig av prioritering i Nasjonal transportplan (NTP), samt at ordning med bompengefinansiering i Volda/og Ørsta kommune vert godkjent. Det vert her jobba med ein felles «samferdselspakke» der bompengedelen av utbygging av E39 Volda-Furene inngår, saman med ulike andre vegrelaterte tiltak i dei to kommunane. Dette vil ein kome attende til med eigen prosess/sak om seinare når reguleringsplanen er godkjent.

### Om planinnhald, valde løysingar:

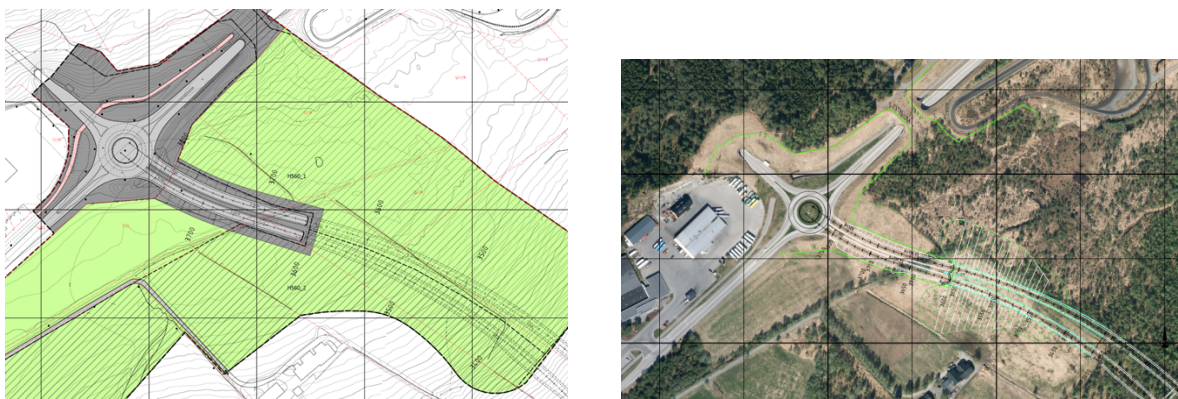
Sjølve tunelltraseen er det knytt lite konflikter til. Så langt det er klarlagt til no vil ikkje denne ha vesentlege konflikter med andre interesser, eller gje spesielle føringar for anna arealbruk på overflata. Eg viser såleis berre til vedlagt kart og beskriving for dette som ligg i plandokument og underliggende dokumentasjon.

Tunellane er dimensjonerte i samsvar med gjeldande vegnormalar med tilhøyrande tryggleiksforskrifter.



Jf. her omsynssone for tunnelen vist i plankart og føresegner.

Når det gjeld løysinga i Furene har det vore fleire rundar der ein har vurdert ulike alternativ. Det har vore reist motsegn til planane her ut frå m.a. viltinteresser og landbruksomsyn. Motsegnene har også vore knytt opp mot vilkår om at ei løysing for vidareføring av Torvmyrvegen til Furene skal kunne sikrast som del av planløysinga.



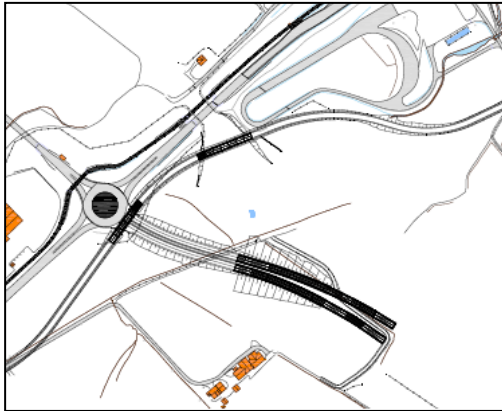
Planløysing i FurenePåkopling til eksisterande rundkøring som vert oppgradert.



Ved val av løysing her har ein oppnådd at motsegner knytt til viltinteresser og landbruk er trekt.

Vegen vert no liggande godt i terrenget.

Tidleg tunellpåhogg og lang overdekt betongportal gir god landskapstilpassing, betre løysing i høve til støy, og betre arrondering av attverande landbruksareal.



I planprosessen er det også avklara at planløysinga gir mulegheit for gjennomføring av forlenging av Tormyrvegen fram til Furene. Slik muleg løysing er vist som illustrasjon til plan. Løysinga er også akseptert av Fylkesmann/Fylkeskommune.

Dette prosjektet er no ikkje ein del av reguleringsplan. Dette må fremjast som eigen plan av Volda/Ørsta kommune og skal vurderast gjennomført som del av samla bompengepakke. Målsettinga er at reguleringsplan også for dette prosjektet skal vere på plass før byggestart på riksveg-anlegget.

I Volda sentrum er planen samla sett meir omfattande, sett i høve til anna infrastruktur og eit meir komplekst trafikkbilete.

Også her skal ein ut frå målsettinga for planarbeidet, m.a. legge til rette for:

- ein effektiv Europavegløysing som gir redusert reisetid på strekninga
- reduserer ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper
- sikre gode løysingar for gåande og syklande
- ivareta miljø og landskap i samspel med nærområda..(utdrag frå målsettingar i planarbeidet).

Dette er utfordrande når vegen går i gjennom eit sentrumsområde, der mykje av lokalt vegnett, lokal infrastruktur og tilgrensande bustader og anna utbyggingsareal vert sterkt påverka.

Nye trafikkteljingar i planprosessen, både for biltrafikk og for gåande /syklande viser høge trafikktal, men har og gitt auka forståing av ferdselssituasjonen i området, og eit betre grunnlag for val av løysingar.

Det kom ut frå dette tidleg til kjenne at løysingar vist i kommunedelplan burde vurderast på ny.

Særleg er det store innslag av gåande og syklande i området, mellom bustadområde og skular, mot butikkområde og mot idrettsområdet utfordrande.

Med dei høge trafikktala for bil både på E39 og på Vikebygdvegen, er det eit klart klart forskriftskrav at løysingar for fotgjengarar her må gjennomførast ved planfrie kryssingar.

I kommunedelplanen var dette skissemessig vist ved lange undergangar aust-vest under E39 og nord -sør under Vikebygdvegen. Dette ville ha gitt lange og truleg svært avvisande gangløysingar, der risiko for vill-kryssing ville bli stor.

I endeleg planforslag er det no i staden lagt til rette for ei planfri kryssløysing der E39 og kryss med Vikebygdvegen er senka ned og det vert lagt til rette for fotgjengarar og syklistar på eit nivå over, -om lag i høgd med eksisterande terreng.



Vist løysing gir gode tilhøve både for biltrafikken og for dei mjuke trafikantane i området og vert tilrådd.

I fylgje St. Vegvesen gir løysinga heller ikkje vesentleg kostnadsauke sett i høve til dei i kommunedeplanen viste løysingar med lange fotgjengarundergangar.

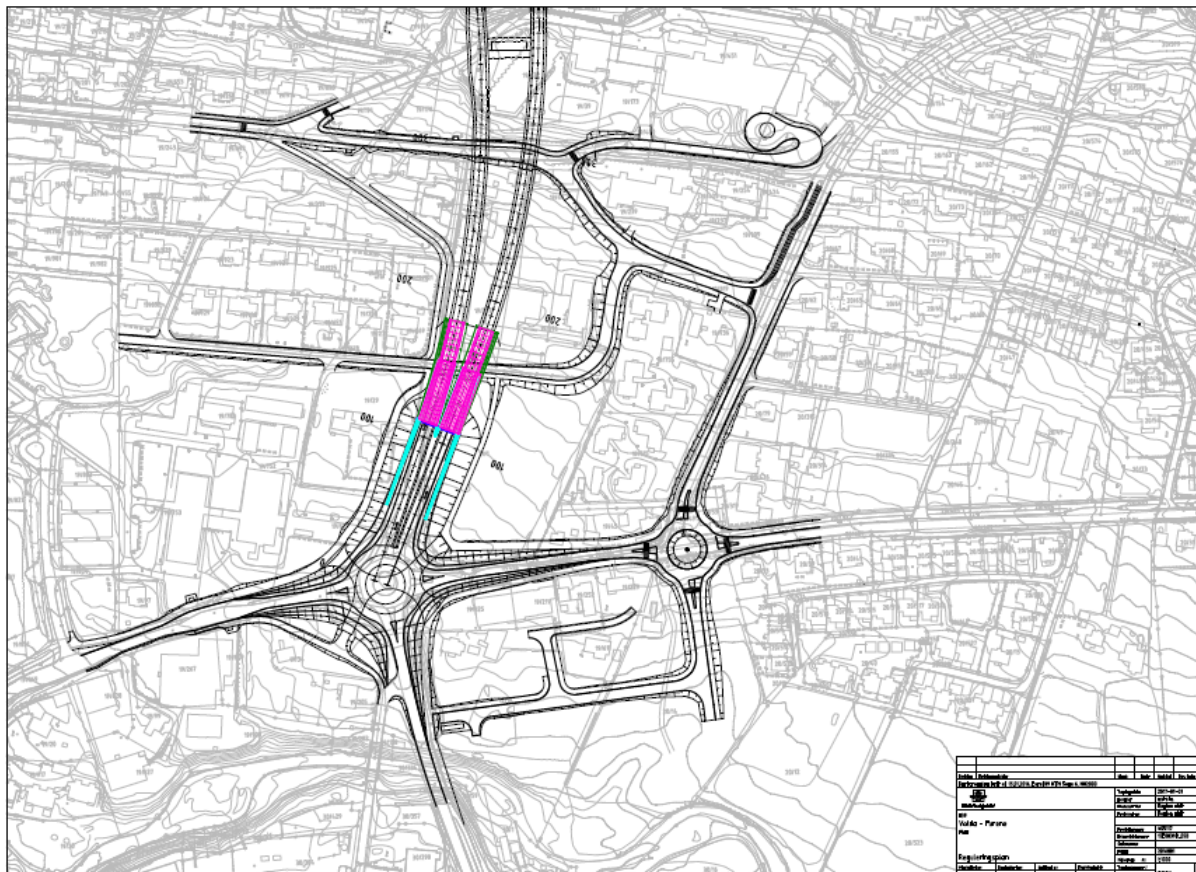
Ved senking av krysset har ein også gitt grunnlag for å nå fjellpåhogg tidlegare enn før antatt, noko som gir redusert kostnad for portalane og reduserte inngrep i eksisterande bustadeigedomar og tilgrensande areal.



Tidlegare fjellpåhogg og kortare betongportal gir mindre inngrep i området

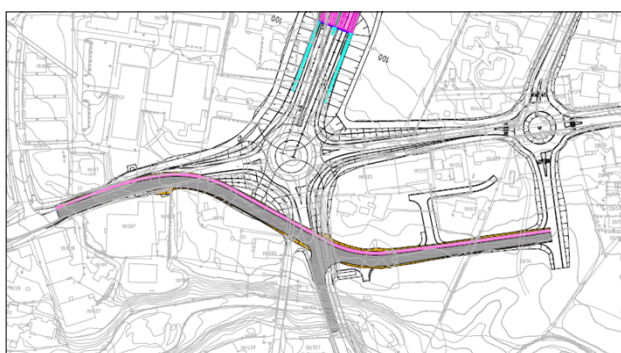
Lokalvegsløysingar:

Gjennom plan skal ein vesentleg del av lokalvegnettet i området tilpassast ny riksvegsløysing. Slike løysingar må gje gode og trygge tilhøve både i ein gjennomføringsfase for tunellanlegget og som permanente trafikkløysingane i områda som vert berørt.



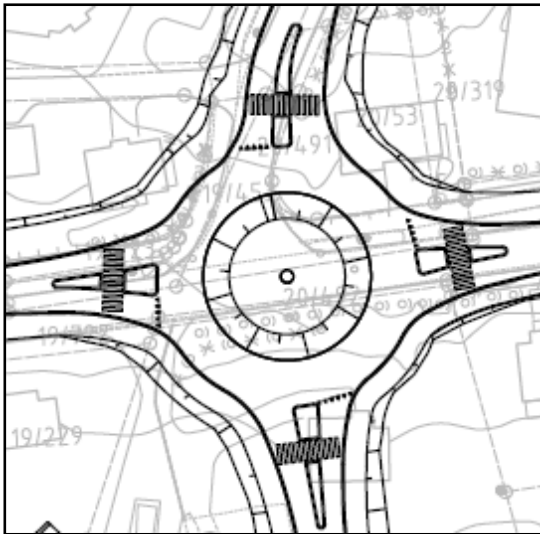
I hovudsak vert lokalvegomlegginga slik:  
 Vikebygdvegen vert seinka i krysset med E39 og stig oppatt mot Heltnevegen der det vert etablert ny rundkøyring for Heltnevegen og ny samleveg mot sør, som vil bli hovudtilkomst for alle areala på sørsida av vegen her. (BKB1 og BKB3).

Det vert også etablert ny tilkomst til forretningsområdet BKB3 frå denne samlevegen. Denne vegen vert også planlagt nytta som omkøyringsveg i samband med bygging av tunell. Jf. skisse mellombels omkøyringsveg nedanfor.



Heltnevegen vert justert stigningsmessig frå planlagt rundkøyring . Vidare vert det i plan lagt til rette for fortau også på austsida av Heltnevegen opp til Bakkevegen. Her er det også lagt til grunn naudsynte støyttiltak.  
 Sjukehusvegen vert etter planen stengd og mister sin funksjon som samleveg.

Kårstadvegen vert difor ført vidare austover langs Kløvertunvegen og ført ned forbi Kløvertunbygga til nytt kryss med Heltnevegen. I samband med dette krysset vert det også etablert høgresvingefelt i Heltnevegen.



Ny rundkøyring ved Heltnevegen x Vikebygdvegen    Høgresvingefelt ved nytt kryss mot Kårstadvegen

Gata Nytun vert gitt oppgradering med utviding mot sør, og lengd vestover til høgskuleområdet. Dette gir då mulegheit for etablering av varetilkomst til denne del av Høgskuleområdet og mot planlagt mediebygg/kulturhus, noko som har vore etterspurt i planprosessen.

Vidare er vegen i plan ført mot aust og inn på ny samleveg.

Sjukehusvegen vert stengd mot Kårstadvegen, og det vert etablert ny gangveggjennomgåande frå Kårstadvegen til fylkesvegen sør for høgskulen

I planprosessen har det også vore drøfta om eksisterande påkopling for Myravegen kunne oppretthaldast. Dette er no avklara og i planframlegget er dette vist oppretthalde omlag som i dag.

Tilkomst til sjukehusområdet er vist ivareteke som regulert intern veg som i dag.

Utbygging av tiltaka etter plan bør gjerast samla, særskilt sidan lokalvegnettet vert betydeleg endra.

I Volda sentrum må dei planlagde nye lokalvegane, inkludert løysingar for gåande og syklende, etablerast før ein kan starte bygging av tunnell og senking av rundkøyringa. Forlenging av Kårstadvegen til Heltnevegen, ny rundkøyring mellom Heltnevegen og Vikebygdvegen og vegarm frå denne rundkøyringa med omkøyringsveg til Elvegata, må vere etablert før ein kan starte utgraving og senking av dagens rundkøyring i Sjukehuskrysset.

Arbeidet på Volda-sida kan gå samstundes med at arbeidet vert oppstarta i Furene.

Det meste av tunnelen vil måtte drivast frå Furene-sida mot Volda. I Volda vil ein av omsyn til konstruksjon, byggeteknikk og fare for rystingar, legge opp til å bygge doble tunnellop om lag 380 meter inn i fjell i det første byggetrinnet m.a av hensyn til Volda sjukehus. (ligg inne i kostnadsoverslaget). All vidare bygging i eit 2. byggesteg vil då seinare kunne gjennomførast frå Furene-sida.

Konsekvensar for annan arealbruk og bygningar:

I Furene skal tilgrensande areal omkring ferdig veg i hovudsak tilbakeførast til Landbruksformål.

Ein stor del av areala ved tunellpåhogget og kryss med eksisterande veg, vil ha mellombels bruk som anleggs og riggområde.

Omsynsoner knytt til innflygingszone mot flyplassen er lagt inn med tilhøyrande føresegner. Vidare er Viltkorridoren teke omsyn til med eigen omsynssone med tilhøyrande føresegner.

I Volda sentrum rører endringane i vegsystemet ved fleire areal.

Det i dag u-bebygde område aust for Sjukehusvegen (del av 19/1) er i plan lagt ut til mellombels rigg og deponiområde for bruk i anleggsperioden.

Etterfylgjande bruksformål er vist som Offentleg og Privat tenesteyting (BOP), og med fylgjande føresegner.

### **3.2 Offentleg eller privat tenesteyting, BOP**

*Område BOP1 og BOP2 er avsett til formål offentleg og privat tenesteyting for å sikre utvidingsareal for Høgskulen og kommunen sine behov for ulike utbyggingsformål. Herunder også omsorgs- og sosialbustadar m.v.*

*Innanfor desse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål.*

*Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrert som del av bygg til offentleg/privat tenesteyting.*

*Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging.*

*Områda kan ikkje byggast ut før etter at ny E39 er bygd ut.*

Areal vest for Ny veg vert som i dag regulert til Offentleg og Privat tenesteyting (BOP), og med sikte på sikring av areala for Høgskulen og Kommunen sine bygg i området (Åsenbygget). Restarealet av tunområdet på gnr 19 bnr 29, (som ikkje går med til veg/gangveg) vert etter plan inkludert i dette området.

Områda ved Kløvertun og ved tidlegare Sunnmørsheimen vert vidareført til Offentleg og Privat tenesteyting (BOP) som i dag, med sikte på å sikre framtidig utviklingsareal for Sjukehuset-, høgskulen og ev andre offentlege behov.

Føresegner:

*Områda BOP3 og BOP4 er avsett til formål offentleg og privat tenesteyting for å sikre sjukehuset sitt behov for vidare utbygging.*

*Innanfor disse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål.*

*Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrert som del av bygg til off./privat tenesteyting.*

*Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging.*

Bustadområda nord for Vikebygdvegen, B1, B2, B3 og B4 vert vidareført som i dag. Ved større endring/utbygging på områda B1, B3 og B4 vert det stilt krav om ny reguleringsplan.

Dagens foretningsområde sør for Vikebygdvegen (Kiwi) vert søkt vidareført til foretningsformål i kombinasjon med kontor og bustad.

Området er i dag oppdelt i forretningstomta, eit eldre gardstun og fleire bustader. Etter innspel i planprosessen og ut frå endra føresetnader i vegsystem for området har ein funne det rett å legge ut heile området til kombinert formål Foretning, kontor ,bustad.

Eit sentrumsnært og attraktivt område med kort avstand til viktige funksjonar . Det vert såleis lagt til rette for relativ høg utnytting på området.

jf føresegnene:

*Område BKB3 kan nyttast til forretning/kontor/bustad kvar for seg eller som felles utbygging.*

*Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før utbygging.*

*Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 50 %. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 3 etg.*

Området mellom Jakobsen Kjøttvare og Myravegen vert i plan også lagt ut til samla byggeområde Bustad/Kontor med krav om detaljregulering før utbygging.

Det er gitt fylgjande føresegner:

#### **3.4 Bustad/kontor, BKB**

*Område BKB4 kan nyttast til bustad/kontor kvar for seg eller som felles utbygging.*

*Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før utbygging.*

*Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 40%.*

*Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 2 etg.*

*Delar av område BKB4 er omfatta av aktsemdssone for flaum, jf. figur 31 i kapittel 4.*

*Aktsemdssona er for grovt avgrensa til å vise i områdeplanen. Reell flaumfare må avklarast ved detaljregulering for området.*

På området er det eit eldre tun som ein opprinneleg hadde ynskje om å ta vare på som eit kulturminne.

Bustadhuset står heilt inn i planlagt veg og må uansett rivast eller flyttast. Vidare gjer andre inngrep i området med vegar, gangvegsløysing og mellombels veg, at inngrepa i området vert store.

I planprosessen har ein såleis førebels konkludert med at det er komplisert og svært omfattande å skulle flytte om på alle husa her for å ivareta dette som kulturminne.

Det vert i staden lagt til rette for utvikling av området gjennom ny detaljregulering til eit nytt bustad og kontorareal.

Areala langs Øyraelva vert lagt ut som friområde/Grøntstruktur i samsvar med kommunedelplan.

Områda sør for ny planlagt tilkomstveg, BKB1 og BKB2 er i samsvar med kommunedelplan lagt ut til Kombinert bygge- og anleggsformål, BKB, med fylgjande føresegner:

*Innanfor området kan det etablerast forretning, offentleg og privat tenesteyting, næringsbygg (kontor).*

*Det er ikkje ynskeleg med etablering av bustadar her, med unntak av bustadar for å dekke kommunen sitt behov for omsorg- og sosialbustadar, og eventuelle erstatningsbygg for bustader som må rivast som fylgje av framføring av veg i/til området.*

*Områda ligg utanfor sentrumsområde i Volda og forskrifta om forbod mot detaljhandel gjeld.*

*Områda skal regulerast i fellesskap, m.a for å sikre eigna trafikk-løysing for området basert på ny planlagt tilkomst.*

*Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 30 %. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 3 etg.*

*Det vert ikkje tillate utbygging før ny tilkomst er etablert.*

*Gjennom reguleringsplan for området bør det vurderast å avsette ei byggegrense på minimum 10 meter mot grøntstrukturen sør for byggeområdet. Denne sona kan nyttast til uteopphaldsareal for ny bebyggelse. Dersom areal for parkering vert etablert i denne sona, bør areala utformast med vegetasjon og ta omsyn til grøntstrukturen som grenser til området.*

Bustadhus som må rivast ved gjennomføring av plan:

Ei rekkje eigedomar blir berørt av tiltaket i større eller mindre grad. Bustadhus som må løysast inn er vist i kartskisse nedanfor.

Vidare vil etablering av vegar og gang- og sykkelvegar, samt støyskjerming medføre behov for å erverve grunn frå både offentlege og private eigedomar.

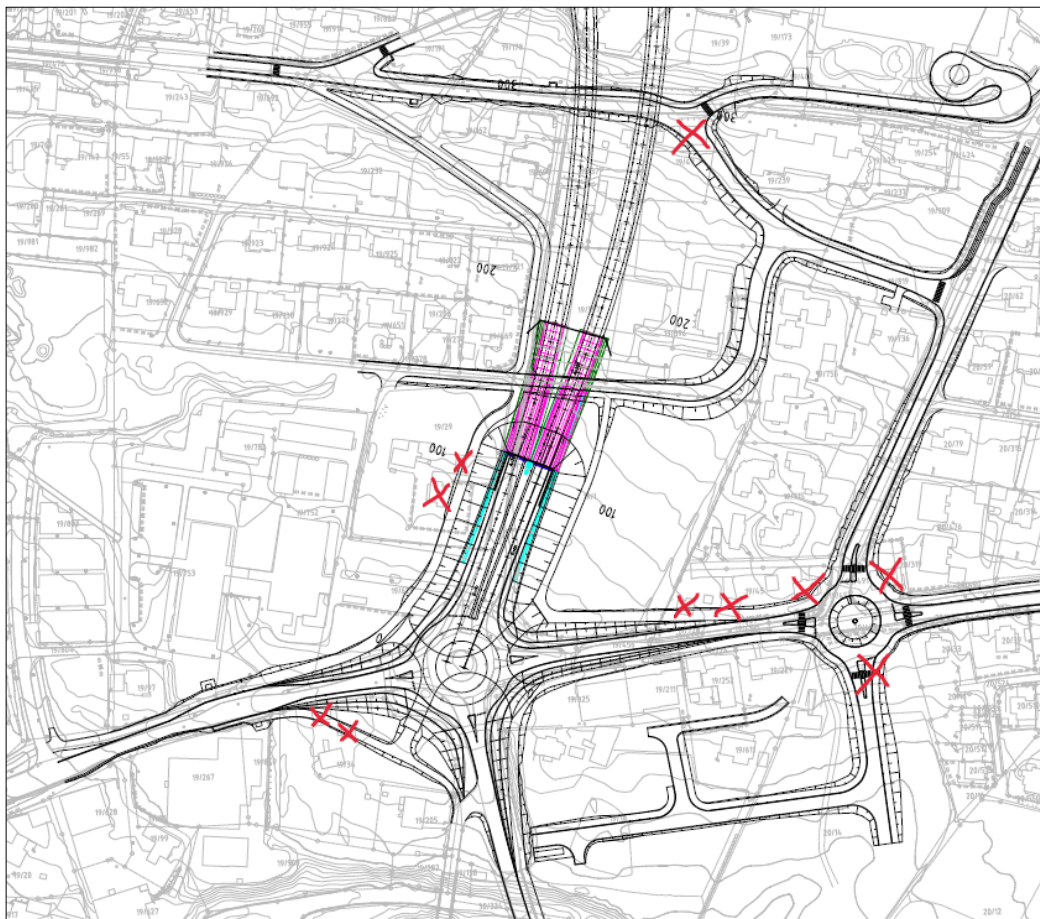
Sju bustadhus må løysast inn ved realisering av alle tiltak etter plan.

Dette gjeld bustad og låven på gbnr. 19/29, dei tre bustadhus på gbnr. 19/45 som Studentsamskinaden eig, vidare gbnr. 19/49 ("Doktorbustaden"), bustadhusa på 20/14 og 20/53.

Bakgrunn for desse vurderingane er at bustadhusa kjem i konflikt med framlagde løysingar for køyrevegar/kryss og planlagde gang- og sykkelvegar i planområdet.

Det vil bli gjort nærare vurderingar av korvidt ein kan behalde tunet på sørvest-sida av Sjukehuskrysset, gbnr. 19/34. Bygningane er SEFRAK-registrerte, og det har vore drøfta om det er mogleg å flytte bustadhuset lengre vekk frå vegen for å bevare tunet.

Omlegging av E39 i anleggsperioden vil kome nettopp i dette området, og det er også av den grunn usikkert om ein klarer å bevare gardstunet.



Figur 58 - Bustader og bygningar som må løysast inn er markert med raudt kryss

#### Avkøyrslar og andre nabotilhøve

Av omsyn til trafikktrygging, er det planlagt ei omlegging av tilkomst til eigedomane langs fv. 45 Vikebygdvegen mellom Sjukehuskrysset og avkøyringa til Heltnevegen. Eksisterande eigedomar og framtidige etableringar i byggeområdet sør-aust for Sjukehuskrysset vil få tilkomst frå ny samleveg planlagt som ei arm sør/sør-vest frå ny rundkøyring ved avkøyring til Heltnevegen frå Vikebygdvegen.

## Omklassifisering av vegar

Som følge av at E39 blir lagt i tunnel, får eksisterande europaveg ein ny funksjon og må endre status. Statens vegvesen har rådd til fylgjande omklassifisering som fylgje av dette:

*"Så lenge kryssing av Nordfjorden ikkje er realisert, vil riksveg 651 behalde sin status som riksveg. Det er difor nødvendig at riksvegen knytast til E39 på eit nytt punkt som følge av ny veg. Med omsyn til køyretida og krav om at riksvegar i hovudsak skal leggast utanfor sentrumsområder, rår vegvesenet til at strekninga frå Volda ferjekai til rundkøyring i Furene framleis skal vere riksveg, som ei forlenging av riksveg 651.*

*Vegen frå Volda ferjekai til rundkøyring i Sjukehuskrysset i Volda får ein ny funksjon. Vegen vil knyte E39 og riksveg 651 saman, og vil samstundes vere ein bindeveg som knyter Volda sentrum saman og til overordna veg. Vegen vert foreslått omklassifisert til fylkeskommunal veg som ei forlenging av fylkesveg 45.*

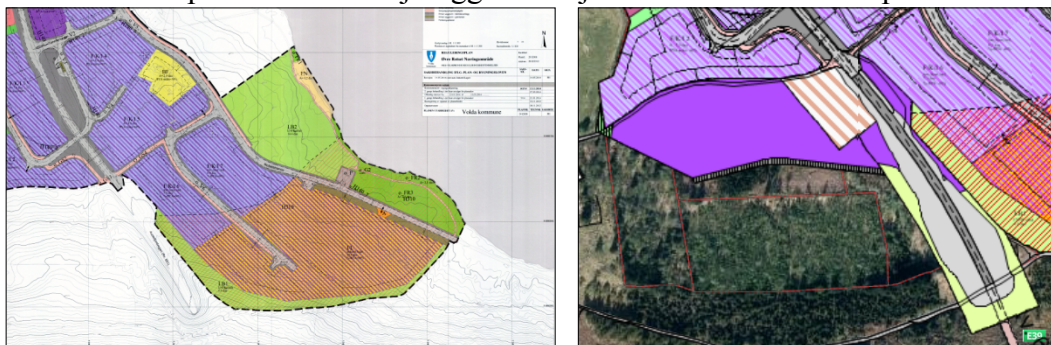
*Spørsmålet om omklassifisering skal ikkje avgjerast gjennom reguleringsplanvedtaket, men i eit eige vedtak. Vegvesenet ynskjer synspunkt på forslaget i samband med høyring av denne planen."*

## Deponiområde i Volda:

I Volda vil det planlagte deponiområdet på Øvre Rotset kunne ta imot nødvendig mengde massar for mellombels lagring. Det gjeld både jordmassar og sprengingsmassar. Området kan bli noko eksponert mot vatnet, og det er viktig at ein let ein dempane vegetasjonsbuffer bli ståande att mot aust. Området er regulert og tenkt utbygd, og ein ser for seg at også 'gråmassen' kan nyttast i den samanheng. Det vil seie at behovet for permanent lagring er minimalt. Det kan vere aktuelt å anlegge sedimenteringsbasseng for å hindre avrenning til Rotevatnet.

Det kan og vere aktuelt å nytte eit området sørvest for tunnelmunninga, på andre sida av Austefjordvegen. Her vil det vere behov for skjerming av massedeponiet. Dette er eit meir eksponert område, og krev at det blir teke større estetiske omsyn ved etablering av deponi. Gravplassen ligg i nærområdet, og dette skal ein ta omsyn til både ved utføring av deponeringsarbeidet og ved estetisk utforming. Etter bruk og ved avslutning av det mellombelse deponiet skal området tilbakeførast til opprinneleg situasjon.

Felles for alle områda er at terrenget skal jamnast til og tilbakeførast til opprinneleg situasjon ved deponiets avslutning. Der det er mogleg skal vekstjord med frøbank leggast til side før etablering av massedeponiet og sidan leggast tilbake med hensikt å få etablert ein stadeigen vegetasjon i etterkant. For permanente deponi skal terrenget formast og revegeterast på ein slik måte at deponimassane ikkje ligg som skjemma sår i landskapet.



aktuelle områder for mellombels massedeponi på Rotset



### **Vurdering og konklusjon:**

Det har vore ein lang og omfattande planprosess for prosjektet, gjennom kommunedelplan og no utforming av reguleringsplan.

Endringar i overordna føringar og tekniske krav har gitt lengd planperiode og mange nye utfordringar å ta omsyn til.

Proessen har blitt gjennomført på ein god måte av St.Vegvesen, der alle faginstansar og partar har blitt involvert, og der deira innspel er grundig vurdert og søkt teke omsyn til.

Med grunnlag i denne gode prosessen har det blitt endringar i høve til overordna kommunedelplan som har gitt betre løysingar, og der ein no kan fremje ein plan utan varsla motsegner.

Også der bustadhus no må rivast i høve gjennomføring av plan, synest det i hovudsak å vere etablert god kommunikasjon med røyrdede partar og forståing for dei val som her er gjort.

For kommunen vil gjennomføring av tiltak etter plan ha mange positive effektar.

Omlegging av E39 vil i seg sjølv gje ein heilt ny situasjon i området og ei avlasting av Volda sentrum for gjennomgangstrafikk.

Vidare vil ein gjennom prosjektet kunne få ein betydeleg oppgradering av gangvegssystemet i heile området og ei stor oppgradering og tilrettelegging av lokalvegnettet.

Gjennom tiltenkt arealbruk på dei tilgrensande areala i området vil vi også legge til rette for ei vidare utvikling tilknytt Høgskuleområdet og Sjukehusområdet. Det vert lagt til rette for vidare utbygging for foretningsareal, offentleg -privat servicefunksjonar og bustadutvikling i dette sentrale området.

Omsyna til natur og friluftsområda langs Øyraelva og Idrettsområdet er i plan teke godt omsyn til.

Også bruk av område på Rotset til massedeponi kan vere positivt for kommunen, der ein gjennom slik bruk kan få tilrettelagt viktig næringsområde for etterbruk når massene vert fjerna.

Den mest utfordrande for situasjonen både i sentrum og i Furene vil vere anleggsperioden. Her vil det vere særskild viktig å få etablert gode rutinar knytt til å ivareta både omsynet til vilt (Furene) og lokaltrafikk og gang/sykeltrafikk i sentrumsområdet.

Dette er tilhøve som må visast særleg omsyn i byggeplanlegginga. Jf. nedfelte føresetnader i reguleringsføresegner.

Eg finn at planframlegget bør kunne fremjast og leggjast ut til offentleg ettersyn i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12-10.

Offentleg ettersyn vert kunngjort i pressa og på kommunen og statens vegvesen sine heimesider.

Planframlegget vert då lagt ut til høyring i min 6 veker. I høyringsperioden er vil aktuelle plandokument vere tilgjengeleg på heimesida til Volda kommune og på prosjektsidene til Statens vegvesen.

I tillegg vert plandokumenta lagt til gjengelege på rådhuset i Volda og i Statens vegvesen sine lokale i Olsvika i Ålesund. Det vil bli oppnemnt kontaktperson hjå kommunen og hjå Statens vegvesen.

Det vert i høyringsperioden lagt opp til å halde eit ope møte der det vert orientert nærare om planen.

Aktuelle lokale og regionale organ får plandokumenta tilsendt for høyring.

Berørte grunneigarar og naboar til planområdet blir også spesielt tilskrivne og varsla, og vert invitert til planlagt orienteringsmøte.

I høyringsperioden vil det også bli gjennomført ein open kontordag på rådhuset i Volda der ein vil få høve til drøfte aktuelle spørsmål knytt til planlegginga.

I høyringsperioden vil aktuelle dokument også vere tilgjengeleg på heimesida til Volda kommune og på prosjektsidene til Statens vegvesen.

Det vil bli lagt opp til eit ope møte i høyringsperioden der det vert høve til å få orientering om planane for tiltaket. Berørte grunneigarar og naboar til planområdet vil bli spesielt invitert. Tilsvarande vil det i høyringsperioden bli gjennomført ein open kontordag på rådhuset i Volda der ein vil kunne ha høve til drøfte aktuelle tema knytt til planlegginga med St.Vegvesen og kommunen.

### **Økonomiske konsekvensar:**

Dei økonomiske konsekvensane av tiltaket er i hovudsak gjennomgått i plandokumentet.

Samla kostnad for eit første byggesteg vil vere. 1142 mill kr.

Basert på ei førebels kalkyle i kommunedelplan på 900 mill kr., vart det i NTP for perioden 2019 - 28 sett av 600mill kr. i statlege midlar. Dette under føresetnad av at resten 300 mill kr vart finansiert ved bompengar.

Kommunestyra i Volda og Ørsta har gjort prinsippvedtak om slik bompengefinansiering.

Det er vidare i samråd med St. Vegvesen teke initiativ til utvikling av ein bompengepakke for Volda/Ørsta.

Det er etablert ei felles styringsgruppe og administrativ arbeidsgruppe for å utforme grunnlag for ein endeleg bompengepakke for Volda /Ørsta, der m.a. E39 Volda -Furene er det bærande element.

Dette arbeidet går paralelt med planprosessen. For å sikre statleg andel i finansieringa må også bompengesøknad vere innsendt og godkjent.

Dette kjem opp som eiga sak seinare.

Så langt er det klart at auka kostnader for prosjektet truleg vil gje behov for både auka statleg finansiering og auka bompengeandel.

### **Beredskapsmessige konsekvensar:**

Gjennom planløysinga vil ein oppnå eit betre hovudvegssystem og betre løysingar for lokaltrafikk, og gåande/syklende noko som vil vere positivt.

Fylkesmannen sitt skjema for ROS-vurdering er nytta og ligg ved plandokumentet.

Ras og flaum avklaring er gjennomført som del av planprosessen og teke omsyn til i tilhøyrande omsynssoner.

Det er gjennomført naudsynte vurderingar knytt til støy og luftkvalitet i området-Støyutredning for E39 Volda-Furene, Rambøll AS, mars 2017 og vurdering av lokal luftkvalitet, Rambøll AS, mars 2017.

Omsyn til avrenning frå veg og tunell både i anleggsfase og i høve til drift vert særleg teke omsyn til som del av plan/byggeplan.

Tunnellen er definert som eit eige brannobjekt og må ha si eiga tryggleiksklarering. Dette vil bli gjennomført i samband med bygginga. Alle forhold knytt til brann i tunnel vil då bli tatt i vare. I tillegg til tryggleiksutrustinga i tunnelen vil også tilgjengelege utrykkingsressursar verke inn på konsekvensar av tunnelbrann. I Volda er det tilgjengelege brannvernressursar om lag 600 meter frå tunnelportalen. Tilsvarande frå Ørsta-sida vil vere om lag 5,5 km til portal i Furene. Eventuell omkøyring går via dagens E39. Ambulansar lokalisert ved Volda sjukehus, sentralt i høve tunnelen. Konsekvensane av ein tunnelbrann kan vere svært store, avhengig av situasjon. Lengda på tunnelen forsterkar dette. Endeleg vurdering av om eksisterande utrykkingskapasitet er tilstrekkeleg, må skje i samband med tryggleiksklareringa.

Rune Sjurgard  
Rådmann

**Utskrift av endeleg vedtak:**

Går som melding til Statens Vegvesen og planseksjonen -sektor Utvikling . med sikte på utlegging til offentlig ettersyn



# REGULERINGSPLAN

## E39 Volda - Furene

Volda kommune

### Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.....	7. april 2016
Vedtak om offentlig ettersyn	
Offentleg ettersyn	



## INNHALD

Planomtale

Reguleringsføresegner

Plan Volda .....	Blad 1/8
Plan tunnel .....	Blad 2/8
	Blad 3/8
	Blad 4/8
	Blad 5/8
	Blad 6/8
	Blad 7/8
Plan Furene .....	Blad 8/8
Plan Furene: Anlegg- og riggområder .....	Blad 8-1/8
Plan Furene: Sikringssoner.....	Blad 8-2/8
Plan Furene: Omsynssone bevaring naturområde.....	Blad 8-3/8

**Planomtale**

Framlegg til detaljregulering for E39 Volda–Furene i Volda kommune

Dato: 01.09.2017

Planfase: Offentlig ettersyn

Nasjonal arealplan-ID: 2016001

<b>Innhald</b>	
1 Innleiing .....	4
2 Bakgrunn for planframlegget .....	5
2.1 Planområdet .....	5
2.2 Områderegulering .....	5
2.3 Bakgrunn for utarbeiding av planframlegget .....	5
2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt .....	5
2.5 Tiltaket og tilhøvet til forskrift om konsekvensutgreiing .....	6
2.6 Planstatus og rammeføresetnader for planarbeidet .....	6
2.6.1 Kommuneplan og kommunale delplanar .....	6
2.6.2 Anna planlegging i området .....	7
Tekniske føresetnader og standardvalg .....	8
3 Planprosess og medverknad .....	8
4 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet .....	9
4.1 Områdeskildring – planområdet sitt omfang og dagens arealbruk .....	9
4.2 Trafikktilhøve .....	10
4.3 Kollektivtrafikk .....	10
4.4 Teknisk infrastruktur .....	10
4.5 Landskapsbilde og bybilde .....	11
4.6 Nærmiljø og friluftsliv .....	11
4.7 Naturmiljø og naturmangfald .....	12
4.7.1 Dagsone Volda .....	12
4.7.2 Dagsone Furene .....	13
4.8 Kulturminner/kulturmiljø .....	14
4.9 Naturressursar .....	15
4.10 Grunnforhold .....	15
4.11 Naturfare .....	15
4.12 Støy .....	16
4.13 Luft .....	16
5 Skildring av planforslaget .....	17
5.1 Utforming av veganlegget .....	17
5.1.1 Volda .....	17
5.1.2 Furene .....	19
5.2 Arealbruksformål .....	20
5.2.1 Bygningar og anlegg .....	20
5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur .....	21
5.2.3 Grøntstruktur .....	21
5.2.4 Landbruks-, natur- og friluftsområde .....	21
5.2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag .....	21
5.2.6 Hensynssoner .....	21
Områdeføresegn .....	21
Mellombels anleggs- og riggområde .....	21
5.3 Krav om detaljregulering .....	21
5.4 Vurderte alternativ .....	22
5.4.1 Volda .....	22
5.4.2 Furene .....	25
6 Verknader av planframlegget – arealbruk og løysingar .....	25
6.1 Trafikkforhold og framkomst .....	25
6.2 Samfunnsmessige tilhøve .....	25
6.3 Naboar .....	26
6.3.1 Berørte eigedomar .....	26
6.3.2 Innløysing av bygningar/eigedom .....	26
6.3.3 Avkøyrslar og andre nabolihøve .....	26
6.4 Byggegrenser .....	26
6.5 Gang- og sykkeltrafikk .....	26
6.6 Kollektivtrafikk .....	27
6.7 Landskap .....	27
6.8 Nærmiljø/friluftsliv .....	27
6.9 Naturmangfald .....	28
6.9.1 Verknader i dagsonen i Volda .....	28
6.9.2 Verknader i dagsonen i Furene .....	28
6.10 Kulturminne og kulturmiljø .....	29
6.11 Naturressursar .....	30
6.12 Støy og vibrasjonar .....	30
6.12.1 Generelt .....	30
6.12.2 Furene .....	31
6.12.3 Volda .....	31
6.13 Luft .....	32

6.14 Massehandtering og deponi .....	33
6.14.1 Mengder .....	33
6.14.2 Regulerte areal for rigg og mellomlager.....	33
6.14.3 Deponi .....	33
6.14.4 Verknader av massedeponi .....	35
6.14.5 Andre alternativ for disponering av overskotsmasser.....	35
6.15 Tunneldrift .....	36
6.15.1 Driving av tunnelen.....	36
6.15.2 Avløpsvatn frå tunnelen .....	36
7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse .....	36
8 Gjennomføring av framlegg til plan .....	39
8.1 Framdrift og finansiering.....	39
8.2 Utbyggingsrekkefølge.....	39
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	39
8.4 Drift og vedlikehald .....	40
8.5 Oppfølgande undersøkingar .....	40
8.6 Omklassifisering av veg.....	40
8.7 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	40
9 Samandrag av innspel og merknader med kommentar .....	41
9.1 Merknader ved oppstart av planarbeidet.....	41
10 Reguleringsføresegner – Reguleringsplan E39 Volda–Furene.....	46
11 Vedlegg .....	50
1. Framlegg til plankart, datert 01.09.2017 .....	50
2. Illustrasjonar .....	50
3. Andre dokument .....	50



## 1 Innleiing

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Volda kommune utarbeidd framlegg til reguleringsplan for strekninga Volda–Furene på E39.

Tiltaket omfattar ny E39 mellom Volda og Furene, og inngår som eitt av fleire tiltak langs riksvegtrute 4a. Strekninga mellom Volda og Furene er ca. 6,5 km lang langs dagens veg. Tiltaket ligg i hovudsak i Volda kommune, men påverkar også Ørsta kommune. Planområdet strekk seg frå Volda, like sør for Sjukehuskrysset på E39 og endar nord i Furene, ved kryss mellom fv. 653 og E39. Strekninga er om lag 3 500 meter på E39. I tillegg inngår utbetring og omlegging av lokalveggar og løysingar for gange og sykkel i Volda.

Reguleringsplanen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at forma på tiltaket og bruk/vern av dei areala som blir råka av utbygginga kjem klart fram. Reguleringsplan er også nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planen vert utarbeidd som områderegulering i samsvar med Plan og bygningslova §12–2. Kommunen har gitt Statens Vegvesen løyve til å gjennomføre slik planlegging ved vedtak i Volda Formannskap i sak 56/17 den 18.04.2017.

Planprosessen, teknisk planlegging og utarbeiding av reguleringsplankart og plandokumenta elles, er såleis gjennomført av Statens vegvesen i samråd med Volda kommune.

Oppstart av planarbeidet vart varsla 07.04.2016 og annonsert i avisene Møre og Mørenytt og på kommunen og vegvesenet sine heimesider, i medhald av plan- og bygningslova (PBL) § 12–8. Det vart samstundes sendt brev med varsel om oppstart til berørte grunneigarar, organisasjonar og offentlege myndigheiter, med frist for innspel og merknader til oppstartvarselet den 20.05.2016.

I februar 2016 vart det avhelde ein idèverkstad for prosjektet, med ei rekkje inviterte deltakarar frå Ørsta og Volda kommuner ved administrativ og politisk leiing, regionale faginstansar, representantar for næringsliv, samferdsel, beredskap og nokre særskilt berørte grunneigarar.

Den formelle handsaminga skjer i samsvar med PBL §§ 3–7 og 12–10. Statens vegvesen legg reguleringsforslaget ut til offentleg ettersyn. Formannskapet i Volda kommune handsamar saka og gjer vedtak om utlegging til offentleg ettersyn.

Planframlegget vert lagt ut til offentleg ettersyn i minimum seks veker på følgjande stadar:

- Rådhuset i Volda
- Statens vegvesen Region midt, kontorstad Ålesund
- Internett: På heimesida til Volda kommune [www.volda.kommune.no](http://www.volda.kommune.no) og på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under vegprosjekter og fanen «høringer». Prosjektet har også eiga prosjektside på <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39volda>

Varsel om offentleg ettersyn blir også kunngjort i avisene Møre og Mørenytt. Planen blir sendt til aktuelle organisasjonar, grunneigarar og andre berørte partar til uttale. Samstundes blir planen sendt til

handsaming i fylkeskommunen, og til statlege og kommunale organ som har sine fagområde å ivareta. Det blir lagt opp til eit ope møte med ein påfølgande open kontordag i løpet av høyringsperioden.

Eventuelle merknadar til reguleringsplanforslaget sendast per post til:

Statens vegvesen Region midt,  
Postboks 2525, Fylkeshuset,  
6404 Molde

Eller elektronisk til: [firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)

Statens vegvesen handsamar alle merknader til planforslaget i samarbeid med Volda kommune, utfører eventuelle justeringar i plandokumenta og sender deretter planen til kommunen for formell handsaming og endeleg reguleringsvedtak.

Kommunen sitt vedtak kan påklagast til Miljøverndepartementet jf. plan- og bygningslova § 12-12. Avgjersleretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stilast til Fylkesmannen og sendast til kommunen.

Spørsmål kan rettast til Statens vegvesen Region midt:  
Astrid Eide Stavseng, tlf. 02030, e-post:  
[astrid.stavseng@vegvesen.no](mailto:astrid.stavseng@vegvesen.no)

Eller til Volda kommune:  
Per Heltne, tlf. 700 58 700, e-post:  
[per.heltne@volda.kommune.no](mailto:per.heltne@volda.kommune.no)

### **Plandokumenta omfattar:**

#### Planhefte

Planomtale datert 01.09.2017

Reguleringsføresegner datert 01.09.2017

Reguleringsplankart datert 01.09.2017

#### Tekniske teikningar

Plan- og profildeikningar

Illustrasjonar

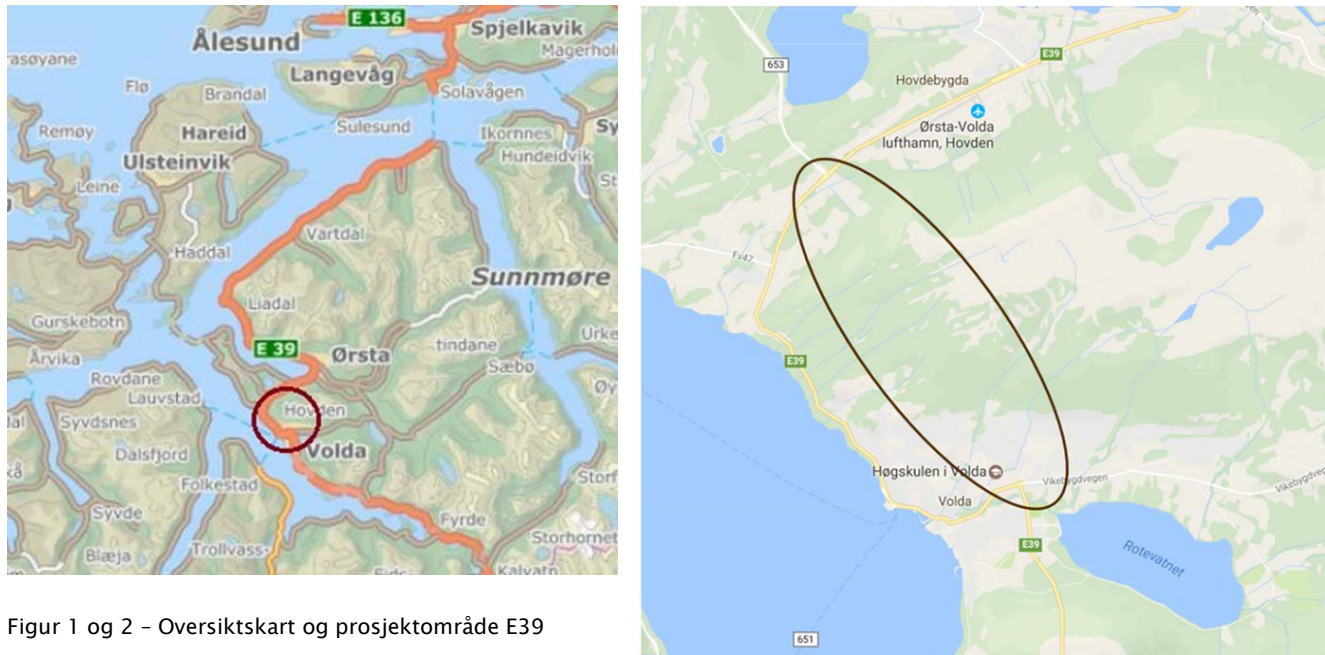
#### Vedlegg

- Originalmerknader samla i eige hefte
- Støyutredning for E39 Volda–Furene, Rambøll AS, mars 2017
- Vurdering av lokal luftkvalitet, Rambøll AS, mars 2017
- Borne- og studenttrakkregistrering, SVV 2016
- Kulturminnerapport, Møre og Romsdal fylkeskommune (under utarbeiding)

## 2 Bakgrunn for planframlegget

### 2.1 Planområdet

Planområdet strekkjer seg frå Volda, ved Rotset, E39 og endar nord i Furene, ved kryss mellom fv. 653 og E39. Sjå nærare omtale i kapittel 4.



Figur 1 og 2 – Oversiktskart og prosjektområde E39 Volda–Furene (kjelde: www.finn.no)

### 2.2 Områderegulering

Reguleringsplanen er utarbeidd som ei områderegulering, jamfør plan- og bygningslova § 12–2. Grunnen til dette er at planen inneheld fleire område for bygningar og anlegg der detaljane i rammene for utbygging ikkje er avklart, og det er nødvendig å sette krav om seinare detaljregulering.

Areal sett av som område for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er vist så detaljert i planen at dei gir direkte grunnlag for utbygging, jf. krava i Statens byggtkniske etat (no Direktoratet for byggkvalitet) sin temarettleiar HO–2/2006 om offentlege veganlegg og byggjesak. Desse areala har ikkje krav om detaljregulering.

Områdeplan er i utgangspunktet ein plantype kommunen skal utarbeide, men kommunen kan overlata til andre myndigheiter eller private å utarbeide forslag til områderegulering, jf. pbl § 12–2, andre ledd. Volda kommune ved formannskapet har i vedtak 18.04.2017, sak PS 56/17, samtykka i at Statens vegvesen legg fram planen som ei områderegulering.

### 2.3 Bakgrunn for utarbeiding av planframlegget

Strekninga Volda–Furene ligg innanfor Rute 4a som er ein del av riksvegen mellom Kristiansand og Trondheim, 'Ferjefri E39'. I tillegg til ein nasjonal funksjon som europaveg, er vegen viktig regionalt og lokalt for mange kommunar og lokalsamfunn.

Europaveg 39 går i dag frå Kvivsvegen gjennom Volda sentrum, Hovdebygda, Ørsta sentrum og langs Vartdalstranda til Festøya. Vegen har stor positiv verknad for regionen og kommunane med tanke på transport og kommunikasjon, næringsliv og verdiskaping, men inneber også mange negative miljøkonsekvensar i form av støy og lokal forureining. Dårlig standard og reduserte fartsgrenser på den gjennomgåande transportåra E39 er saman med venting/overfart på ferjestrekningane medfører lav transportfart langs E39. Ferjeleiet til sambandet Volda–Folkestad ligg i sentrum.

E 39 er viktig for næringsliv og sysselsetjing, som bindeledd mellom regionar og landsdelar, og ikkje minst som bindeledd mellom Volda og Ørsta. Tettstaden Volda har om lag 6 000 innbyggjarar, medan det sentralt i Ørsta bur om lag 6 500 innbyggjarar. Per i dag er det om lag 1000 personar som til dagleg pendlar frå Ørsta til Volda, og tilsvarande om lag 800 som pendlar frå Volda til Ørsta.

Dagens E39 frå Høgskulen i Volda til Furene går gjennom sentrum av Volda. Som for dei fleste sentrumsområde er det trangt og mange kryss. Bilistane opplever også at det er uklare vikepliktsreglar i enkelte kryss og dette går utover trafikkavviklinga.

Med tilrettelegging for ny E39 og kortare vegstrekning mellom Volda og Furene, vil store deler av gjennomgangstrafikken gå utanfor sentrum i ny tunnel, og dette vil gje auka handlingsrom for sentrumsutvikling i Volda.

### 2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt

#### Samfunns mål

I 2040 skal transportsystemet i korridoren vere effektivt, tilgjengeleg, påliteleg og ivareta behovet for kommunikasjon for bu- og arbeidsregionar (frå KVU Ferjefri E39 Skei–Bergsøya).

#### Effektmål

- Redusere reisetida på E39 mellom Volda og Furene
- Redusert ulykkesrisiko på strekninga mellom Volda og Furene for alle trafikantgrupper
- Betra tilrettelegging for kollektivtransport, gåande og syklende
- Ivareta miljø og landskap langs strekninga i samspel med nærområda. Her under:
  - Støytelhøve innanfor anbefalte grenseverdier i T–1442 langs ny E39. Redusere antall personer med innendørs støynivå over 38 dB og støyplage utendørs (SPI) langs dagens E39 gjennom Volda sentrum
  - I størst mogleg grad ivareta kulturminner og biologisk mangfald

Planen skal vise alle arealinngrep som er nødvendige i samband med bygging av nemnde tiltak. Dette gjeld hovudveg med fylling og skjering, avkøyrslar, driftsavkøyrslar, eventuelle støyskjermingsområde og busslommer. Reguleringsplanen gir heimel til å gjennomføre nødvendige tiltak i tråd med plan.

## 2.5 Tiltaket og tilhøvet til forskrift om konsekvensutgreiing

I samband med planlegging av kommunedelplan for E39 Volda–Furene, vart det utarbeidd ei konsekvensutgreiing. Tre hovudalternativ for ny E39 trasé er utgreidd. I kommunedelplanen vart trasé A3 endeleg vedteken. Alternativ A3 har lege til grunn for arbeidet med reguleringsplanen. Sjølv om det er gjort endringar i val av trafikale løysingar, har Volda kommune vurdert desse til at det ikkje er behov for ytterlegare konsekvensutgreiing.

Denne planomtalen inneheld ei vurdering av tiltaket sine verknader for miljø og samfunn i samsvar med plan- og bygningslova § 4-2, og vil såleis langt på veg skildre og vurdere konsekvensane av tiltaket. Verknadane av planlagde deponiområde er belyst særskilt i kapittel 6.14.4.

## 2.6 Planstatus og rammeføresetnader for planarbeidet

### 2.6.1 Kommuneplan og kommunale delplanar

#### Kommuneplan for Volda

Kommuneplanar består av ein samfunnsdel og ein arealdel. Kommuneplan for Volda – Samfunnsdel 2016–2028 vart vedteken av Volda kommunestyre i mai 2016.

Gjeldande arealdel til kommunedelplanen er samansett av fleire delplanar. Den samla arealplanen vart godkjent i 1990, medan dei fleste delplanane er av nyare dato. Rullering av kommunedelplanens arealdel er oppstarta, og frist for innspel til planprogrammet var i januar 2017. Administrasjonen opplyser at det ikkje er kome innspel som tilseier endra reguleringsføremål i reguleringsplan for E39 Volda–Furene. Framlegg til ny arealdel for Volda kommune skal etter planen leggst fram i august 2017.

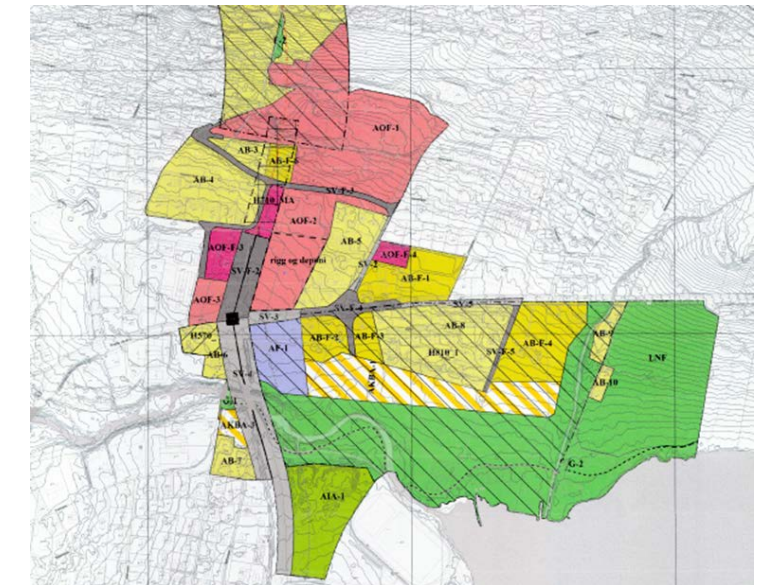
#### Kommunedelplan E39 Volda–Furene

«Kommunedelplan for E39 Volda–Furene med framlegg til arealbruk for tilgrensande område» vart vedteken i Volda kommunestyre 18.12.2014, sak PS 153/14. I kommunedelplanprosessen for ny E39 vart fleire traséalternativ vurdert.



Figur 3 – Vedtekte traséalternativ A3 i kommunedelplan E39 Volda–Furene

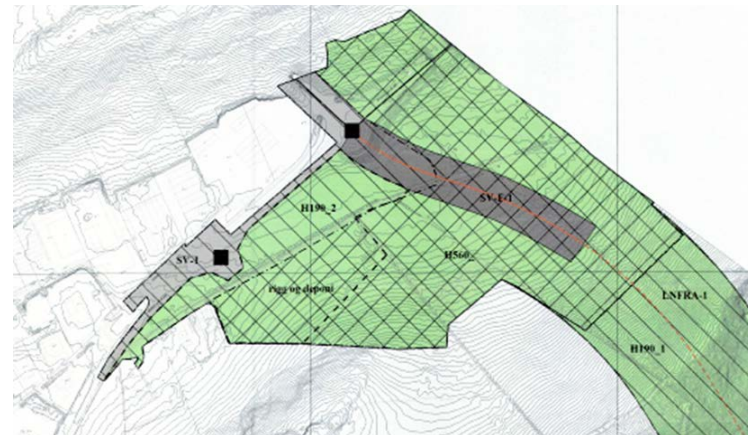
Tiltak i kommunedelplanen er vist å ta til på E39 like nord for brua over Øyrelva og føreset ei utviding av dagens rundkøring i Sjukehuskrysset. Vidare er vegen vist i dagsone rett nordover fram mot Nytun der den går inn i ein om lag 140 meter lang betongtunnel før den går inn i fjelltunnel som startar like før Kløvertunvegen. Planen omfattar bygging av ny lokalveg til Nytun, samt omlegging av tilkomst til høgskulen og til forretnings- og bustadområdet like aust for rundkøringa. Gang- og sykkelvegssystemet i kryssområdet er også vist omlagt, mellom anna med ei planskilt kryssing under E39 mellom rundkøringa og tunnelportalen.



Figur 4 – Kommunedelplan E39 Volda–Furene, utsnitt frå Volda

Det føreligg godkjend fråvikssøknad frå Vegdirektoratet sommaren 2015 i samband med etablering av rundkøring på riksveg, jf. NA-rundskriv 2015/15, *Nye føringer for hovedveger – Etablering av rundkjøringer, omkjøringsveger og miljøgater.*

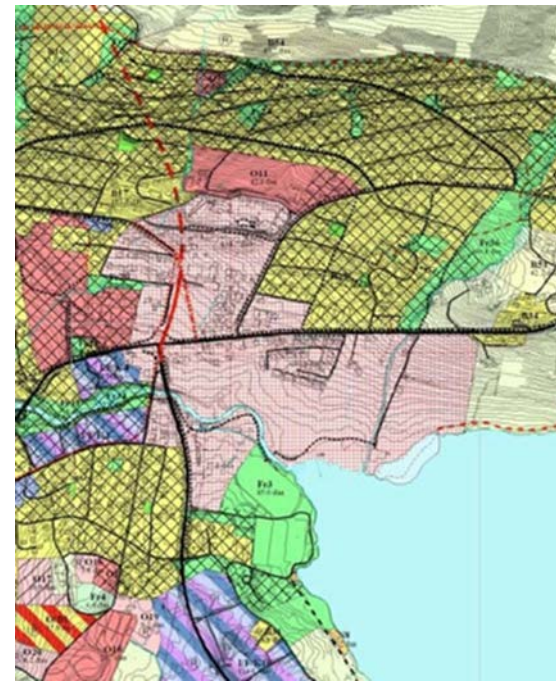
I Furene er tunnelportalen vist plassert omlag 130 meter sør–aust for dei næraste bygningane på eiendom gbnr. 14/1. Portalen er vist med ei lengde på omlag 65 meter inn til fjellpåhogget. Dagsona vidare inn mot eksisterande rundkøyring er vist med ei lengde på om lag 300 meter inkludert ei 100 meter lang bru. Vegen vert kopla til E39 via ei fjerde arm i rundkøyringa i Furene.



Figur 5 – Kommunedelplan E39 Volda–Furene, utsnitt frå Furene

#### Kommunedelplan for Volda sentrum 2009–2021

Kommunedelplanen for Volda sentrum vart vedtatt sommaren 2009. Den omfattar Volda sentrum, områda i Vikebygda til Ørsta grense og området Mork/Furene til Ørsta grense. Vedteken kommunedelplan for E39 Volda–Furene gjeld framfor kommunedelplan for Volda sentrum for det meste av arealet som inngår i framlegg til reguleringsplan, med unntak av noko areal nordvest for Sjukehuskrysset, og eit område inntil Heltnevegen sør for Volda sjukehus, sjå figur 6.



Figur 6 – Utsnitt frå kommunedelplan for Volda sentrum 2009–2021

#### Kommunedelplan for fysisk aktivitet og anlegg for idrett, friluftsliv og nærmiljø

Kommunedelplan for idrett-, nærmiljø og friluftsliv vart vedtatt i februar 2014 og er gjeldande i perioden 2014–18. Planen er eit samordnande styringsverktøy for kommunen i ansvarsområdet fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Planen gir mellom anna signal om målsetting for fysisk aktivitet som helse og trivselsfremjande tiltak, den gir grunnlag for vurdering av ulike behov innanfor utbygging av anlegg og andre aktivitetsfremjande tiltak, og den gir ei samla oversikt over anlegg og aktivitet i kommunen.

#### Kommunedelplan for trafikktrygging

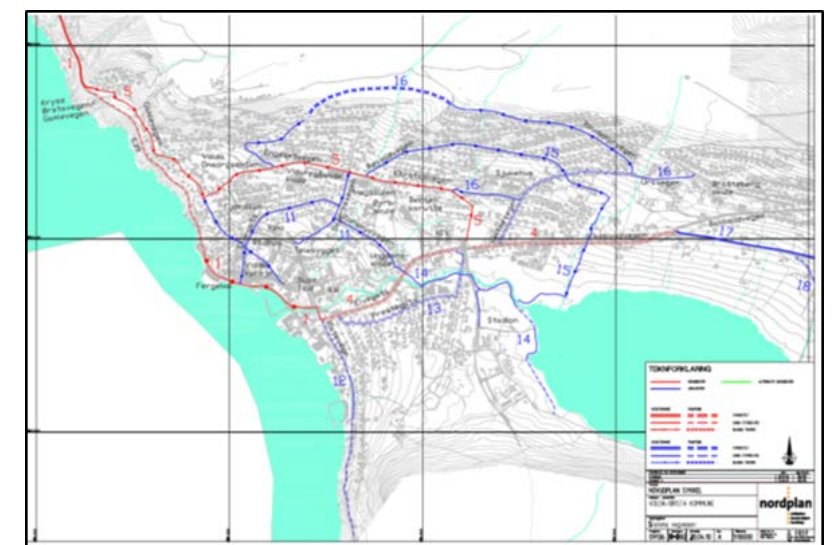
Gjeldande Trafikktryggingplan for Volda kommune (2007–2010) vart vedtatt i 2007. Planen omfattar ulike sider i vegforvaltning og trafikktryggleik på overordna og kommunalt vegnett. Planen fastset kommunen sine prioriteringar for aktiviteten i planperioden.

Volda kommune har sett i gong rullering av kommunedelplan for trafikktrygging.

#### 2.6.2 Anna planlegging i området

##### Plan for hovudnett for sykkel i Ørsta og Volda

Det er utarbeidd ein plan for hovudnett for sykkel. Kommunedelplanen viser behov for tilrettelegging langs eksisterande E39 uavhengig av utbygging av tunnel mellom Volda og Furene.



Figur 7 – Hovudnett for sykkel, utsnitt Volda sentrum med omland

#### Planlegging i – og tilgrensande til planområdet

For følgjande godkjende planar i Volda kommune vert avgrensing av planområda endra som følgje av at deler av planane inngår i ny plan:

- Kommunedelplan Volda sentrum, 18.06.2009
- Kommunedelplan E39 Volda –Furene, 18.12.2014
- Reguleringsplan Røysmarka, 02.03.1995
- Endring i sjukehusområdet, 08.04.1980

#### Statlege planretningslinjer/rammer/føringar

Følgjande dokument er aktuelle for denne planen:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging
- T-1442 (2016) Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegginga
- T-1520 (2012) Retningslinje for vurdering av luftkvalitet i areal- planlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Nasjonale føringar for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan

## Tekniske føresetnader og standardvalg

### Køyreveggar

Veg	Ny E39	E39 Tunnel	E39 Austefjordvegen	E39 Elvegata	Fv.45 Vikebygdvegen
Dimensjoneringsklasse:	H7-gate	T9,5	H1	Gate	Gate
Fartsgrense:	50/80 km/t	80 km/t	50 km/t	50 km/t	50 km/t
Dimensjonerande trafikk (ÅDT) / 2022	6400	6400	3300	9500	5700
Dimensjonerande trafikk (ÅDT)/ 2041:	9000	9000	4400	9500	8000
Dimensjonerande kjøretøy/kjøremåte:	VT/A	VT/A	VT/A	VT/A	VT/A

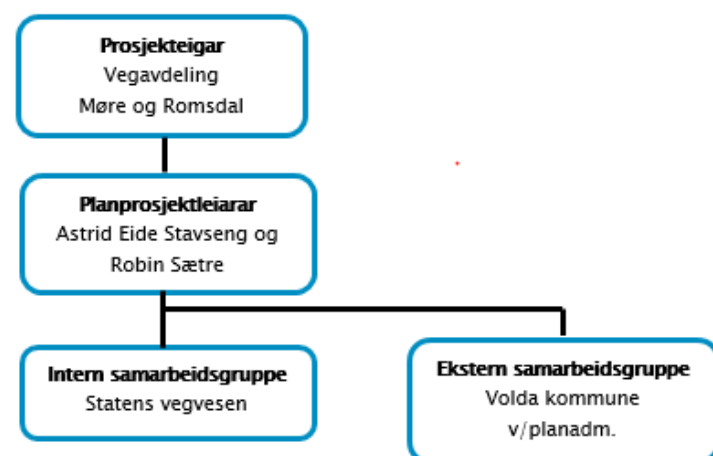
Figur 8 – Tabellen viser dimensjoneringsfaktorar som er lagt til grunn i planlegginga

Det var i kommunedelplan for E39 Volda– Furene lagt tunnelklasse C med tunnelprofil T10,5 til grunn. I bestillinga av reguleringsplan er det som utgangspunkt valt tunnelklasse D med tunnelprofil T10,5. Forskjellen på desse tunnelklassene er at tunnelklasse C kan brukast opp til ein årsdøgntrafikk på 8000 og tunnelklasse D krev rømningstunnel og kan brukast opp til ein årsdøgntrafikk på 12000, jf. N500 Vegtunneler. Det er utført trafikkberäkningar som viser at årsdøgntrafikken i tunnelen vil vere omlag 9000 i år 2041, dette gjer at det er planlagt tunnelklasse D med to separate tunnellop.

## 3 Planprosess og medverknad

### Organisering og framdrift

Planlegginga har vore jobba med gjennom ei prosjektgruppe bestående av representantar frå Volda kommune og Statens vegvesen. Tiltakshavar, dvs. vegvesenet, har gjennomført det praktiske planarbeidet i nært samarbeid med kommunen.



Figur 9 – Illustrasjon som viser prosjektorganisering

Planprosjektleiara har koordinert planarbeidet og har hatt dialogen med kommunale og regionale instansar. Frå kommunenadministrasjonen er det hovudsakleg planseksjonen som har medverka i planarbeidet, men også barnerepresentant i plansaker og teknisk sektor har bidratt i prosessen.

Den interne samarbeidsgruppa i Statens vegvesen har vidare bestått av personar med følgjande fagansvar: Vegplanlegging, formgiving og estetikk, utbygging, drift og vedlikehald, trafikkteknikk og

støy, eigedomsforhold og grunnverv, geologi og geoteknikk. Fagansvarlege for gange og sykkel har også bidratt i arbeidet.

Planar etter plan- og bygningslova vert handsama av formannskapet i Volda kommune. Kommunestyret vert etter plan- og bygningslova førelagt planen for vedtak. Det er skissert følgjande framdriftsplan for det vidare reguleringsplanarbeidet:

Milepæl	Når/frist
Oversending til kommunen for høyring og utlegg til offentleg ettersyn	September 2017
Høyringsperiode	September–oktober 2017
Medverknadsprosess/open kontordag	September 2017
<b>Godkjenning av reguleringsplan i kommunen seinast</b>	<b>April 2018</b>

Figur 10 – Framdriftsplan for planprosessen E39 Volda–Furene

### Informasjon og medverknad

Plan- og bygningslova stiller klare krav til medverknad i planarbeidet. For denne reguleringsplanen gjeld det hovudsakleg berørte naboar, Høgskulen i Volda inkludert Statsbygg og Helse Møre og Romsdal med representantar for Volda sjukehus, samt regionale planmyndigheiter.

Gjennom planprosessen får dei berørte anledning til å medverke ved fleire høve. I tillegg til dei formelle høyringsperiodane ved varsel om oppstart og ved høyring av planforslaget til offentleg ettersyn, har ein i perioden ved utarbeiding av planmaterialet hatt møter med berørte partar, og det har vore anledning til å kome med innspel til arbeidet.

Ved varsel om oppstart og når reguleringsplanen vert lagt ut på høyring, vert alle berørte grunneigarar og øvrige partar tilskrivne per brev. Kvar ein skild har då høve til å kome med skriftlege innspel til planarbeidet til ein fastsett frist. Kunngjeringar som gjeld planarbeidet vert sett inn i avisene Møre og Mørenytt.

I høyringsperioden er kunngjering og aktuelle dokument tilgjengeleg på heimesida til Volda kommune og på prosjektsidene til Statens vegvesen. I tillegg v ert plandokumenta lagt til gjengelege på rådhuset i Volda og i Statens vegvesen sine lokale i Olsvika i Ålesund. Det er oppnemnt kontaktperson hjå kommunen og hjå Statens vegvesen som kan kontaktast ved behov.

Det er lagt opp til eit ope møte i høyringsperioden der det vert høve til å få orientering om planane for tiltaket. Berørte grunneigarar og naboar til planområdet blir spesielt invitert. Tilsvarende vert det ein open kontordag på rådhuset i Volda der ein vil få høve til drøfte aktuelle tema knytt til planlegginga. Begge møta vil bli annonsert.

### Plan- og bygningslova sine krav til medverknad vert sikra gjennom:

- Varsel om oppstart med høve til å kome med skriftleg uttale
- Høyring av reguleringsplan med høve til å kome med skriftleg uttale
- Ope møte/open kontordag i samband med høyring av reguleringsplanen

- Klage tilgang på planvedtaket

## 4 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet

### 4.1 Områdeskildring – planområdet sitt omfang og dagens arealbruk

Planområdet strekkjer seg frå Volda på E39 Austefjordvegen ved Mylnebrua til Morkåstunnelen på fv. 653 i Furene.

Planområdet i Volda inkluderer Heltnevegen i aust opp til Volda Sjukehus og avgrensast i nordvest i krysset mellom Kårstadvegen og Dr. Halkjelsviksvegen.

Mot vest langs E39 (Elvegata) går planområdet til innkjørselen til Høgskulen i Volda. Det er teke med eit område frå krysset mellom Heltnevegen og Vikebygdvegen ned til Øyraelva som strekker seg bort til Mylnebrua.

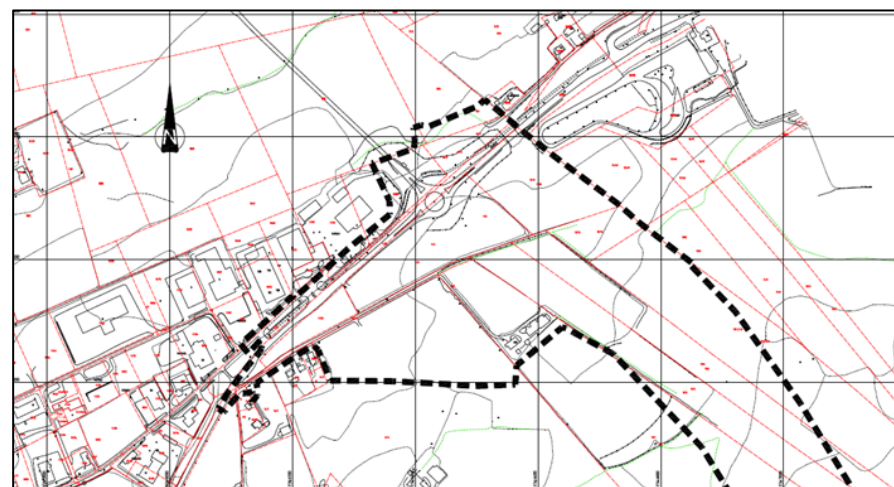
Mykje av areala i Volda består av eksisterande vegar, bustad- og næringsseigedomar og offentleg areal, men det er også noko dyrkamark i planområdet.



Figur 11 – Planavgrensing i Volda ved varsel om oppstart 01.04.2016

I Furene er planområdet avgrensa av E39 i nordvest og kommunegrensa i nordaust.

Planområdet i Furene består i dag av mykje dyrka mark og noko utmark. Det inkluderer også eit gardstun.



Figur 12 – Planavgrensing i Furene ved varsel om oppstart 01.04.2016

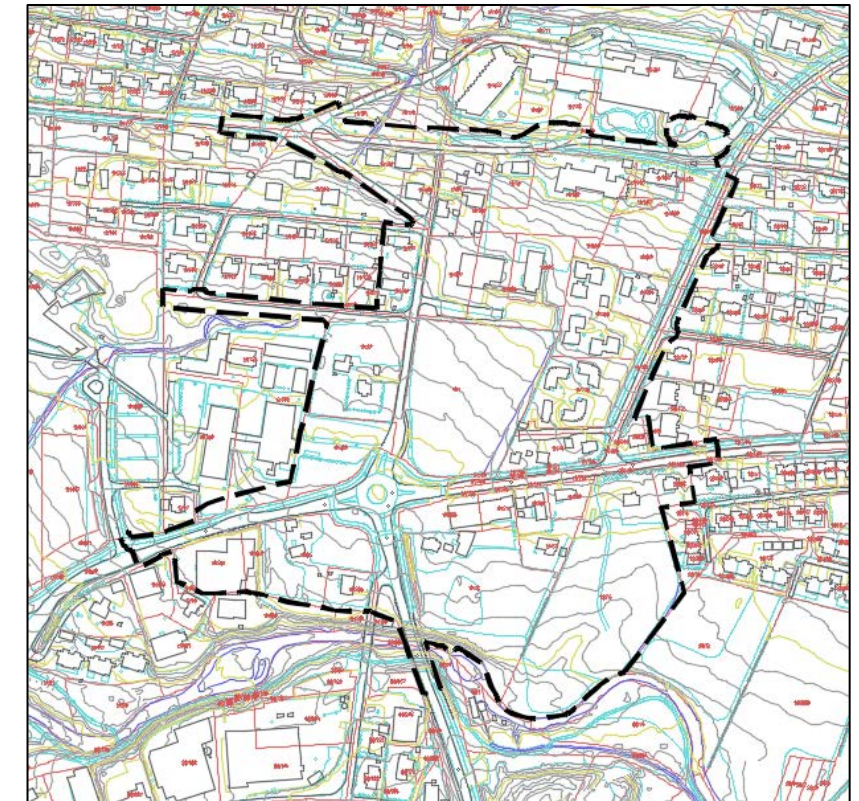
Ved framlegging av reguleringsplanen til offentlig ettersyn, er plangrensene justerte slik at dei samsvarer med arealbehovet i planlegginga.

I Volda har gode trafikale løysingar for både bilistar og mjuke trafikantar vore premissgivande for planavgrensinga.

Planområdet sikrar også at det er nok areal for gode lokalvegsløysingar.

I nordvest har ein av same grunn teke inn meir areal i området ved Volda sjukehus. Utvidinga er klarert med Volda kommune og aktuell part.

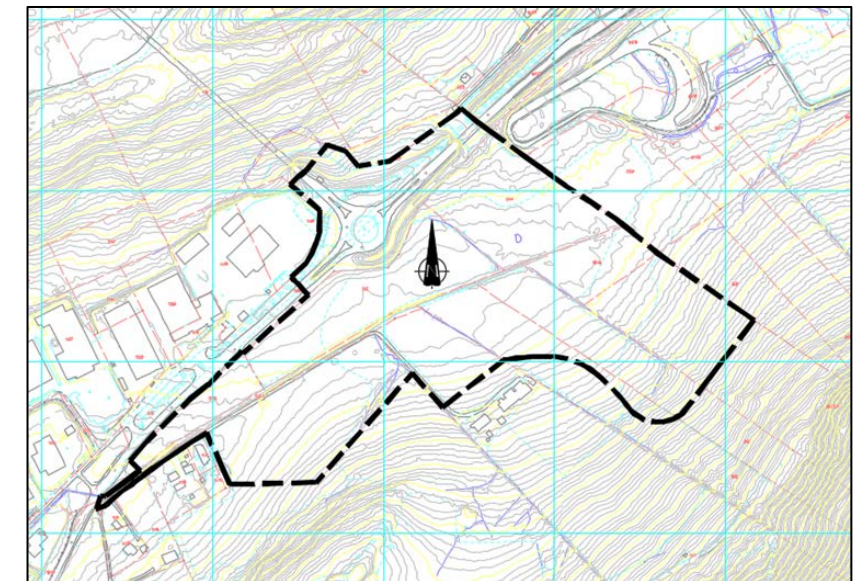
I søraust er planen avgrensa ned mot Øyraelva.



Figur 13 – Planavgrensing i Volda per 01.07.2017

I Furene er planavgrensinga justert ved industriområdet i Furene. Grensa er flytta til søraust-sida av eksisterande E39.

Det er i samråd med kommunen konkludert med at ny regulering i Furene, med mellom anna utfordringar knytt til kryssløysing/tilkomst og tilrettelegging for kollektiv, bør gjerast gjennom ein eigen reguleringsplan.



Figur 14 – Planavgrensing i Furene 01.07.2017

## 4.2 Trafikktilhøve

Europavegen og fylkesvegen i planområdet har i dag ei vegbreidde på 7.4 – 10.4 m. Dei kommunale vegane som er omfatta av planlegginga har ei vegbreidde på 7–8 meter.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E39 gjennom planområdet i Volda er ved inngangen til 2017 registrert til om lag 2800 kjøretøy per døgn sørover på Austefjordvegen frå Sjukehuskrysset, medan det for E39 mellom Sjukehuskrysset og Volda sentrum er registrert 9000 køyretøy/døgn. På Vikebygdvegen, fv. 45, er ÅDT om lag 5800 fram til avkøyring til Heltnevegen, og går vesentleg ned etter krysset.

På strekninga mellom Volda sentrum og rundkøyringa i Furene er det i dag ein trafikkmengde på 9500/døgn, medan det er om lag 9300 på strekninga frå rundkøyringa til Flyplasskrysset. Gjennom Morkaåstunelen nord for rundkøyringa er trafikken på nærare 3000 køyretøy i døgnet (kjelde: Nasjonal vegdatabank NVDB).

Andelen lange køyretøy er 9 % på E39 Austefjordvegen, 7 % frå Sjukehuskrysset retning sentrum og 5 % på fv. 45 Vikebygdvegen. For dei kommunale vegane er andelen lange køyretøy om lag 2 %.

I Furene ligg andelen lange køyretøy på 10 % på fv. 653 retning Morkaåstunelen/Eiksundsambandet, og på 7 % på dagens E39.

Fartsgrensene varierer gjennom planområdet. På E39 sørfrå gjennom Rotsethorntunnelen er fartsgrensa 80 km/t, og deretter ei kort strekning med 70 km/t inn mot Sjukehuskrysset, før det er 50-sone like før Sjukehuskrysset og på dagens E39 retning Volda sentrum og på dei lokale, kommunale vegane som er omfatta av reguleringsplanen.

I kryssområdet i Furene er fartsgrensa på E39 70 km/timen.

Det er innhenta opplysningar om registrerte politirapporterte trafikkulukker for siste fireårsperiode. Desse syner at det har vore to ulukker med lettare skade i og ved Sjukehuskrysset (kjelde: NVDB). Vi har ikkje ulukkesoversikt over dei kommunale vegane i planområdet.

## 4.3 Kollektivtrafikk

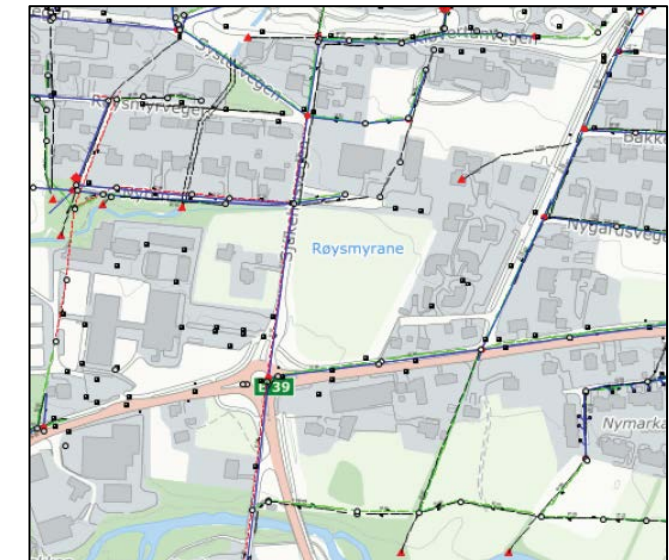
I planområdet er det fleire busshaldeplassar. Den mest nytta haldeplassen har ei tosidig løysing øvst i Elvegata ved Høgskulen. Denne haldeplassen fungerer for både gjennomgangs- og lokalbussruter. Vidare er det ei busslomme på austsida av Sjukehusvegen like ved avkøyrsla til parkeringsområdet ved Ivar Aasen-bygget på Høgskulen, men denne er svært lite nytta. Ved Volda sjukehus er det også ein busstopp for av- og påstigning ikkje langt frå hovudinngangen. Bussane køyrer deretter vidare via Heltnevegen.

I Furene er det eit kollektivknutepunkt i tilknytning til nærings-/industri- og bustadområdet like inntil dagens E39.

## 4.4 Teknisk infrastruktur

I planområdet er det teknisk infrastruktur i form av vatn, avløp og el-tele som vil verte berørt.

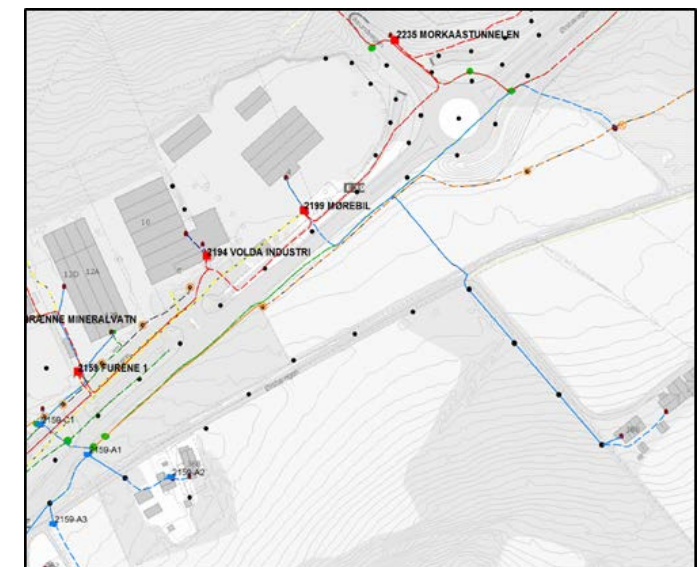
Det vil verte noko omlegging av den tekniske infrastrukturen spesielt i samband med bygging av nytt kryssområde og tunnel på Volda-sida.



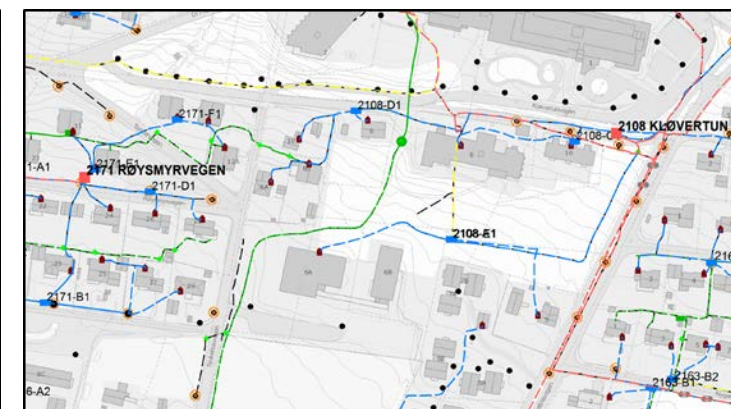
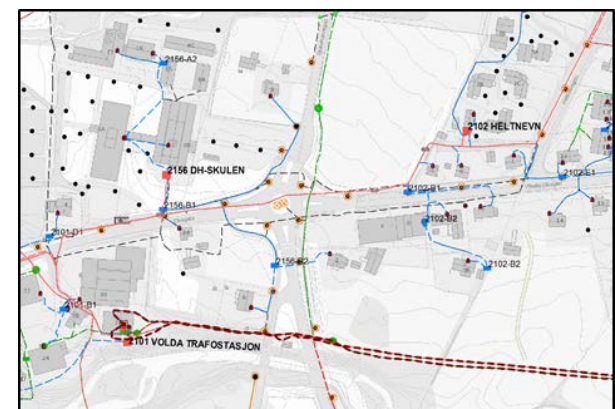
Figur 15 – Illustrasjonen viser vatn og avløpskart i planområdet i Volda



Figur 16 – Illustrasjonen viser vatn og avløpskart i planområdet i Furene



Figur 17 – Illustrasjonen viser kabelkart frå Mørenett i planområdet i Furene



Figur 18 – Illustrasjonane viser kabelkart frå Mørenett i planområdet i Volda

#### 4.5 Landskapsbilde og bybilde

Planområdet fell inn under landskapsregion 22, Midtre bygder på Vestlandet (NIJOS sitt nasjonale referansesystem for landskap). På Sunnmøre har denne eit vilt preg med bratte, alpine fjellformer i samspel med U-dalar og fjordar. Området er vegetasjonsrikt med gode tilhøve for jordbruk. Byggeskikken følgjer frå gamalt av den tradisjonelle vestlandske stilen, med liggande bordkledning og relativt små hus. Typisk er at tettstader ligg ytst ved dalmunningar ved fjorden, og vegnettet har tradisjonelt følgd fjordløpa og større dalar. Ferja er viktig for ferdselen, men tunnelar bind i stadig større grad fjordar og dalar saman.

Volda er lokalisert på austsida av Voldsfjorden, og tettstaden er ein typisk skålforma fjorddal. Volda sentrum og bebyggelsen er i hovudsak samla i den sør-vestvendte dalsida som vert avgrensa av fjorden i vest og av Rotevatnet i sør-aust. Frå vatnet renn Øyraelva gjennom eit grøntdrag ned til sentrum og ut i fjorden. Området er sterkt påverka av menneskeleg aktivitet (bustadfelt, landbruk, trafikk m.v.). Store delar av området er likevel ikkje utbygd, men vert dominert av dyrka mark som er tydeleg oppdelt med steingjerder og vegetasjonssoner, samt stiar og friluftsområde i tilknytning til Rotevatnet. I tillegg er kantvegetasjonen langs både Rotevatnet og Øyraelva viktige landskapselement som understreker elvekanten og strandsona i området.



Figur 19a – Bildet t.v. viser noko av busetnaden i Volda som strekker seg mellom fjorden i vest og fjella i nord, sett frå Rotsethornet. Rotevatnet ligg nede i dalrommet mot aust

Furene er del av eit dalområde som ligg mellom ein låg åsrygg på nordsida og eit fjellparti på sørsida. Furene ligg ca. 75 moh og består i hovudsak av vegar, industri- og forretningsbygg og eit oppdelt jordbrukslandskap. Forbi Furene går dagens E39. Langs E39 og like aust for planområdet ligg ei glattkøyringsbane og Ørsta/Volda Lufthamn. På nordsida av dalen dannar lia frå åsen bakanfor ein "låg vegg" i landskapsrommet. Det høgaste partiet på denne åsryggen ligg på om lag 120 moh. Lia består av blandingsskog lengst mot vest bak industriområdet, medan spreidde bustadar og Ivar Aasen-tunet dominerer lengre aust. Dei tydelege landskapsromma er først og fremst dyrka mark/kulturlandskap. Dette landskapet som består av kulturlandskap med spreidde gardsbygningar i samspel med kantvegetasjon og vegetasjonsområde, har gode visuelle kvalitetar.



Figur 19b – I Furene finn vi tradisjonelt jordbrukslandskap kombinert med industri- og næringsområde

Vegane i området er av ulik standard. For den køyrande vil opplevinga gå frå full fart i Rotsethorntunnelen, til brå retningsending når ein kjem til rundkøyringa i Volda, og fortset noko rolegare ned til Volda sentrum. Der må føraren ta omsyn til smalare vegar og bilar som kan rygge ut frå parkeringslommer rett ut i køyreveggen. Gatenettet i Volda sentrum snor seg mellom husa og opp bakkane, og er eit typisk særpreg ved dei mindre vestlandstettstadane. Gjennomfartstrafikanten held seg langs fjorden, passerer ferjekaia og køyrer rundt tettstaden opp til meir lettseleg trafikkbilde langs Ørstavegen mot Furene og vidare i god fart på rette vegar til Ørsta. Mot Furene ser den kjente sjåføren seg gjerne godt om for å ikkje treffe på hjorten, som har fått eigen viltovergang ved rundkøyringa i Furene. Spesielt trafikksituasjonen i Volda sentrum er utfordrande, der gåande, syklende, lokaltrafikanter, gjennomfartstrafikantar og besøkande skal dele på det avgrensa arealet som finst mellom hus og fjord. Det krev stor merksemd frå føraren, og ein reduksjon av mengda gjennomgangstrafikk vil vere med på å avlaste den noko uoversiktlege situasjonen i sentrum.

#### 4.6 Nærmiljø og friluftsliv

Volda kommune hadde 9 102 innbyggjarar per 4. kvartal 2016 (kjelde: www.ssb.no). Av statistikken går det fram at det er særskilt mange kvinner og menn i alderen 20–24 år. Dette har samanheng med at Volda er studiestad for om lag 4 000 studentar på Høgskulen i Volda. Det er forventet ein auke i folketalet til 10 400 i år 2030, og framskrivningstala syner eit innbyggjartal på om lag 11 200 i 2040.

Høgskulen i Volda og sjukehuset er dei største arbeidsplassane i kommunen, og dei stadane som har størst dagleg besøk. Det er fleire viktige gangaksar innanfor området. Det er lagt til rette fleire møteplasser og felles uteområde rundt Høgskulen og sjukehuset. Desse har høg bruksintensitet og svært mange knyter identiteten til staden opp til institusjonane.





Figur 20 – Bildet t.v. er frå Sjukehuskrysset, medan bildet t.h. er frå Volda idrettspark

Friluftsområda langs Øyraelva og Rotevatnet har mange brukarar i alle aldrar. Årneset friluftsområde ligg i strandsona langs Rotevatnet. Årneset er tilrettelagt for variert friluftaktivitet og lek, med blant anna sandvolleybaner, turstiar, badeplass, og fasilitetar som toalett og parkering. Området er svært mykje nytta i sommarhalvåret, men også om vinteren blir området nytta til å gå på skøyter på vatnet og på ski og til fots rundt vatnet.

Frå Årneset og nedover langs Øyraelva er det opparbeidd turveg med møteplassar og benkar som er svært mykje brukt heile året. Vegane er populære til joggeturar og hundelufting, i tillegg til at dei knyter saman friluftsområdet med idrettsområda på andre sida av elva. Områda ved Rotevatnet og langs Øyraelva vert også nytta til uteskule og turterreng for både barnehagar og skular. Ved Mylnefallet, ved brua der E39 kryssar elva, er det eit kulturmiljø som representerer historia og som er viktige turmål også i pedagogisk samanheng. Volda idrettspark er viktig for barn og unge si fysiske utfolding og har betydning for skular, barnehagar og heile Volda. Her finn ein ballbaner, idrettshall og skatepark, i tillegg til turveg rundt Rotevatnet og langs elva. Ny aktivitetspark er under bygging i same området.

I samband med reguleringsarbeidet er det utført ei barnetrakkanalyse i planområdet i Volda. Fokuset har vore på ferdselsliner gjennom prosjektområdet. Gjennom arbeidet registrerte elevar ved barneskulane, ungdomsskulen og studentar ved høgskulen ferdselsliner og opphaldsområde, problempunkt og målpunkt. Hovudfunna frå barnetrakkanalysen kan oppsummerast slik:



Figur 21 – kjelde: www.barnetrakk.no

- Dei aller fleste gruppene brukar vegane rundt dagens rundkøyring ved høgskulen når dei skal til både skule og fritidsaktivitetar. Gangvegen langs Vikebygdvegen og Elvegata i aust–vest–retning er hovudtrasé, men også Sjukehusvegen er viktig for gåande og syklende. Målpunkta er hovudsakleg skulane nord for Elvegata og idretts- og friluftsområda ved Årneset/Rotevatnet.
- Aktivitetsområda som er mest nytta til lek og opphald er skuleområda ved høgskule, ungdomsskule og barneskular, turveg langs elva, ballbanar, skatebane og Årneset/Rotevatnet.
- Område som blir oppfatta som utrygge er alle kryssingspunkt over E39 (både der det er gangfelt og ved «villkryssing»), kryssing av Vikebygdvegen for gåande til Rotevatnet, Sjukehusvegen og gangfelt ved Kiwi/rundkøyring.

Barnetrakkregistreringane fortel at for gåande og syklende er hovudretninga aust–vest over rundkøyringa, men også målpunkta ved idretts- og aktivitetsområda ved Rotevatnet gir betydeleg ferdsel diagonalt mot søraust. Registreringane er med på å danne bakgrunn for utforming av kryssløysning på ny E39 mellom Volda og Furene.

I nærføring til reguleringsområdet ligg Furene næringsområde. Dette er eit industriområde som dei siste åra har fått stadig aukande del av handel- og servicereitta funksjonar. Området i Furene langs eksisterande E39 har ein sentral funksjon som knutepunkt både for kollektivtrafikk, og som knutepunkt i arbeidsreisesamanheng.

Aust for planområdet retning Ørsta ligg Ørsta–Volda lufthamn, Hovden. Det er per 8 daglege flyingar til/frå flyplassen. Ved enden av flyplassen aust for planlagt E39 ligg ei glattkøyringsbane. Denne vert nytta til køyreopplæring.

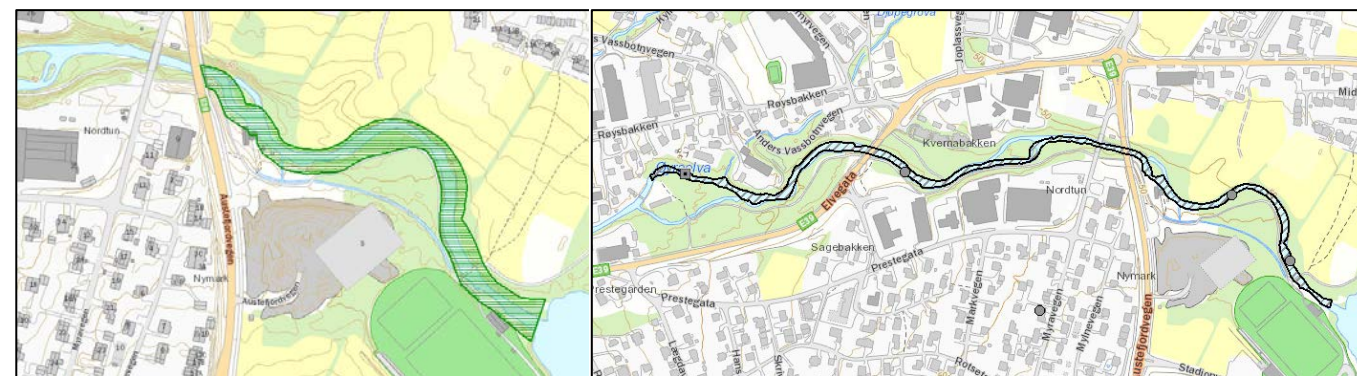
## 4.7 Naturmiljø og naturmangfald

Omtalen av naturverdiane i området er i hovudsak basert på konsekvensutgreiinga av kommunedelplanen for E39 Volda–Furene, supplert med oppdateringar frå kommunane, Fylkesmannen i Møre og Romsdal og data i Naturbase.

### 4.7.1 Dagsone Volda

#### Naturtypar

Øyraelva oppstrams brua er registrert i Naturbase som ein viktig (B) lokalitet av naturtypen *Viktig bekkedrag*. Hovudgrunnlaget for registreringa (2007) er at det er eit elveparti med ein liten bestand av elvemusling (sjå eige avsnitt). Elva har elles kantskog av gråor, dessutan hegg, bjørk, selje, platanlønn, ask og hassel, og her veks store bregner og høgstauder. Fuktige flomlaup hadde litt sumpvegetasjon. Det er registrert ein førekomst i Artskart av den framande og uønska arten hagelupin innanfor planområdet



Figur 22 – Naturtype Viktige bekkedrag

Figur 23 – Registrert strekning med elvemusling

#### Elvemusling

Basert på funn av 35 vaksne individ i 2009 er ein strekning av Øyraelva registrert i Naturbase som ein lokalitet med elvemusling. Elvemusling er ein norsk ansvarsart, og er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

**Fisk**

Øyraelva har ein liten bestand av laks og sjøaure. Det går også ål opp i vassdraget. Ål er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

**Vilt**

Det er registrert oter i Øyraelva. Oter er registrert som sårbar (VU) i Norsk raudliste 2015.

**4.7.2 Dagsone Furene****Naturtypar**

Det er ikkje registrert lokalitetar av verdifulle naturtypar innanfor planområdet eller influensområdet til tiltaket. Det er ikkje registrert framande og uønska artar innanfor planområdet i Furene.

**Vilt**

Det går eit svært viktig regionalt hjortetrekk gjennom Furene (sjå figur 24). Det bind saman ulike funksjonsområde, slik som beite-/yngleområde med meir snøfattige overvintringsområde. Det er vanleg at hjorten kryssar både Vartdalsfjorden og Voldsfjorden. I tillegg til det regionale trekkmonsteret er det truleg også mykje lokalt, dagleg trekk over E39 mellom beiteområde og kvileområde.



Figur 24 – Ei regionalt viktig trekkroute for hjort går gjennom Furene (Kjelde: Kommunedelplan for E39 Volda–Furene)

Tidlegare kunne hjorten trekke forbi Furene på "brei front", men den utbygginga som har skjedd dei siste tiåra (flyplass, glattkøyringsbane, næringsbygg, rundkøyring m.m.) har ført til at kryssingsområdet er betydeleg redusert. Samtidig har hjortebestanden auka.

For å lette kryssinga og redusere faren for påkøyringar vart det etablert ein viltovergang i 2009 ca. 150 meter nordaust for rundkøyringa. Volda kommune overvaka overgangen med video i 2010 og 2011. Sjølv om viltovergangen sannsynlegvis er smalare enn optimalt (21 m), vart det registrert 10 dyr som passerte på eitt døgn i månadsskiftet november/ desember 2010, og 31 dyr i løpet av en periode på 8 døgn. I 2011 vart det registrert over 1000 kryssingar. Det er ikkje registrert kryssingar av vegen innanfor ein avstand av 200 m frå viltovergangen, noko som også indikerer at den fungerer godt.

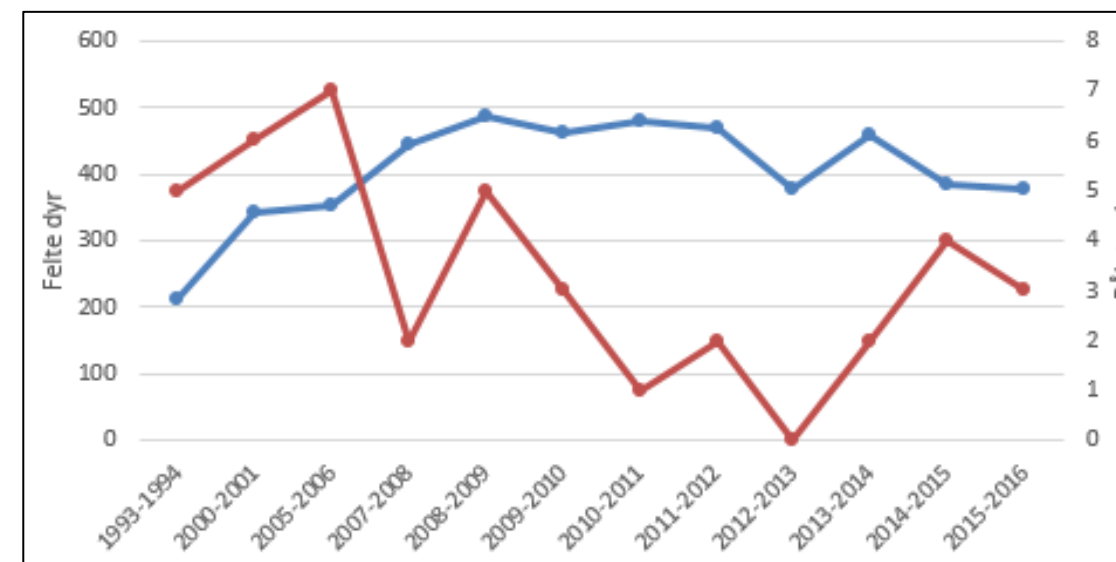
Viltkameraet er sett opp att i byrjinga av mars 2017, og planomtalen vil bli oppdatert med ev. nye registreringar før vedtak av planen.

I figur 26 nedanfor er det vist registrerte påkøyrslar i Hjorteviltregisteret for perioden frå januar 2009 til mars 2017. Med blått er vist trekkorridoren over viltovergangen i Furene. Her er det ikkje registrert påkøyrslar i perioden. Med raudt er vist to trekkorridorar ved Ekset der påkøyrslene er konsentrert. Før 2009 er det kun registrert to påkøyrslar ved Ekset, ingen der viltovergangen vart bygd. Registreringane er truleg mangelfulle så tidleg.

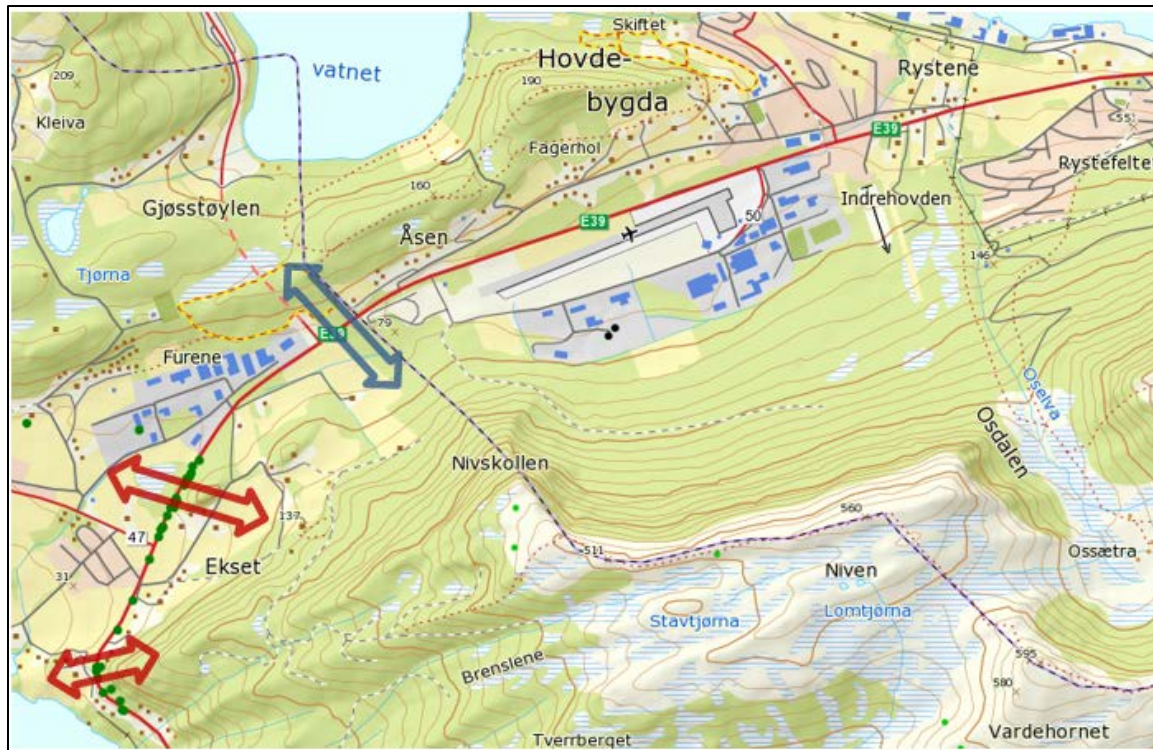
Andre tal frå Volda kommune viser at i jaktseongen 1993–1994 vart det køyrt på 5 dyr i Furene-området, med ei total avskyting i kommunen på 212 dyr. Vel ti år seinare og fram mot i dag er avskytinga i kommunen auka til over 400 dyr, medan påkøyrslene totalt for området ser ut til å ha gått ned. Figur 25 viser registreringane. Dette kan indikere at viltovergangen har hatt effekt for heile området Furene/Egset.

Men samtidig tyder fellingstala i følgje kommunen på at hjortebestanden på Berkneshalvøya har gått ned dei seinare åra. I resten av kommunen har avskytinga halde seg oppe. I kva grad utbygging og auka aktivitet i Furene har vore med på å strupe bestanden på Berkneshalvøya er usikkert.

Med den trafikken som er dokumentert over viltovergangen er det uansett liten tvil om at han er med på å redusere risikoen for påkøyrslar på E39 mellom næringsområdet i Furene og flyplassområdet ved Hovden, og at han er viktig for å oppretthalde det regionale trekket gjennom området.



Figur 25 – Fellingar totalt i Volda kommune og påkøyrslar ved Egset/Furene. Blå line syner felte dyr, medan raud line syner påkøyrslar på Egset/i Furene



Figur 26 – Hjortepåkøyrslar registrert i Hjorteviltregisteret frå 2009 til mars 2017



Figur 27 – Trekkruiter registrert i Furene. (Kjelde: Fylkesmannen/kommunen)

#### 4.8 Kulturminner/kulturmiljø

Det eksisterer ingen kjende automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Det finnst automatisk freda kulturminne utanfor planområdet, mot Heltane, nord og sør for Volda sentrum og mot Klippa. Alle desse ligg slik til at dei korkje vert direkte eller indirekte påverka av dette tiltaket. Fleire bygningar i planområdet er registrert i SEFRAK, sekretariatet for registrering av faste kulturminner i Noreg. Nokre av desse er registrert som bygningar som skal vurderast etter kulturminnelova § 25 dersom dei kan bli råka av tiltaket. Fylkeskommunen har opplyst om at husmannsplassen på Kleppheim har ein kulturhistorisk verdi som dei ønskjer ein skal legge til rette for å ivareta i det vidare planarbeidet.

Fleire offentlege institusjonsbygg, som sjukehus, lærarskule og høgskulen er lokalisert aust for sentrum, i Røyslid. Bustadområda har også utvikla seg i denne retninga, og på Rotset.

I strandsona langs Rotevatnet finst fleire eldre naust med særeigen arkitektur. Elvadalen, med Øyraelva, er eit historisk område i forhold til industriverksemnd som har vasskraft som energi- kjelde. Det finst spor etter fleire anlegg, med kanalar, murar og restar etter bruer og sagbruk. Ved Mylnefallet er det samla dømme på bygg og installasjonar som representerer historia.

Kulturmiljøet ved Furene, i området ved Liaskaret og Åsen er knytt til jordbruket sitt kulturlandskap. Landbruksareala og gardsbygningane ligg i eit belte oppunder Nivskollen, mellom E39, Nakkane, og Åsen på nordsida av dalen. Området på kvar side av dalen oppfattast som ganske einskaplege kulturmiljø som ligg i sin opphavelege kontekst med fleire mindre gardsanlegg. Fleire tun vert dominert av nyare bygningar, og tunforma er berre til dels bevart.

Det vart gjennomført arkeologisk registrering i planområdet hausten 2016. Den arkeologiske registreringa resulterte ikkje i funn av hittil ukjente automatisk freda kulturminne.



Figur 28 – Bilder av naust ved Rotevatnet og frå Mylnefallet

## 4.9 Naturressursar

### Landbruk

Volda kommune har eit landareal på 525 km<sup>2</sup>. Samla er det i dag 104 landbruksføretak med til saman 15 145 dekar jordbruksareal i drift i kommunen. Den fulldyrka marka vert så godt som utelukkande brukt til engdyrking.

### Geologiske ressursar og vassressursar

#### Lausmassar

Ifølge NGU sin grus- og pukkdatabse ligg det ingen utnyttbare avsetjingar av grusressursar innanfor området.

#### Mineralressursar

Ifølge NGU sin database over mineralressursar finst det ingen registrerte førekomstar av malm (metall), naturstein eller industrimineraler innanfor planområdet. Dei mineralressurs- førekomstane som ligg nærast planområdet er i Liaskarområdet. Dette er ein førekomst av ulike jernmetall. NGU si mineraldatabase gir ingen utfyllande informasjon om Liaskarførekomsten og ein kan gå ut ifrå at den ikkje er økonomisk viktig.

#### Vassressursar

Ettersom lausmassane i mesteparten av influensområdet består av morene er potensialet for uttak av grunnvatn lite. Det er kun i den avgrensa breelvavsetjinga ved Rotevatnet i utkanten av influensområdet at det kan finnast grunnvassressursar av ein viss storleik. I følgje NGU si grunnvassdatabase Granada ligg det ingen grunnvassbrønner til bruk for vassforsyning i eller i nærleiken til influensområdet. Det er registrert energibrønner nord for planområdet for traséalternativa i Volda. Det er ikkje uttak av overflatevatn til vassforsyningsføremål innanfor planområdet.

## 4.10 Grunnforhold

På lausmassekart frå NGU er området med veg i dagen i Volda, markert som morene. Dette blir stadfesta av grunnboringane, men det kan vere eit lausare humushaldig lag over morenen. Grunnboringane langs Sjukehusvegen viser 7,5–8,8 meter lausmasse over berg ved planlagt rundkøyring. 200 meter lengre oppe langs Sjukehusvegen er det 2–3 meter til berg, og ved Kløvertunvegen er det rundt 5 meter.

Refraksjonsseismikk utført vinteren 2017 viser at det er tilsvarande forhold langs det austlege løpet. Seismikkprofilen går lengre oppover enn grunnboringane og viser at djupna til berg blir mindre på oppsida av Kløvertunvegen.

For Furene viser lausmassekartet frå NGU myr/torv på den nedre delen av området og morenedekke oppover i Lia. Grunnboringane viser at myrlaget på flata mellom eksisterande E39 og Torvmyrvegen er opp til 2 meter djupt. Under myra er det eit lag med silt/sand og nedover mot berget blir lausmassen tolka som morene. Ved Torvmyrvegen ligg berget rundt 10 meter under terreng.

I forskjeringsområdet viser boringane opp til 16 meter lausmasse, i påhogsområdet 10–12 meter. Lausmassen er 0,5–1,0 meter matjord/vegetasjonsdekke over fast lagra masse, tolka som morene.

Refraksjonsseismikken samsvarer med boringane. Rundt terrengkote 95 viser seismikken ei grop i bergoverflata. Dette samsvarer med området der boringane viser 16 meter lausmasse.

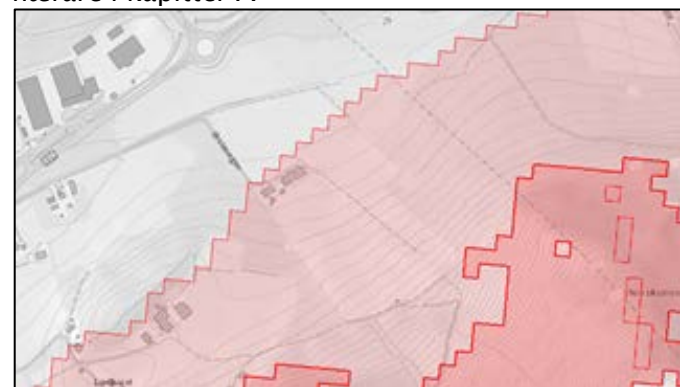
Bergoverdekninga til tunnelen er god langs heile tunnelen og grunnundersøkingar er difor berre utført ved påhogsområda. Bergmassen i planområdet er typisk for store delar av Sunnmøre, gneisbergartar av noko ulik samansetning. Nokre svakare soner er identifiserte og alle av dei er steile og orienterte på tvers av tunnelen, noko som er ei gunstig orientering for drivinga av tunnelen. Dei svake områda er ikkje forventa å vere svakare enn at tradisjonell driving og sikring er tilstrekkeleg.

## 4.11 Naturfare

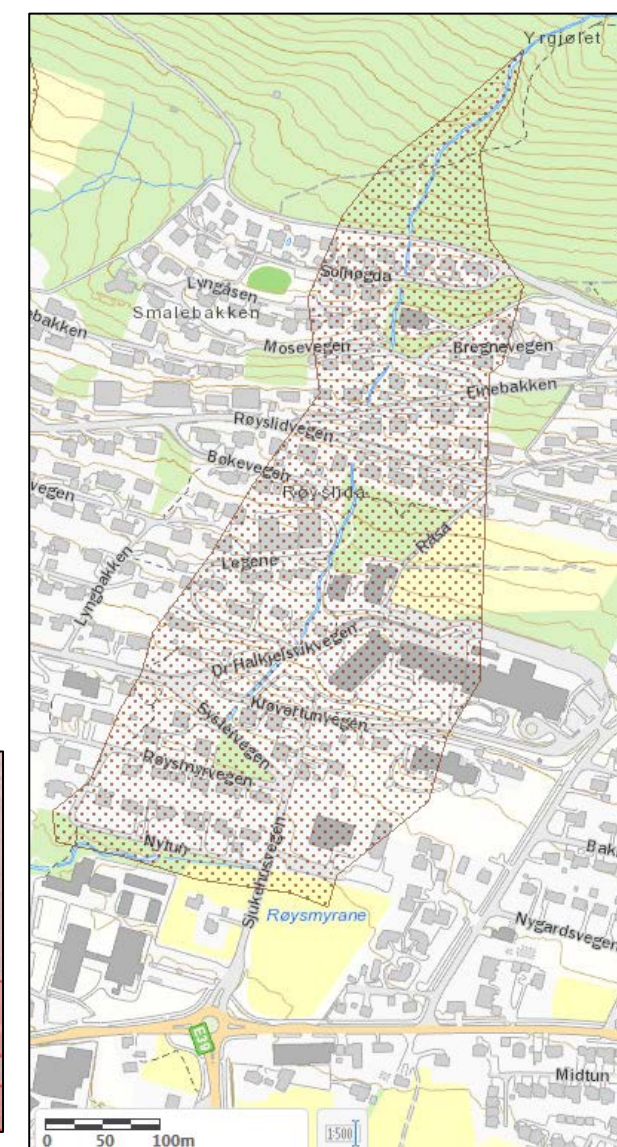
Aktsemdskart for skred er generert frå hellinga til terrenget og angir område som skal vurderast for naturfarar. I denne reguleringsplanen kjem to aktsemdssoner inn i reguleringsområdet.

I Volda er det ei aktsemdssone for jord- og flaum-skred som kjem ned mot påhogsområdet, sjå figur 29. Sona er omtala nærare i kapittel 7.

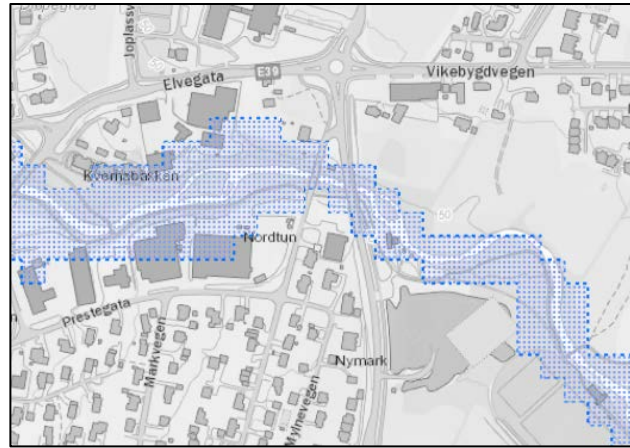
Ved Furene er det ei aktsemdssone for snøskred som går ned mot påhogsområdet (figur 30). Løsneområdet i denne fjellsida er skogkledd og vendt mot nordvest. Skogkledd fjellsida indikerer at det ikkje har gått større snøskred dei siste tiåra. Snøskred frå nordvestvendt fjellsida krev at det bles frå mellom sør og øst for å danne snømengder som kan lage store skred. Mykje nedbør i form av snø frå denne vindretninga er svært sjeldan og kun vindtransport av snø på bakken vil ikkje vere tilstrekkeleg for å lage store skred. Det er ikkje fare for at snøskred skal komme ned på veg oftare enn akseptkriteria tillet. Aktsemdssona er ikkje vurdert nærare i kapittel 7.



Figur 30 – Aktsemdskart for snøskredfare ved Furene (kjelde: NVE Atlas)



Figur 29 – Aktsemdskart for jord- og flaumskred nord for påhogsområdet i Volda (kjelde: NVE Atlas)



Figur 31 – Aktsemdssone for flaumfare fra Øyraelva markert med blå skraver (kjelde: NVE Atlas)

Aktsemdskart for flaum (figur 31) viser at tilgrensande areal til planområdet potensielt kan vere utsett for flaum frå Øyraelva. Flaumfaren må vurderast nærare i samband med eventuelle detaljreguleringar til utbyggingsføremål på desse areala.

av retningslinje T-1520 (Statens vegvesen og Vegdirektoratet, 2013) og Handbok N500 Vegtunneler (Statens vegvesen og Vegdirektoratet, 2016).

Vedlegg 3 i Handbok N500 omhandlar forhold knytt til ytre miljø i samband med reguleringsplanarbeidet for vegtunneler. Luftkvaliteten i områda nær tunnelmunningane skal i utgangspunktet vurderast i høve til retningsline T-1520. Eventuelle behov for avbøtande tiltak som etablering av ventilasjonstårn skal vurderast dersom tunnelmunningane befinn seg i område der menneske kan bli eksponert. Luftkvaliteten skal då vurderast i høve luftkvalitetskriteriane i tillegg til T-1520.

Det er så langt vegvesenet kjenner til ikkje tidlegare utarbeidd luftsonekart i tråd med T-1520 langs eksisterande E39 gjennom Volda sentrum til Furene eller gjennomført målingar av lokal luftforureining langs denne strekninga. I samband med denne reguleringsplanen har Statens vegvesen fått dokumentert lokal luftkvalitet ved områda nær dei planlagte tunnelmunningane i Volda og i Furene, sjå kapittel 6.13.

#### 4.12 Støy

Figur 32 og 33 gir eit bilde på korleis støytilhøva knytt til vegtrafikk på i planområdet er i dag. Raud sone har støynivå Lden over 65 dB. Gul sone har støynivå Lden mellom 55 – 65 dB. Støyomgrepa er nærare forklart i kapittel 6.12.



Figur 32 – Vegtrafikkstøy i Furene i dag (kjelde: GisLink)

Figur 33 – Vegtrafikkstøy i Volda i dag (kjelde: GisLink)

#### 4.13 Luft

Luftforurensning består av ei blanding av ulike gassar og partiklar. I Norge er det først og fremst svevestøv og NO<sub>2</sub> som gir dårleg luftkvalitet. Vegtrafikk bidreg mest til høge nivå av svevestøv. Den viktigaste kjelda til svevestøv er asfaltslitasje, hovudsakleg forårsaka av piggdekkbruk. Vegtrafikk er også hovudkjelde til utslepp av NO<sub>2</sub> i norske byområde.

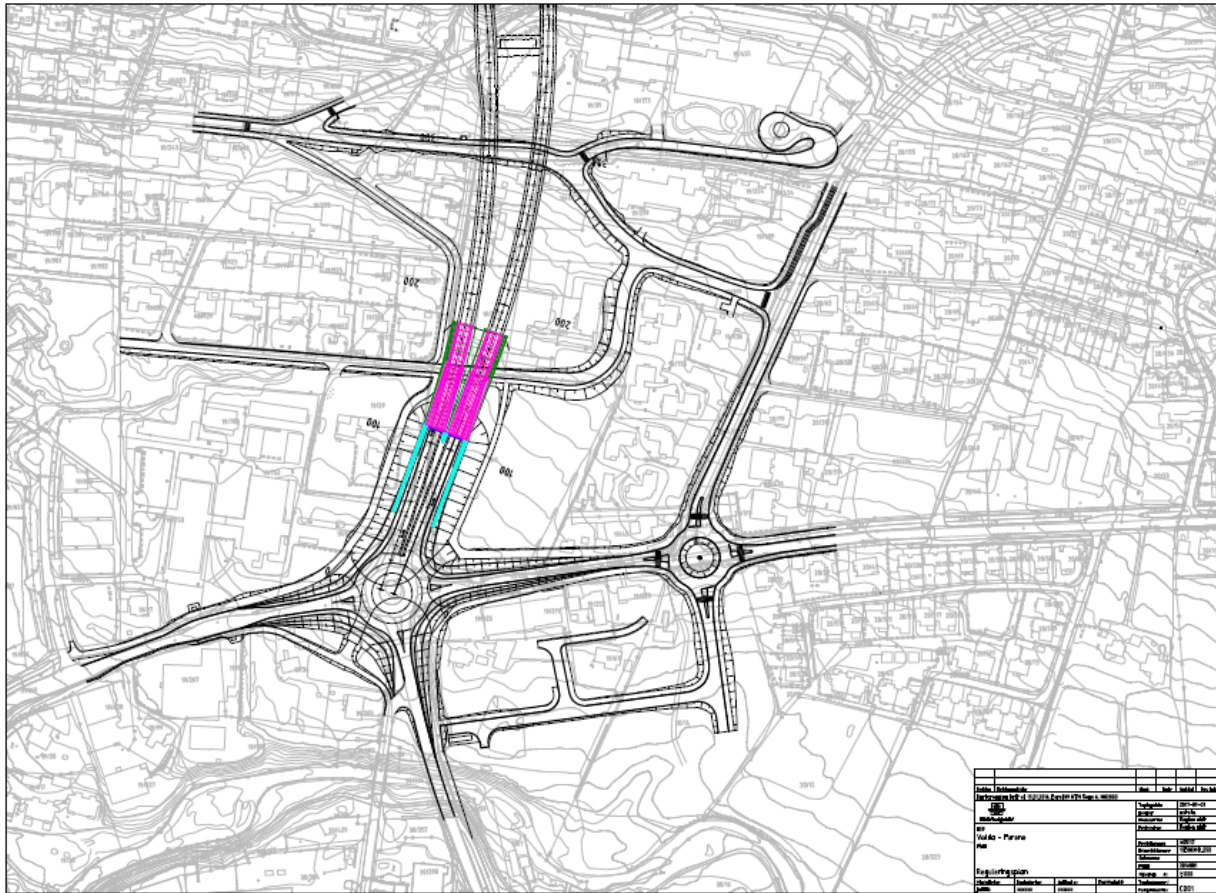
Retningsline for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) gir føringar for vurdering av luftkvalitet i arealplanlegging. Statens vegvesen har i tillegg sine interne krav gitt i Interne råd for bruk

## 5 Skildring av planforslaget

### 5.1 Utforming av veganlegget

#### 5.1.1 Volda

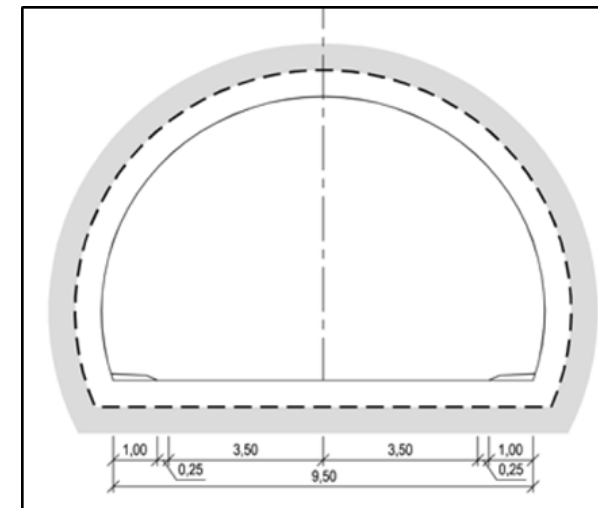
Planløsingar og aktuelle tiltak i planområdet i Volda er vist i oversiktsskissa under. I det vidare vil vi omtale og illustrere dei enkelte elementa.



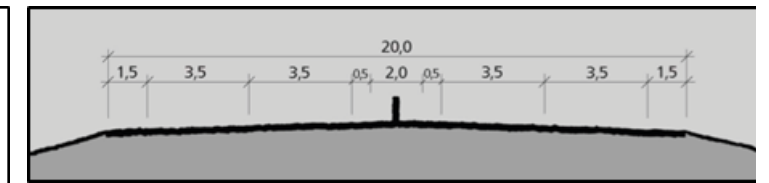
Figur 34 – Oversiktsskisse, ny situasjon i Volda. Fjellpåhogget vil kome ved pel ca. 160.

#### Utforming av E39, tunnel og veg

Det er planlagt to tunnellop med eit 9,5 meter breitt profil i kvart løp. Vegbreidda er i dette profilet 7,5 meter, pluss 1 meter bankett på kvar side. Sjølve køyrefelta er 3,5 meter, og i tillegg er det 0,25 meter skulder på kvar side inn mot bankett. I tunnelen er det planlagt havarilommer for kvar 250 meter. E39 til dei to påhogga er dimensjonert etter vegstandard H7 i handbok N100. Det er køyrefelt på 3,5 meter og skulder på 1,5 meter. Inn mot tunnelane må vegen tilpassast.



Figur 35 – Handbok N500, tunnelstandard T9,5



Figur 36 – Handbok N100, vegklasse H7

#### Utforming av kryss mellom E39, Elvegata og Vikebygdvegen

Krysset er utforma som rundkøyring med fire vegarmar. Sjølve krysset er senka ned i terrenget, om lag 6 meter. E39 frå nord er fire-felts veg og dei tre andre vegarmane i krysset er to-felts vegar. Alle vegane inn mot rundkøyninga er utforma med gateprofil og kantstein. Rundkøyninga har ein ytre diameter på 50 meter og rundkøyninga har to køyrefelt. Sentraløya i rundkøyninga har ein diameter på 26 meter.



Figur 37 – Utforming av kryss mellom E39, Elvegata og Vikebygdvegen

### Utforming av planfri kryssing for mjuke trafikantar i kryssområdet mellom E39, Elvegata og Vikebygdvegen

Den planlagte kryssinga for mjuke trafikantar er utført med bruløysing over rundkøyringa som illustrert i figur 38. Løysinga er universelt utforma og vil vere inndelt i eigne felt for gåande og syklende. Breidda på ferdselsarealet varierer, men er tilstrekkeleg til etablering av tosidig fortau og to-vegs sykkel felt. Brua er ei stålbru med betongdekke og er tilpassa til eksisterande terreng med ein funksjonalitet som gjenspeglar ferdselsmønsteret til gåande og syklende i området. Brua har to stålsøyler i enden av kvar 'arm' og to i midten av rundkøyringa. Siktforholda er vurdert for alle trafikantgrupper. Søylene skal plasserast på betongsoklar rett over terreng, og endeleg plassering må avklarast i byggeplanfasen.



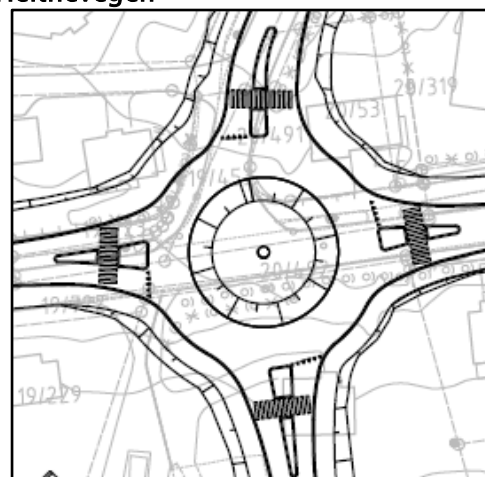
Figur 38 – Prinsipp «stjernebru» løysing for gåande og syklende i Sjukehuskrysset, illustrasjon: Rambøll AS

### Utforming av kryss mellom Vikebygdvegen og Heltnevegen

Krysset er utforma som ei rundkøyring med fire vegarmar og har ein ytre diameter på 40 meter. Sentraløya har ein diameter på 26 meter og det er eitt køyrefelt i rundkøyringa med breidde 6,5 meter.

Det blir etablert ny tilkomst til bustad- og næringsområdet sør for fylkesvegen via ny arm frå rundkøyringa.

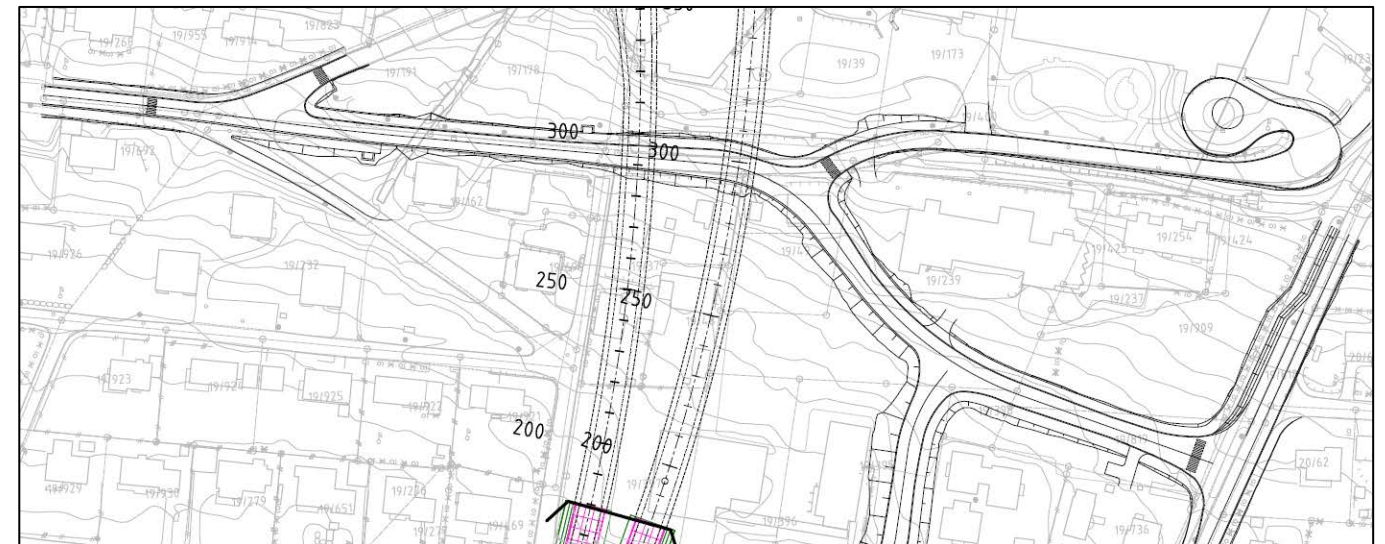
Det er planlagt fortau på alle vegarmane og kryssing i plan for mjuke trafikantar.



Figur 39 –Nytt kryss fv. 45 Vikebygdvegen og Heltnevegen

### Utforming av forlenging av Kårstadvegen

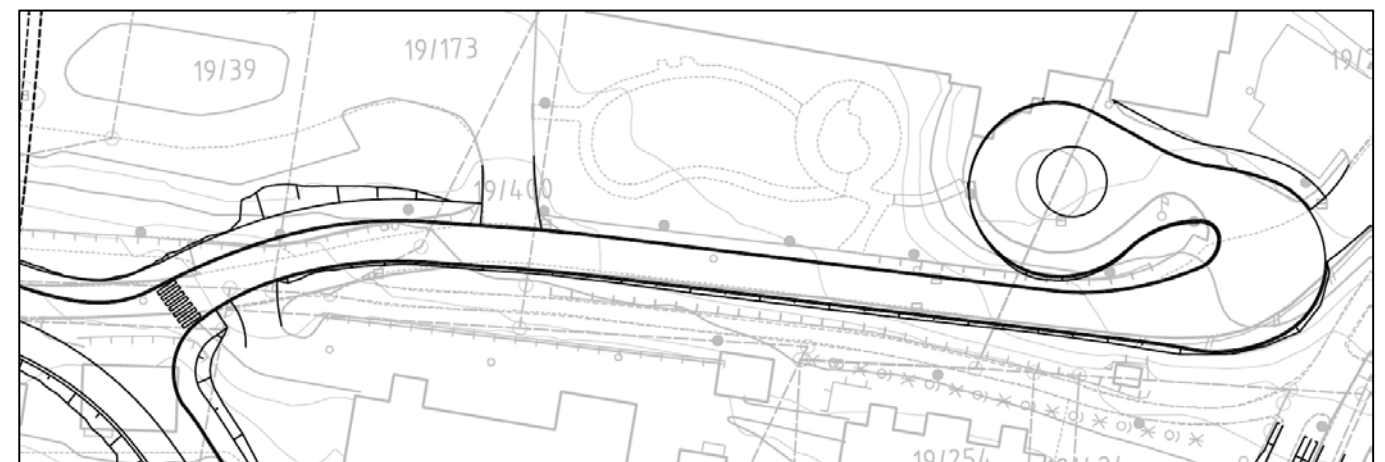
Kårstadvegen er planlagt forlenga frå krysset med Dr.Halkjelsvikvegen mot aust til Heltnevegen, der ein del av Kløvertunvegen vil gå inn i Kårstadvegen. Vegen er utforma som gate og har køyrebanebreidde på 3 meter, samt skulderbreidde på 0,25 meter. Det er planlagt fortau med tre meters breidde for mjuke trafikantar. Frå Heltnevegen fram til ny veg til Nyttun er det lagt til rette for fortau på begge sider av vegen, vidare langs Kårstadvegen er det fortau på eine sida. Det blir opparbeidd ny tilkomst til gbnr. 19/736 og det blir regulert ny tilkomst til gbnr. 19/239 som er eit kontor- og administrasjonsbygg tilhøyrande Helse Møre og Romsdal.



Figur 40 – Forlenging og utbetring av Kårstadvegen frå Heltnevegen

### Utforming av Kløvertunvegen til Volda sjukehus

Rundkøyringa ved sjukehuset blir utvida slik at bussar, taxi og liknande kan bruke denne for å sette av passasjerar ved sjukehusinngangen og returnere same vegen. Eksisterande fortau langs deler av Kløvertunvegen vert oppretthalde. Det er utforma eit nytt kryss mellom Kløvertunvegen og Kårstadvegen.

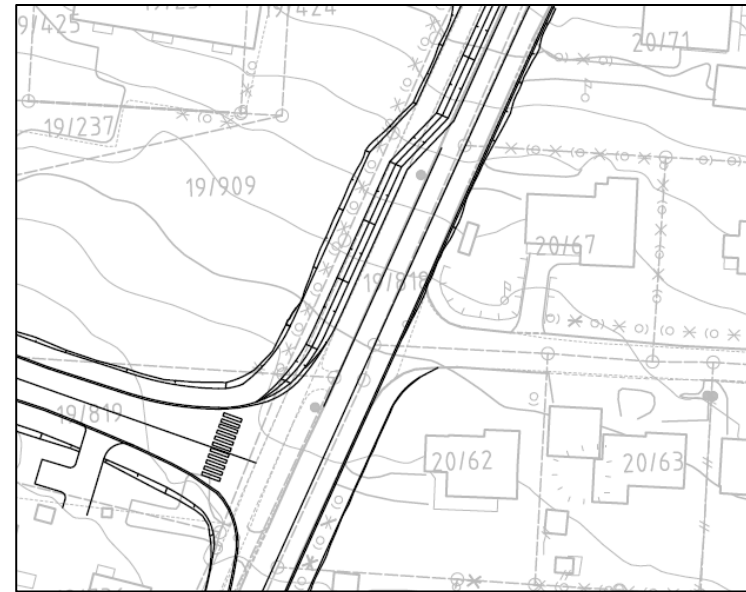


Figur 41 – Tilkomst og kollektivløysing ved sjukehuset

### Høgresvingefelt på Heltnevegen

I krysset med Heltnevegen og Kårstadvegen er det lagt til rette for eit høgresvingefelt på Heltnevegen.

Høgresvingefeltet er teke høgde for i planen for å oppnå auka trafikktryggleik i krysset med fare for påkøying bakfrå når ein kjem ned bakken i Heltnevegen.

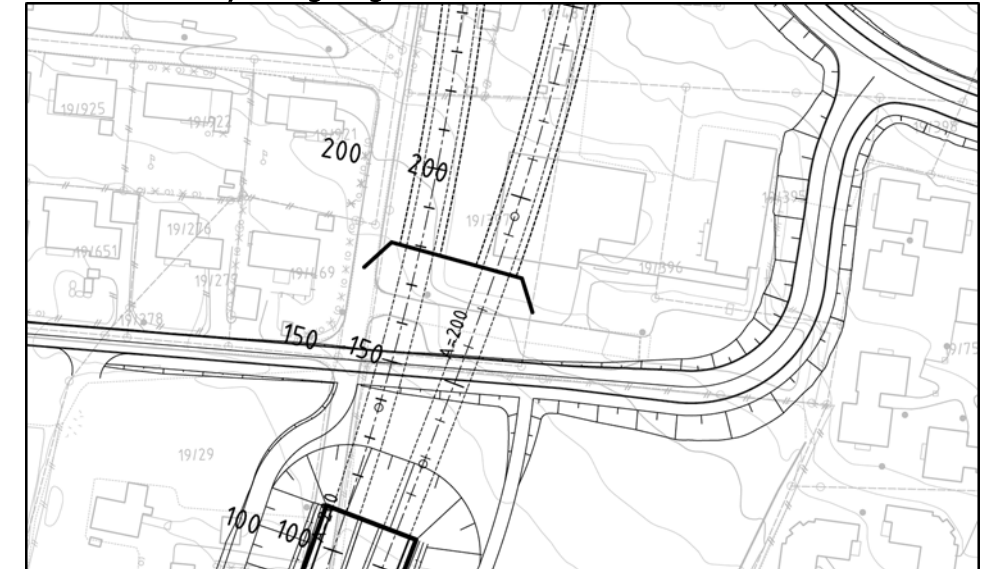


Figur 42 –Høgresvingefelt på Heltnevegen inn mot Kårstadvegen

### Utforming av ny veg til bustadområdet ved Nytun og Høgskulen i Volda

Det er planlagt ny veg til bustadområdet på Nytun og til Høgskulen frå Kårstadvegen.

Vegen er planlagt med køyrebanebreidde på 2,75 meter og skulder på 0,25 meter. Det er lagt til rette for eit 3 meter breitt fortau på eine sida av vegen.

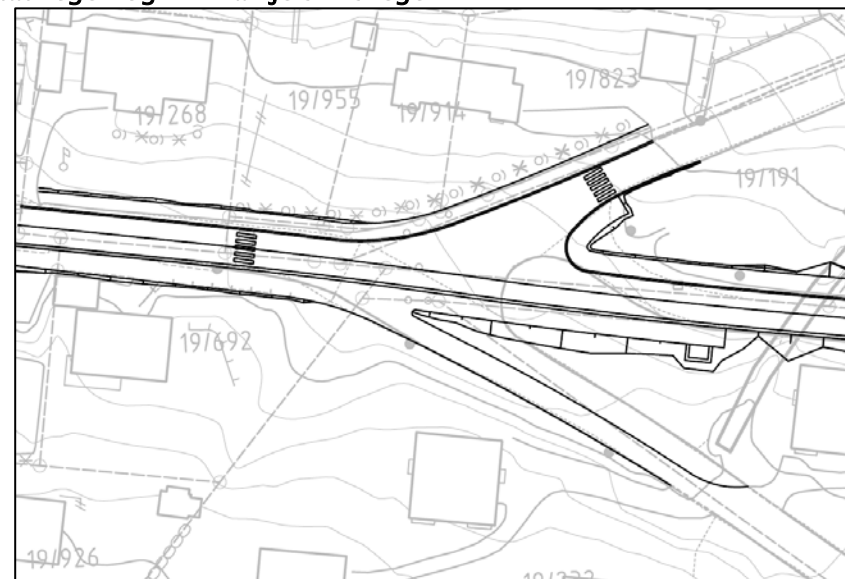


Figur 44 – Veg til Nytun og Høgskulen

### Utforming av nytt kryss mellom Kårstadvegen og Dr. Halkjelsviksvegen

Krysset mellom Systervegen, Kårstadvegen, Kløvertunvegen og Dr. Halkjelsvikvegen er planlagt ombygd til T-kryss.

Systervegen vil bli fysisk stengt frå Kårstadvegen, og blir omklassifisert til gang- og sykkelveg. Alle bustader i Røysmyrvegen, Systervegen, Nytunvegen og Sjukehusvegen vil få køyretilkomst frå forlenging av Kårstadvegen, sjå oversiktsillustrasjon, figur 43.



Figur 43 – Kryss mellom Kårstadvegen og Dr. Halkjelsvikvegen

### 5.1.2 Furene

#### Utforming av E39 tunnel og veg i Furene

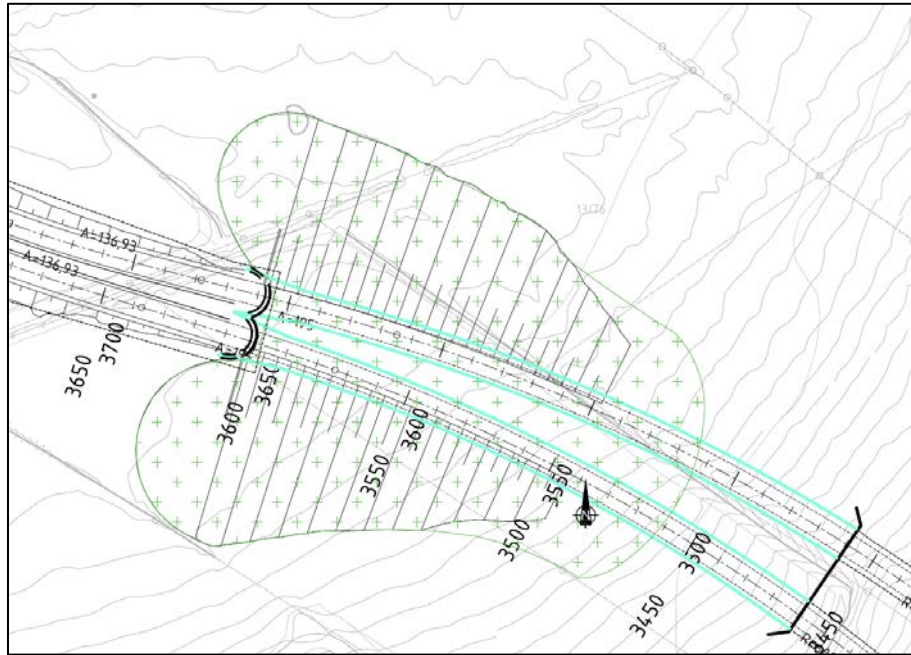
I Furene vil fjelltunnelen gå over i ein 200 meter lang betongtunnel før vegen i dagen først inn mot den eksisterande rundkøyringa ved Morkåstunnelen i Furene. Vegen blir utforma etter Handbok N100, vegklasse H7, som fire-felts motorveg.

Betongtunnelen blir dekt til med lausmasser med helling på 1:8. Fyllinga (og anleggsområdet) vil bli planta til nord for fyllingstoppen for å sikre vilttrekk til/frå viltovergangen lengst nord i området. Sør for fyllingstoppen vil tilbakefyllinga bli sådd eller planta til avhengig av om grunneigar ønskjer å opparbeide arealet til grasmark eller ikkje. Det vil bli sett opp viltgjerde langs ny E39



Figur 45 – Løysing i Furene vist på flyfoto med eksisterande situasjon



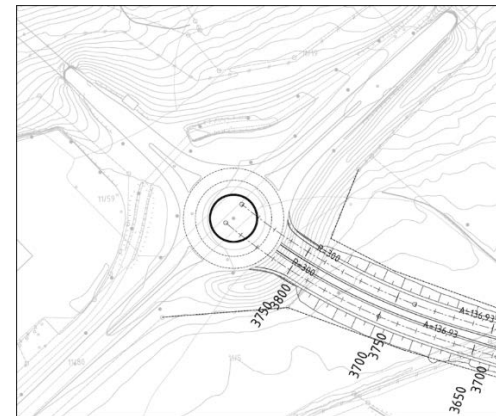


Figur 46 – Fylling over betongtunnelar i Furene. Fjellpåhogg for det vestre løpet vil kome ved pel ca. 3390–400 for det vestre løpet.

#### Utforming av rundkøyring i Furene

Eksisterande rundkøyring på E39 i Furene vil bli endra ved at det vert etablert to køyrefelt i sirkulasjonsarealet.

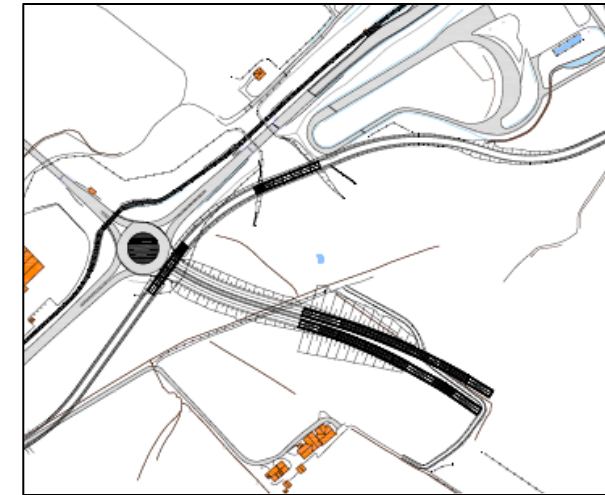
Diameteren på sentraløya vert redusert, og deleøyane inn til rundkøyringa vert omgjort for å tilfredsstille krava i Handbok N100 som gjeld avbøying i til- og fråfart i rundkøyringa.



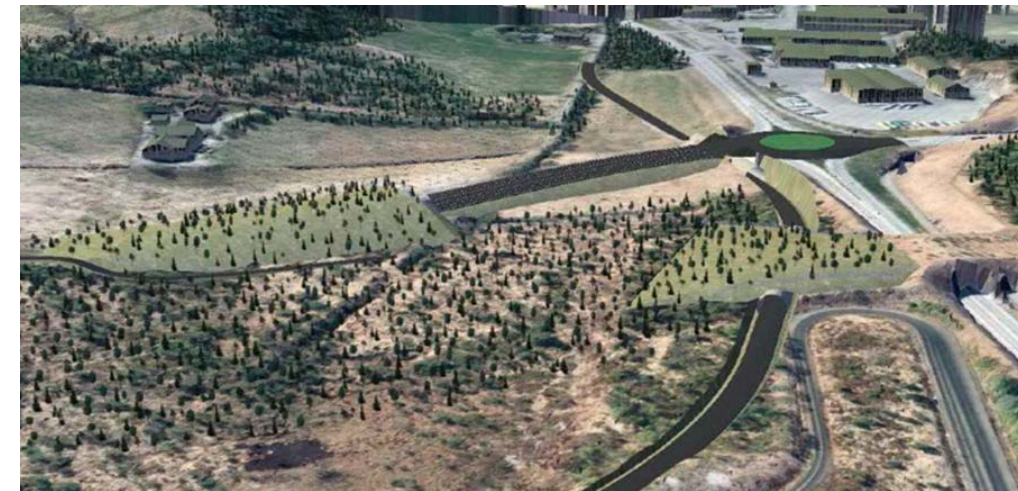
Figur 47 – Ny rundkøyring i Furene

#### Tilhøvet til eventuell forlenging av Torvmyrvegen

Torvmyrvegen er ikkje ein del av reguleringsplanen for E39 Volda–Furene. Dei tekniske løysingane som ligg til grunn for vedtatt kommunedelplan var utforma slik at det ikkje stenger for ein eventuell seinare reguleringsplan for Torvmyrvegen. Endra planløysing i Furene krev difor at ein må syne korleis Torvmyrvegen kan utformast. Figur 48 viser Torvmyrvegen lagt i kulvert nær rundkøyringa og i kulvert under vilttrekket. I samtalar med kommunen og fylkesmannen er dette vurdert som ei gangbar løysing.



Figur 48 Eventuell forlenging av Torvmyrvegen



Figur 49 – 3D-illustrasjon av løysing i Furene sett i fugleperspektiv frå Hovden

## 5.2 Arealbruksformål

Nedanfor følgjer ein gjennomgang av dei ulike arealbruksformåla.

### 5.2.1 Bygningar og anlegg

#### Bustader, B

Formålet gjeld i hovudsak eksisterande bustadområde, område med nemningar B1–B5.

#### Offentleg eller privat tenesteyting

Område BOP1 er offentleg areal som vert nytta av Høgskulen til utdanningsføremål eller anna offentleg formål. Eksisterande offentlege areal i BOP1 er eigd av Volda kommune. I tillegg er tunområde på gnr. 19 bnr. 29 no inkludert i dette planområdet/formålet.

Område BOP2 er offentleg areal som ein ser som mogleg utvidingsareal til utdanningsfunksjon eller anna offentleg formål. Området er i dag i privat eige, del av gnr. 19 bnr. 1.

Område BOP3 er offentleg areal som også kan nyttast til utdanningsføremål eller anna offentleg formål. Området er eigd av Statsbygg og Helse Møre og Romsdal.

Område BOP4 gjeld mellom anna eksisterande kontor-, utdannings- og driftsfunksjonar til Helse Møre og Romsdal, Sjukehuset i Volda.

#### Kombinert byggje- og anleggsformål, BKB

Område BKB1 og BKB2 kan nyttast til kombinert byggje- og anleggsformål.

Innanfor området kan det etablerast bygg til offentleg og privat tenesteyting og næringsbygg (kontor). Det er ikkje ynskeleg med etablering av bustadar her, med unntak av bustadar for å dekke kommunen sitt eige behov for omsorgs- og sosialbustadar.

Område BKB3 kan nyttast til bustader, forretning og kontor.

Område BKB4 kan nyttast til bustader og kontor.

Område BKB5 omfattar næringsmiddelbedrift Johs. Jakobsen.

### 5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

#### Køyreveg, SKV

Omfattar offentleg veg, felle privat veg og privat køyreveg. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentleg og anna køyreveg.

Avkjørsler frå offentleg veg er regulert som del av formålet med eigarform offentleg.

Vedlikehaldsansvaret ligg likevel på brukaren, jf. § 9 i «Forskrifter om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler frå offentlig veg».

#### Fortau, SF

Omfattar offentleg fortau.

#### Gang-/sykkelveg, SGS

Omfattar offentleg gang- og sykkelveg.

#### Annan veggrunn – teknisk anlegg, SVT

Omfattar sideareala til vegen. Areal kan nyttast til skjering, fylling, grøft, siktsone, rekkverk, murar og eventuell støyskjerming. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentleg og anna (privat) areal.

#### Leskur, SP

Omfattar leskur i tilknytning til kollektivhaldeplass.

#### Kollektivhaldeplass, SKH

Omfattar haldeplassar for buss.

### 5.2.3 Grøntstruktur

Område G1 sør for fv. 45 langs Øyraelva er regulert til grønstruktur. Arealet skal fylle fleire formål, mellom anna kantvegetasjon langs vassdrag (naturtype *Viktig bekkedrag*), buffer mellom vassdrag og utbyggingsområde og friområde/rekreasjon. Området kan leggest til rette med turvegar og mindre bygg/anlegg som tener friluftformål.

Område G2 og G3 vil vere buffersone mellom veg og bustader i sentrale kryssområde.

### 5.2.4 Landbruks-, natur- og friluftsområde

#### Landbruksformål, LL

Omfattar eksisterande jordbruksareal sør og søraust for E39 i Furene.

### 5.2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag

#### Naturområde i sjø og vassdrag, VNV

Omfattar ei lita strekning av Øyraelva under Mylnebrua i Volda.

### 5.2.6 Hensynssoner

#### Sikringssone tunnel, H190

Omfattar doble tunnellop på nivå 1 mellom Volda og Furene.

#### Sikringssone frisikt, I40

Formålet er å ivareta siktkravet ved inn- og utkøyning frå kryss på køyreveg. Siktretkantane er i samsvar med handbok N100, og skal heldast fri for sikthinder som til dømes skog og bygningar.

#### Faresone ras- og skredfare, H810

Omfattar ei aktsemdssone for jord- og flaumskred som kjem ned mot påhuggsområdet i Volda.

Omfattar også ei teoretisk sone for snøskred som går ned mot påhuggsområdet i Furene, sjå delkapittel 4.11.

#### Omsynssone bevaring naturområde, H560

I Furene er det vist to omsynssoner som skal sikre at det ikkje blir gjennomført tiltak som kan vere til hinder for vilttrekk i området. Sør for ny E39 er det mindre strenge vilkår enn på nordsida.

### Områdeføresegn

#### Mellombels anleggs- og riggområde

Område merka # omfattar alt areal som kan nyttast til mellombels anleggsbelte, rigg- og deponiområde, med tilhøyrande føresegnar om bruk, utforming og istandsetting. Dette er areal som er naudsynt for å gjennomføre utbygginga, men som ikkje inngår i det ferdige anlegget. Arealet vil bli tilbakeført i samsvar med underliggende arealformål.

### 5.3 Krav om detaljregulering

Det er i føresegnene stilt krav om detaljregulering for følgjande område, jf. kapittel 2.2:

Formål	Nemningar
Bustadområde	B1, B3, B4
Kombinert formål	BKB1, BKB2, BKB3, BKB4,
Offentleg eller privat tenesteyting	BOP1, BOP2, BOP3, BOP4

Konkret arealbruk, utnytting, høgder og andre formål må avklarast gjennom eigen detaljreguleringsplan.

Kombinert nærings- og bustadbygging, framtidig

Det er i reguleringsplanen lagt til rette for ny arealbruk på eit område aust for Sjukehuskrysset, sør for Vikebygdvegen. I områda med nemning BKB3 er det i dag eksisterande bustadbebyggelse og næringsaktivitet, medan områda BKB1 og BKB2 ligg i tilknytning til eksisterande bebyggelse, sør og aust for BKB3.

Områda BKB1 og BKB2 skal regulerast samtidig (gjennomføringszone H810\_1).

Område BKB3 skal regulerast samla (gjennomføringszone H810\_2).

Planlagt tilkomst mot sør i kryss/rundkøyring ved Heltnevegen på fv. 45 skal vere hovudtilkomst til områda. Planen skal også sikre framtidig tilrettelegging av tilkomst til friområdet ved Øyraelva og Rotevatnet. Det vert ikkje tillate utbygging før detaljreguleringsplan er vedteken og ny tilkomst er etablert.

**5.4 Vurderte alternativ**

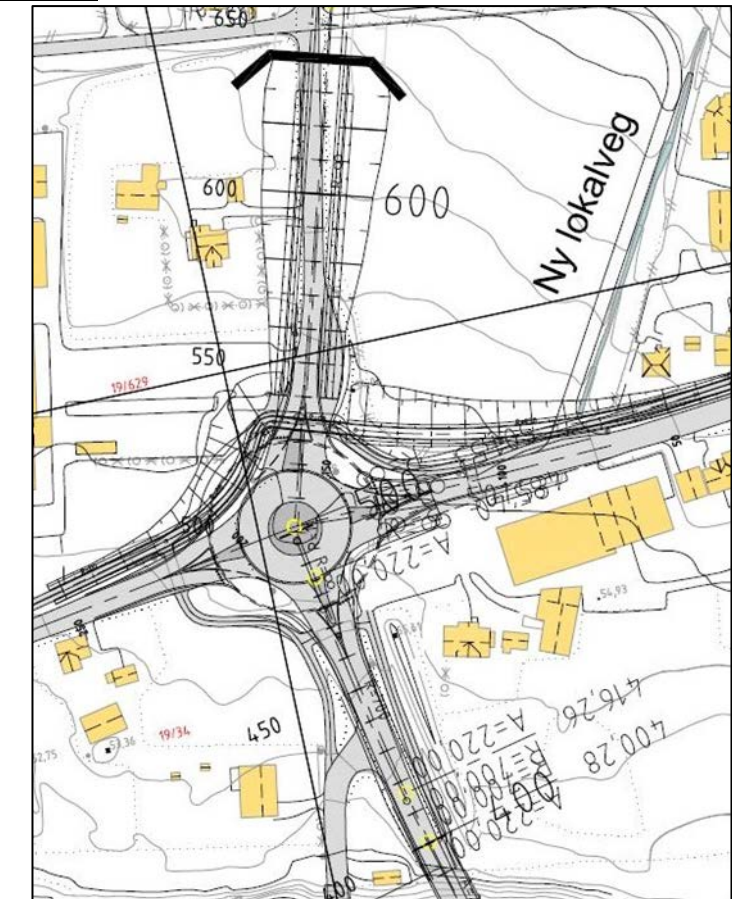
I godkjent kommunedelplan og i prosessen knytt til utarbeiding av reguleringsplan, har ein vurdert fleire løysingsalternativ. Dette gjeld både for hovud- og lokalvegnett og også løysingsalternativ for mjuke trafikantar i og gjennom planområdet.

Under følgjer ein gjennomgang av dei alternativa som har vore oppe til diskusjon i reguleringsplanprosessen i tillegg til dei valde løysingane som er skildra ovanfor. Alternativa er vurdert opp mot faktorar som trafiksikkerheit, framkomst, tilgjengelegheit, økonomi og generelt i høve til målsettingane for prosjektet.

**5.4.1 Volda****Vurderte alternativ for Sjukehuskrysset**Rundkøyring, jf. Kommunedelplan E39 Volda–Furene

I kommunedelplanen vart det lagt til grunn ei løysing med rundkøyring i plan og etablering av ein undergang med tilhørande gang- og sykkelvegssystem for mjuke trafikantar på ny E39 mellom rundkøyringa og tunnelportalen. Det vart lagt til grunn kryssing i plan på dei andre vegarmane.

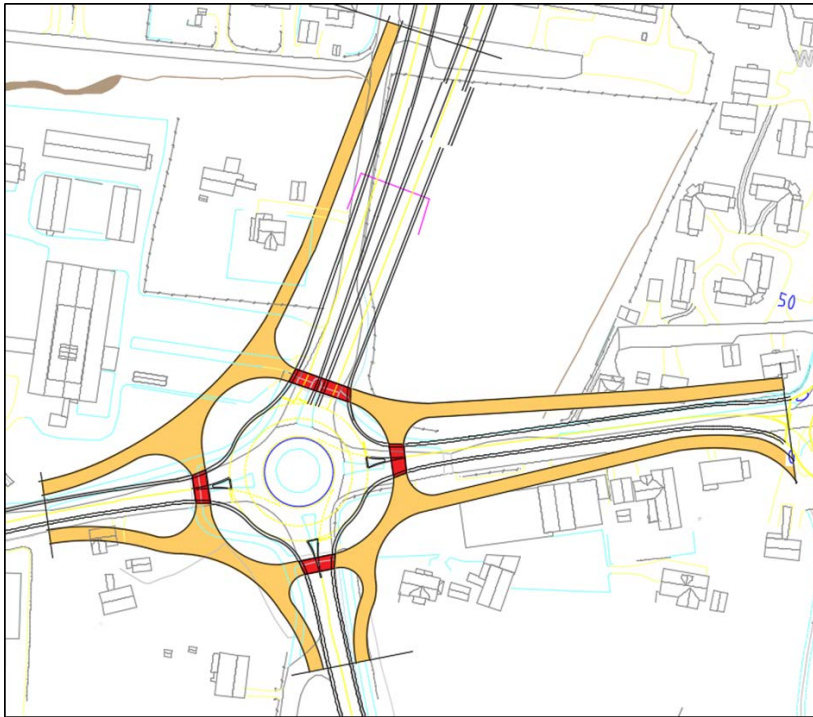
Vi veit frå bornetrakkundersøkinga at dagens rundkøyring i Sjukehuskrysset med kryssing i plan, er eitt av dei punkta som flest opplever som utrygge. Bilane kan ha høg fart inn til rundkøyringa og det er usikkerheit knytt til bruken av blinklys. Ein ønsker difor primært å sjå på andre løysingar for kryssing av vegen.



Figur 50 – Utsnitt frå Kommunedelplan E39 Volda–Furene

Alternativ med rundkøyring i dagens terrenghøgde og planfri kryssing for mjuke trafikantar

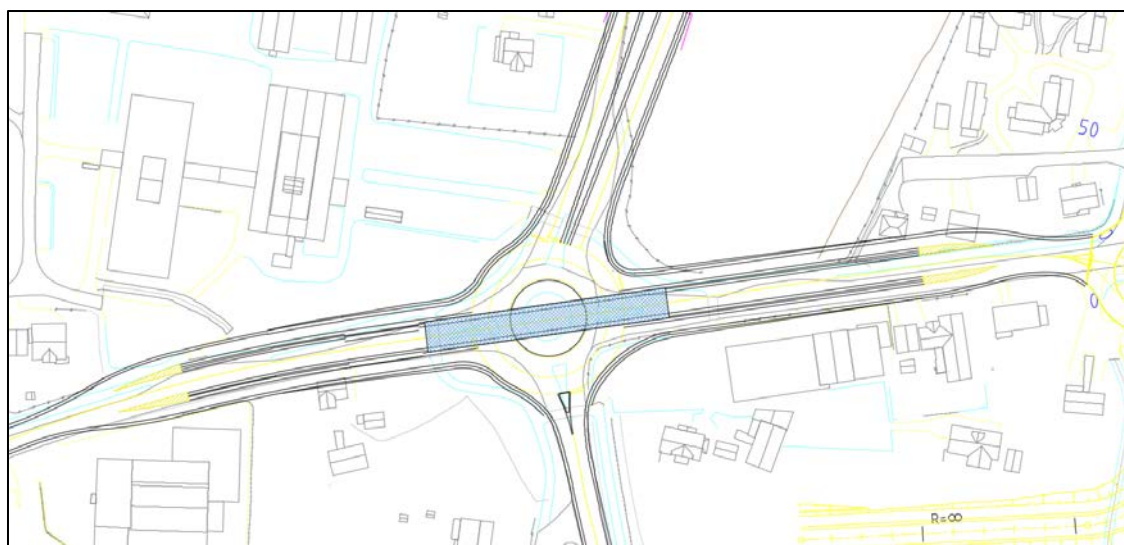
For å få ei kryssing for mjuke trafikantar er det to moglegheiter, den eine er å byggje bru over vegen og den andre er å føre dei mjuke trafikantane under vegen i kulvertar. Det er krav frå Statens vegvesen si handbok N100 om stigning, sikt og kurvatur på gang- og sykkelveggar. Desse krava gjer at eit system med kulvertkryssing er arealkrevjande og krev ramper som her strekker seg heilt til Heltnevegen i aust før ein når att terrenget. Figur 51 viser ei skisse for kor lange rampane vert for ei løysing med kulvertar under vegen. Denne løysinga er vurdert opp mot valt løysing med senka veg og dei mjuke trafikantane i bru over krysset i dagens terrenghøgde.



Figur 51 – Rundkøyring i dagens terrenghøgde med kulvertløysing for mjuke trafikantar

#### Alternativ med toplans–kryssløysing for køyrande

Alternativ der rundkøyring i Sjukehuskrysset er senka og trafikken til og frå Volda sentrum i Elvegt. (E39)/Vikebygdvegen (fv. 45) er ført over rundkøyringa i bru. Alternativet er forkasta med begrunnelse i at rampane frå rundkøyringa opp mot kryssområdet ved Heltnevegen blir for korte til å få til ei forsvarlig fletting av trafikken. Løysinga er også veldig kompliserande for dei mjuke trafikantane med fleire bruer over kryssområdet eller ei løysing med å lede gåande og syklende mot krysset ved Heltnevegen for kryssing i plan.



Figur 52 – Fv. 45 i bru over E39

#### 'Hjulbru'–løysing for mjuke trafikantar i Sjukehuskrysset

Innleiingsvis i arbeidet med å finne ei god løysing for mjuke trafikantar, vart det vurdert eit konsept etter same prinsipp som Tjensvollkrysset i Stavanger, i form av ei 'hjulbru'. 'Hjulbrua' koplar saman dei fire tilkomstpunkta for gåande og syklende med ein sirkulær konstruksjon som har ein indre radius på 30 meter. Over køyrevegane består konstruksjonen av åtte hovudspenn som er inntil 35 meter lange. Beresystemet er i stål, grunna lange spenn. Rekkverket på inn- og utsida av brua vil inngå i hovudberinga til brua (ei stålkasse), og vil vere godt synleg for både køyrande og mjuke trafikantar.

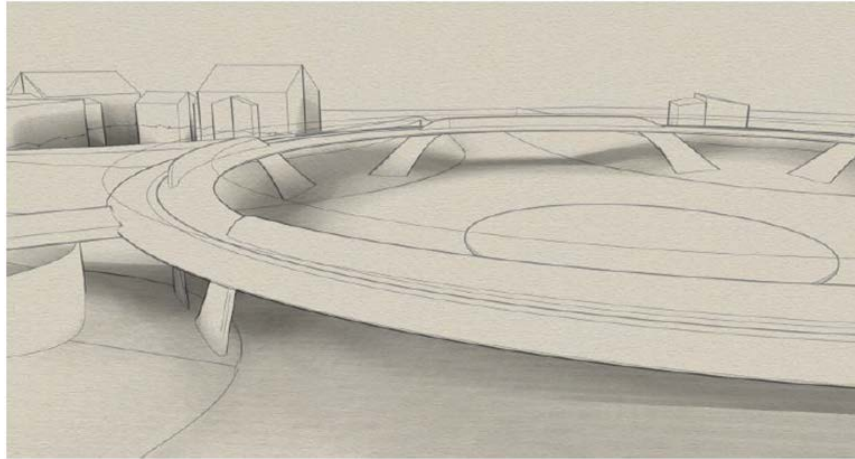


Figur 53 – Brukonsept «hjulbru» som løysing for gåande og syklende i Sjukehuskrysset. Illustrasjon: Rambøll AS

Tidleg i prosessen kom det opp eit alternativ til 'hjulbru'–løysinga, ei 'stjernebru', som vart eit reelt alternativ til denne løysinga, og naturleg å samanlikne med. I den samanhengen vart 'hjulbru'–konseptet forkasta til fordel for 'stjernebru'–konseptet, der sistnemnde kom betre ut, hovudsakleg med omsyn til betre fleksibilitet for dei mjuke trafikantane, men også kostnadmessig og med omsyn til landskapet.

#### *Variant av hjulbru – i betong*

Bru etter same prinsipp som vist ovanfor, men bygd i betong. Løysinga skaper mellom anna fysiske skiljer mellom gåande og syklande, og vil i tillegg vere tyngre å drifte om vinteren.



Figur 54 – Variant av hjulbru i betong. Illustrasjon: Rambøll AS

#### Variant av 'stjernebrua'–konseptet

Det er sett på ein variant av 'stjernebrua' med armar som ikkje er begrensa av 20 meter radius for sykkelvegen. Alternativet inneheld dei same konstruktive prinsippa som den tilrådde 'stjernebrua', men er ikkje yttarlegare bearbeidd i denne fasen. Varianten vil også ivareta god flyt for gåande og syklande på brua, og vil vere slankare, sidan det vert mindre overflateareal. Dette vil igjen medføre ein noko redusert kostnad. Varianten må alternativt vurderast nærare i skisseprosjekt-fasen i samband med byggeplanlegginga.



Figur 55 – Variant av 'stjernebrua' – eit mindre arealkrevande alternativ som kan vurderast for nærare prosjektering. Illustrasjon: Rambøll AS

#### **Kryssløysing mellom fv. 45 Vikebygdvegen og Heltnevegen**

I krysset mellom Heltnevegen og Vikebygdvegen er X-kryss forkasta av trafikktryggleiksårsaker. Det er difor vurdert kryssløysingar med rundkjøring som kryssalternativ. Rundkjøring gir større trafikktryggleik enn ei løysing med bruk av X-kryss.

Plassering og storleik på rundkjøringa vil gje ulike utslag og konsekvensar for omgivnadane. I kommunedelplanen er det vist til ei rundkjøring som har ein ytre diameter på 30 meter.

#### **Ungang/planfri kryssing nedst i Heltnevegen**

Heltnevegen har trafikk tall som framskrevne er større enn 6000 i ÅDT, Det er difor vurdert kryssing av Heltnevegen i dette krysset ved å føre dei mjuke trafikantane i kulvert. Dette var ei løysing som vart gjennomgått i ei trafiksikkerheitsvurdering og forkasta grunna fare for «villkryssing».

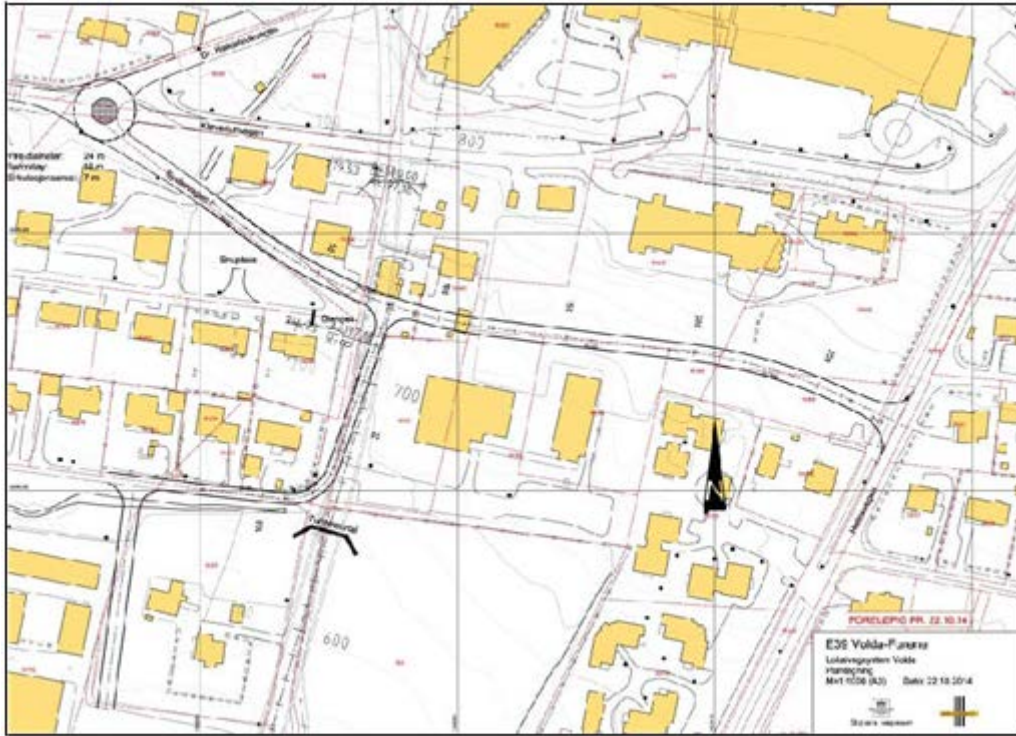
#### **Eventuell løysing med sykkel i tunnelen**

Innleiingsvis i planarbeidet, både i oppstartsmøte med kommunen og på idéverkstaden som fann stad i februar 2016, kom det innspel om eventuell tilrettelegging for sykkelløysing i tunnelen mellom Volda og Furene.

Ei eventuell tilrettelegging for syklande i tunnelen vil vere lang, heile 3,5 km. Vidare vil den krevje separat løysing parallelt med køyrebanane. Årsaken til dette er støy- og luftforureining frå køyretøya. Vegvesenet er også av den oppfatning at sykkel tunnelen ikkje vil appellere til alle brukargruppene, og det vil bli ei kostbar løysing samanlikna med å legge til rette for eit godt gange- og sykkelsamband i dagen, jf. Plan for hovudnett for sykkel i Ørsta og Volda.

#### **Forslag til lokalvegsløysing i Kommunedelplan E39 Volda–Furene**

I kommunedelplanen vart det fremma eit forslag til løysing for lokalvegnettet, basert på at tilkomst via Sjukehusvegen ikkje vil vere mogleg i framtida. Figur 56 syner direkte vegsamband mellom Heltnevegen og Kårstadvegen, der Sjukehusvegen forbi Nytun er kopla på og med ei forlenging av vegen til nordsida av Høgskulen. Denne løysinga inneber at krysset mellom Systervegen, Kårstadvegen, Dr.Halkjelsvikveg og Kløvertunvegen må byggast om. Det som er skissert i KDP er ei rundkjøring. Ei rundkjøring i dette krysset vil krevje mykje meir areal enn vist i skissa og den må og flyttast meir mot sørvest enn vist i skissa. Løysinga vil ikkje gi ei god løysing for kollektivtransport til og frå sjukehuset.



Figur 56 – Utsnitt fra kommunedelplan E39 Volda–Furene med forslag til lokalvegssystem mellom Heltnevegen og Kårstadvegen og retning Nytun-området og Høgskulen

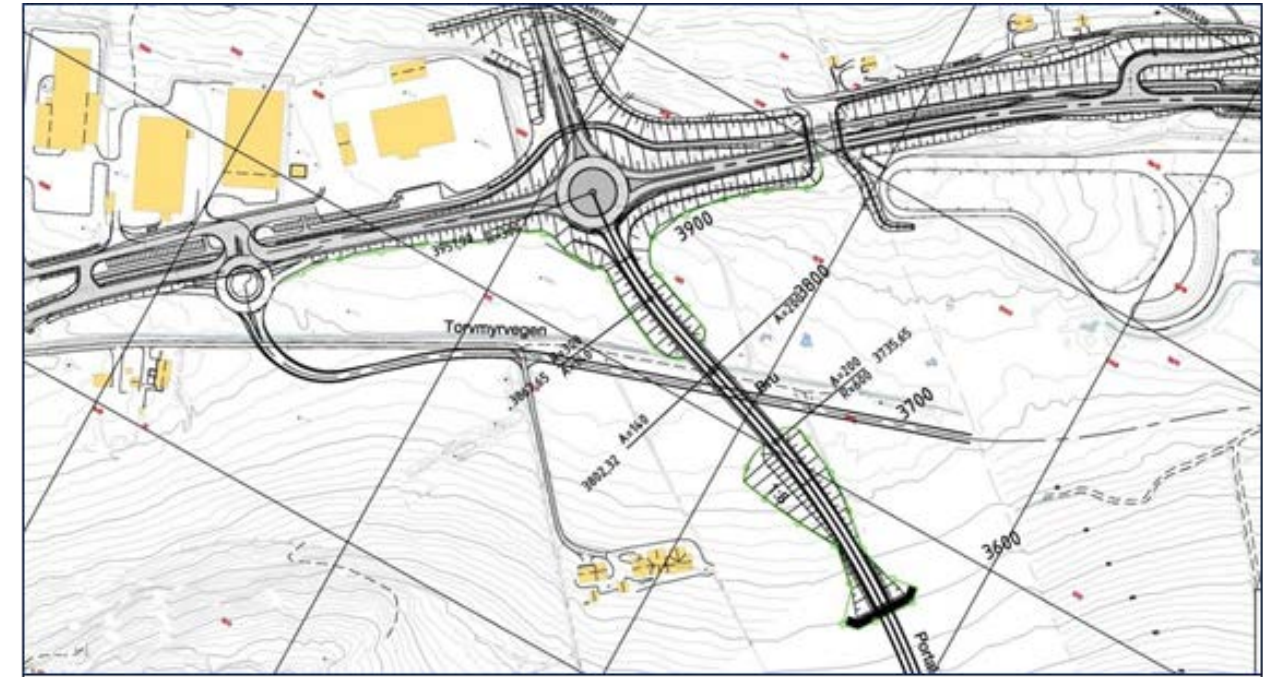
#### 5.4.2 Furene

##### Kommunedelplan E39 Volda–Furene

I kommunedelplanen er det lagt til grunn ei løysing med dagsone på om lag 300 meter, inkludert ei 100 meter lang bru. Tunnelportalen er vist plassert omlag 130 meter aust for dei næraste bygningane på eiendom gbnr. 14/1. Portalen er vist med ei lengde på omlag 65 meter inn til fjellpåhogget.

I prosessen med utforming av kommunedelplanen var eit viktig tema om planen skulle vise ei forlenging av Torvmyrvegen eller ikkje. Omsyn til vilttrekk var ei av fleire problemstillingar som vart drøfta. Utfallet vart at Torvmyrvegen vart tatt ut av kommunedelplanen, men den tekniske løysinga vart utforma slik at den i seg sjølv ikkje ville stenge for å forlenge Torvmyrvegen i tråd med skissa i figur 57.

I reguleringsplanen har ein valgt å gå bort frå løysinga i kommunedelplanen. Heile tunnelen er senka, og dette utgjør 8–10 meter lenger tunnel samanlikna med løysing vist i kommunedelplanen. Vidare er tunnelportalane trekt fram til om lag midt på brua vist i kommunedelplanen, jf. Gjennomgangen i avsnitt 5.1.2. For Furene-området vil dette vere positivt for både hjortetrekking, landskapet og tilrettelegging av landbruksarealet.



Figur 57 – Utsnitt i Furene fra kommunedelplan E39 Volda–Furene, illustrert med eventuell forlenging av Torvmyrvegen frå flyplassområdet

## 6 Verknader av planframlegget – arealbruk og løysingar

### 6.1 Trafikkforhold og framkomst

Statens vegvesen har gjennomført ein trafikktryggingss revisjon (TS-revisjon). Ein TS-revisjon er definert som ein systematisk og uavhengig gransking av trafikktryggingssforhold i ein vegplan. Denne skal sørge for at nye vegane vert bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafiksikker vegutforming og krav i vegnormalane, samt øvrige regelverk. Revisjonen skal luke ut uheldige løysingar, feil og manglar på dei ulike plannivåa før anlegget blir bygd.

### 6.2 Samfunnsmessige tilhøve

Ein stor del av befolkninga blir direkte eller indirekte råka av tiltaket, då influensområdet omfattar delar av dei tettast befolka områda i kommunen.

Reisetida mellom Sjukehuskrysset i Volda og etablert rundkøyring i Furene blir halvert ved etablering av tunnelen. I dag er reisetida om lag 5 minutt langs dagens strekning via Volda sentrum, medan reisetida vil vere om lag 2,5 minutt gjennom ny tunnel.

## 6.3 Naboar

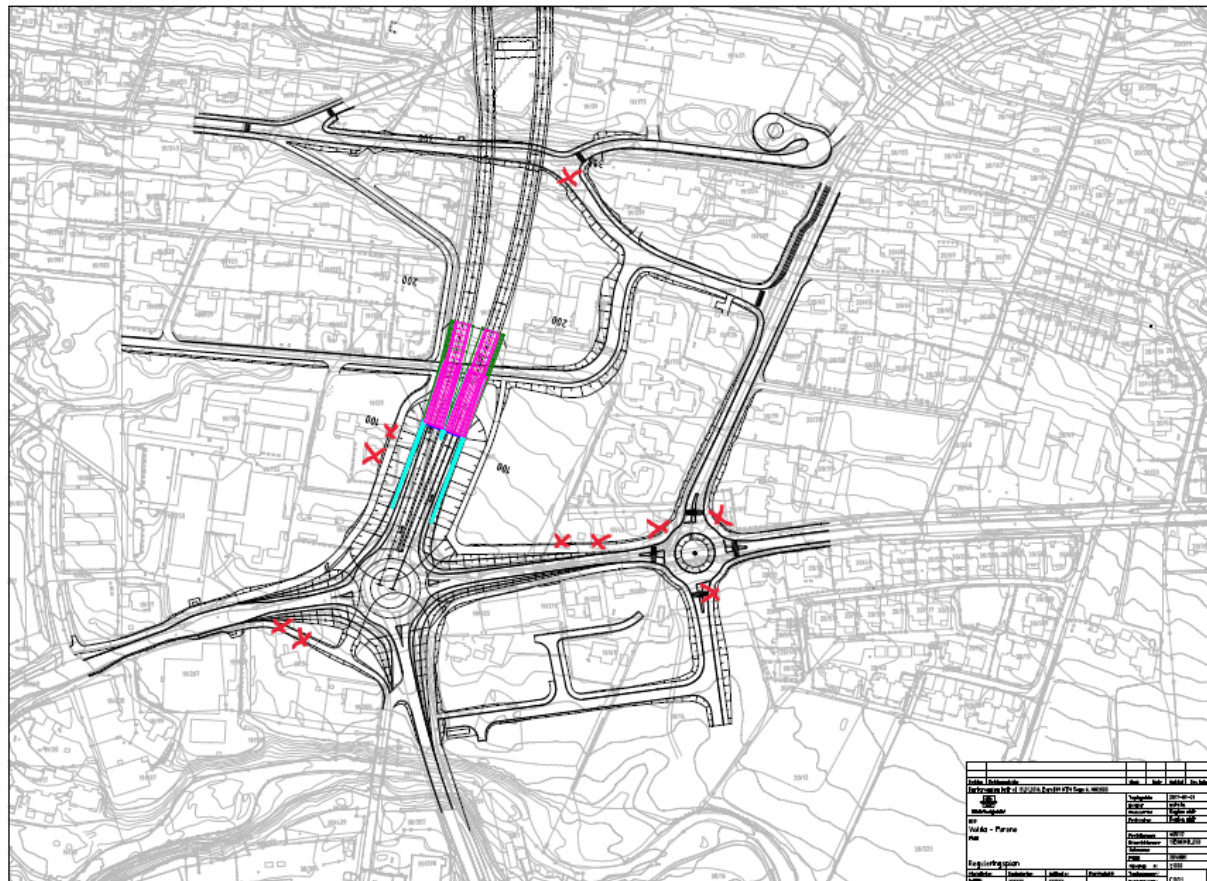
### 6.3.1 Berørte eigedomar

Ei rekkje eigedomar blir berørt av tiltaket i større eller mindre grad. Bustadhus som må løysast inn er vist til i kapitelet under. Vidare vil etablering av vegar og gang- og sykkelveg, samt støyskjerming medføre behov for å erverve areal frå både offentlege og private eigedomar.

### 6.3.2 Innløysing av bygningar/eigedom

Det er med bakgrunn i løysingar og planframlegg vurdert at minimum sju bustadhus må løysast inn ved realisering av tiltaket. Dette gjeld gbnr. 19/29, tre bustadhus på gbnr. 19/45, vidare gbnr. 19/49, 20/14 og 20/53. Bakgrunn for desse vurderingane er i hovudsak at bustadhusa kjem i konflikt med framlagde løysingar for høvesvis køyrevegar/kryssløysingar og etablering av gang- og sykkelveg i planområdet.

Det blir gjort vurderingar av korvidt ein kan behalde tunet på sørvest-sida av Sjukehuskrysset, gbnr. 19/34. Bygningane er SEFRAK-registrerte, og det har vore drøfta om det er mogleg å flytte bustadhuset lengre vekk frå vegen for å bevare tunet. På ei anna side er det kjent at behovet for omlegging av E39 i anleggsperioden vil kome nettopp i dette området, og det er usikkert om ein klarer å bevare gardstunet.



Figur 58 – Bustader og bygningar som må løysast inn er markert med raudt kryss

### 6.3.3 Avkøyrslar og andre nabotilhøve

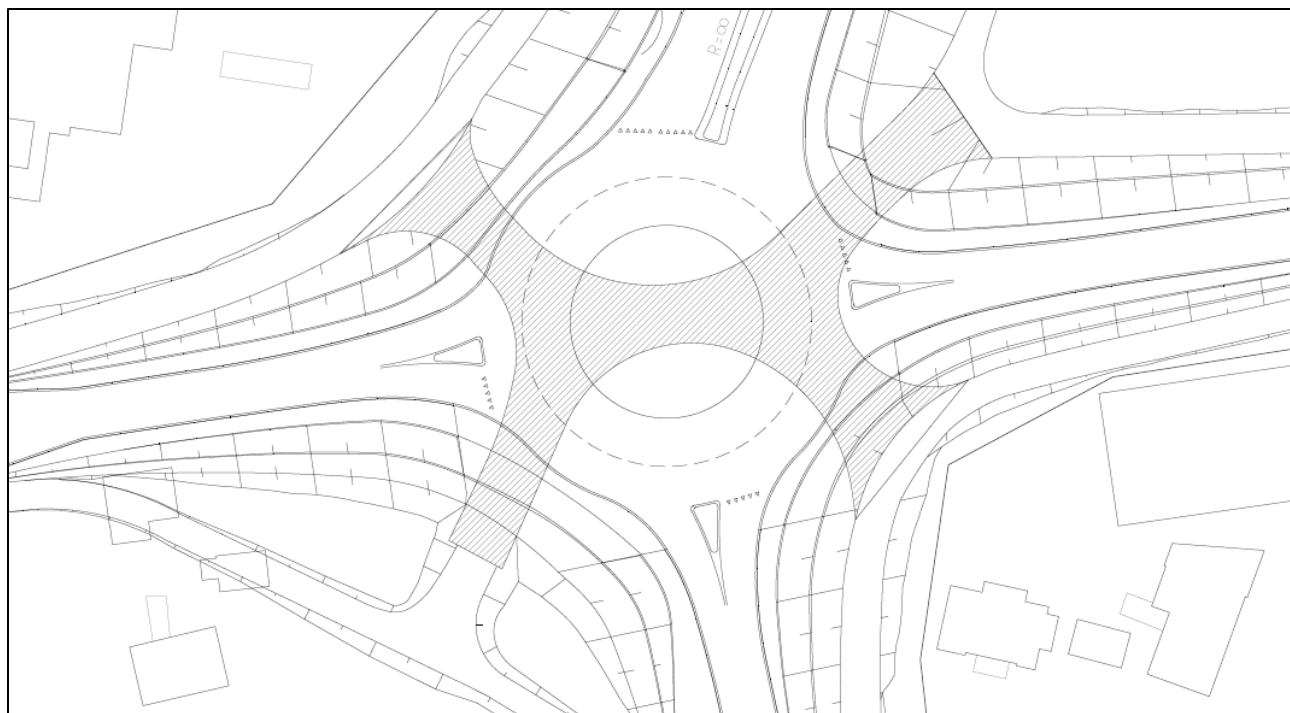
Av omsyn til trafikktrygging, er det planlagt ei omlegging av tilkomst til eigedomane langs fv. 45 Vikebygdvegen mellom Sjukehuskrysset og avkøyringa til Heltnevegen. Eksisterande eigedomar og framtidige etableringar i byggeområdet sør-aust for Sjukehuskrysset vil få tilkomst frå ny samleveg planlagt som ei arm sør/sør-vest frå ny rundkøyring ved avkøyring til Heltnevegen frå Vikebygdvegen.

## 6.4 Byggegrenser

Byggegrensa langs Europavegen skal følgje veglova § 29, dvs. 50 meter målt frå senterline. Dette inneber inga endring i høve dagens situasjon. For kommunale vegar er tilsvarande byggegrense 15 meter. Byggegrenser langs veg kan nærare vurderast for dei områda der det vert stilt krav til detaljreguleringsplan.

## 6.5 Gang- og sykkeltrafikk

Prosjektet prioriterer gåande og syklande høgt, og dette gjenspeglar seg i ferdseundersøkingar blant born og unge som har vore gjort i planprosessen, samt val av løysingar og tenleg plassering av desse. I staden for 'tradisjonelle' undergangar for mjuke trafikantar, er det i dette prosjektet lagt til rette for at ny trasé for E39 vert senka i terrenget og gåande og syklande dermed kan bevege seg planfritt og i eksisterande terrenghøgde over køyrevegane i det mest trafikkerte krysset, Sjukehuskrysset. Langs Vikebygdvegen og Elvegata vil gang- og sykkelveg vere markert med separate baner. Sykkelbanen vil ligge ytst mot køyrevegane og fotgjengarar får innte bane. I senter på gang- og sykkelbrua vil det bli etablert såkalla 'shared space', sambruksareal, for syklistar og gåande. Ved at brukarane deler brua utan fysiske skilje vil dei gåande og dei syklande måtte vise merksemd kring ferdseleda til kvarandre. For at sambruksområdet skal fungere på ein god og trafikksikker måte, må syklistane redusere farten og ta omsyn til fotgjengarane. Brua vil vere lett tilgjengeleg, og vil gje god flyt i begge aksane, nord-sør og aust-vest, mellom anna fordi det vil vere ei breiddeutviding ved bruendane i overgangen til gang- og sykkelveg i dei fire tilkomstpunkta.



Figur 59 – Skisse som syner løysing med sambruksareal ('shared space') for gåande og syklande på brua

## 6.6 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for gode kollektivløysingar har vore drøfta med kommunen og representant frå samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune ved fleire høve. Behov og ønskjer innanfor planområdet har vorte kartlagt, og løysingane i planforslaget er i tråd med desse.

Det er frå samferdselsavdelinga informert om at all busstrafikk, truleg med nokre få unntak, også i det vidare vil gå via Furene og langs eksisterande E39 til rutebilstasjonen i Volda sjølv med den nye tunnelen på plass. Det vil, som i dag, vere tosidige busslommer langs Elvegata i området ved Høgskulen. Det er vidare lagt til rette for ei løysing der buss og taxi kan sette av passasjerar like ved hovudinngangen til Volda sjukehus, for så å returnere via Kløvertunvegen. Det er også lagt til rette for kantstopp like aust for krysset på Kårstadvegen/Kløvertunvegen ved Systervegen og Dr.

Halkjelsvikvegen for å betre kollektivtilbodet til bustadområda nord og nordvest for planområdet. Det er vurdert til at det innanfor planområdet ikkje vil vere behov for fleire haldeplassar på strekninga frå Høgskulen via Vikebygdvegen og Heltnevegen til Kårstadvegen.

I Furene vil det ikkje kome kollektivtiltak innanfor planområdet. I endeleg utteikna reguleringsplan har ein redusert planomfanget til ei avgrensing på sørsida av E39, sidan det no er avklart at det ikkje skal leggast til rette for tiltak på eksisterande E39 gjennom denne reguleringsplanen.

## 6.7 Landskap

I Volda er det valt eit prinsipp for kryssløysninga som inneber at biltrafikk blir senka ned i terrenget medan gåande og syklande blir prioritert med veg på høgde omtrent tilsvarande dagens terreng ved rundkøyring. Dette inneber at det store landskapsrommet grovt sett ikkje får store endringar, og ein unngår den visuelle barrieren som ei heva to-plansløysning ville kunne gje. Senking av køyrevegen

inneber imidlertid at ein grev seg inn i terrenget, og murar og skråningar gjev store inngrep i sideterrenget. Det vil vere viktig å finne gode måtar å utforme desse på, slik at dei blir minst mogleg dominerande i landskapet. Skråningane må såast eller plantast til for å sikre eit grønt preg på anlegget, som passar til det omkringliggende området.

Murane i tilknytting til veganlegget bør primært vere av lokal naturstein som gjev rett farge og lokal identitet. Farten i rundkøyringa er låg, og detaljar i materialbruk blir lettare synleg. Det er difor viktig at dimensjonen på steinen ikkje er for stor og at kvalitet blir prioritert.

Tunnelportalane og murar i tilknytting til desse bør gjerne ha eit uttrykk som gjenspeglar området: på Voldasida vil portalen ha eit meir urbant uttrykk enn på Furene-sida. I Furene bør tunnelportalane ha eit formspråk som harmonerer med dei runde formene på portalen til Morkaåstunnelen.

Vegen i Furene ligg oppå dagens dyrkamark. Nær tunnelmunninga vil vegen ligge godt nede på dagens terrengnivå, medan den nær rundkøyring ligg om lag 3 meter over. Vegskråningar skal tilsåast slik at vegen framstår som godt integrert i terrenget og får eit lite dominerande uttrykk. Over tunnelportalane vil det bli overdekning nok til at området kan nyttast til framtidig landbruksareal. Nytt terreng over tunnel vil ha ei helling på omlag 1:8 mot dyrkamarka, slik at anlegget visuelt vil ligge godt i landbrukslandskapet. Skråninga på andre sida av tunnelen bør ha tilnærma lik helling for å gje eit balansert uttrykk på veganlegget ved tunnelen.

Reiseopplevinga gjennom tunnel i staden for gjennom Volda sentrum vil bli dramatisk endra. Ein vil spare tid ved å køyre trygt og sikkert den kortaste strekninga gjennom fjellet i ein lys og moderne tunnel. På den andre sida får ein ikkje opplevd Volda sentrum på vegen, som jo er ei heilt anna reise.

## 6.8 Nærmiljø/friluftsliv

Løysninga i rundkøyringa i Volda prioriterer gang- og sykkeltrafikk på øvre nivå, slik at dei mjuke trafikantane kan bevege seg i alle retningar utan å måtte skifte retning, fil eller fart. Det er nytta maksimal stigning på 1:20 på gangvegen for å ivareta universell utforming. Ved å legge gang- og sykkelbanen som eit kryss over rundkøyringa styrkar vi dei ganglinene som folk flest nyttar.

Barnetrakkregistreringane viste at hovudferdselen gjekk aust-vest gjennom rundkøyringa, og at idrettsområdet og friluftsområdet ved Årneset/Rotevatnet var viktige målpunkt for born og unge. Ved å lage ei diagonal kryssing over rundkøyringa blir det skapt ei effektiv og trafikksikker kryssing av vegane som følgjer dei mest brukte ganglinene. Dette oppfordrar til sykling framfor køyring, og born og unge kan ferdast mellom dei viktigaste friluftsområda med redusert behov for kryssing av trafikkert veg. Tilkomsten til turvegen langs elva blir betra ved at ein slepp å krysse køyreveg i plan.

Volda er ein høgskulestad med eit relativt kompakt og avgrensa sentrum, der alt skulle ligge til rette for høg sykkelandel. Potensialet for auka sykkelbruk er likevel stort her, og valet av kryssutforming i kombinasjon med eigne sykkelfelt langs Vikebygdvegen og Elvegata skulle oppmuntre til at fleire tek sykkelen i bruk til både arbeid, skule og fritid.



Lokalklimatisk kan gang- og sykkelbru over biltrafikken vere utfordrande. Vind vil trekkje ned under gangbanen og bilane kan virvle opp støv når det er tørt og forårsake vassføyk når det regnar. Bevisst utforming av rekkverk kan påvirke denne effekten.

Senking av biltrafikken til eit lågare nivå og vidare gjennom tunnel vil ta bort gjennomgangstrafikken i Volda sentrum, forutan dei som skal benytte ferjesambandet til/frå Volda til enten Folkestad eller Lauvstad. Biltrafikken opp Sjukehusvegen vil forsvinne. For bebuarane i nærmiljøet kring rundkøyringa, langs Sjukehusvegen og i Volda sentrum vil ny trafikksituasjon gje ei forbetring. Mindre støy og eksos vil vere positivt for nærmiljøa.

Ved Furene vil den nye vegen mellom rundkøyring og tunnel gå gjennom landbruksområde og vil i liten grad påvirke friluftslivet. For nærmiljøet vil ny veg fram til tunnel føre til auka støy, men samtidig vil Ørstavegen til Volda bli avlasta. Bebuarane langs denne vegen vil oppleve ei betring i nærmiljøet sitt, med tanke på mengde trafikk og medfølgjande støy og støv. Truleg kan mindre biltrafikk langs denne vegen oppmuntre fleire til å nytte sykkel inn til Volda enn i dag.

## 6.9 Naturmangfald

### 6.9.1 Verknader i dagsonen i Volda

Utbygginga av ny E39 vil ikkje gi direkte inngrep i Øyraelva med kantsone. Indirekte påverknadsfaktorar kan vere overflateavrenning frå anleggsområdet i byggeperioden. Handtering av overflateavrenning og akutt forureining vil vere eit viktig tema for ytre miljø-planen (YM-plan) før anleggsstart. Det aller meste av anleggsområdet vil drenere inn mot tunnelen, og overflatevatn vil normalt bli ført til sjø i eigen leidning (nml §§ 11 og 12). Ved store nedbørsmengder må overskytande overflatevatn pumpast til Øyraelva. Det vil bli etablert system for avslamming av overflatevatn for å handtere slike situasjonar. Siktemålet er å hindre slamepisodar som går ut over episodar som naturleg kan oppstå i slike vassdrag, og som elvemusling og laks/aure vil tole. I flaumsituasjonar bidrar vassføringa i seg sjølv til å hindre nedslamming. I periodar med normal og lite vassføring vil det ikkje bli partikkelutslepp til Øyraelva, og ein unngår utslepp i periodar der elva vil vere meir utsett for nedslamming.

Elvemusling er ein raudlista norsk ansvarsart. Bestanden i Øyraelva er liten og svak, og har liten betydning regionalt og nasjonalt. Det vil likevel vere viktig å oppretthalde stammen i Øyraelva ut i frå lokale omsyn, og at bestanden kan ta seg opp att dersom negative påverknadsfaktorar i vassdraget kan minke i framtida. Tilsvarende gjer seg også gjeldande for laks og aure. Statens vegvesen Region midt meiner kunnskapsgrunnlaget om naturverdiar og verknader på naturmangfald i området er tilstrekkeleg til å vedta planen, jf § 8. I arbeidet med YM-plan og byggeplan må ein vurdere om det er behov for å flytte elvemusling frå potensielt påverka strekning til strekning oppstrøms anleggsområdet. Ein vil i YM-planen ha eit betre bilde av kapasiteten for avslamming og kva ein kan vente av partikkelutslepp. Dette må også ligge til grunn for søknad om utsleppsløyve etter forureiningslova. Førre var-prinsippet (nml § 9) må ha tyngde i vurderingane i vegvesenet og hos Fylkesmannen.

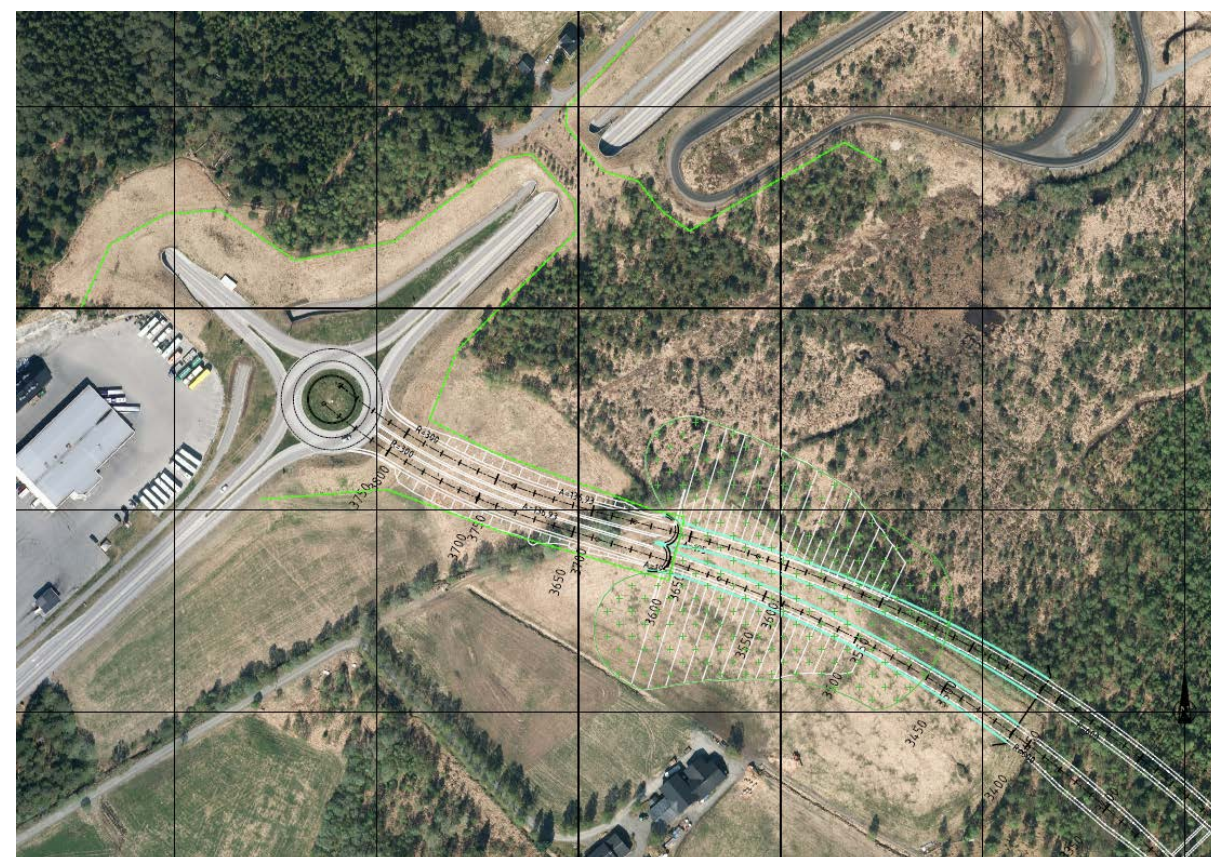
Det vil ikkje bli vesentlege utslepp av drivevatn frå tunneldrivinga. Driving skjer i all hovudsak frå Furene-sida. Drivevatn vil bli reinsa og ført i lukka leidning til sjø. I driftsfasen vil vaskevatt frå tunnelen bli reinsa i sedimentbasseng i tunnelen, og ført i eigen leidning til sjø i Volda.

### 6.9.2 Verknader i dagsonen i Furene

#### Vilttrekk

Utbygginga vil få verknader for vilttrekket i området. Som omtala i kapittel 5.1.2 har vi gått bort i frå løysinga som er vist i kommunedelplanen, med ei lang bru mellom tunnelpåhogget og rundkøyringa. Hjort til/frå områda sør for ny E39 måtte med den løysinga gå under brua for å komme til/frå viltovergangen, eventuelt aust for tunnelportalen.

Med ny løysing er veglinja senka, og det vil bli støypt betongportalar frå fjellpåhogget og nesten fram til midten på brua som var vist i kommunedelplanen. Betongportalen vil bli dekt til med jordmasser med eit fall på 1:8. Sørskråningen over portalen kan opparbeidast til dyrka areal, medan nordskråningen vil bli planta til med stadeigne treartar.



Figur 60 – Utforming av veganlegget i Furene. Viltgjerdje markert med lysegrønt

For å sikre at det ikkje blir sett i verk tiltak som kan vere til hinder for vilttrekk er det sett av to omsynssoner H560 i planen, sjå figur 61. Nord for tunnelane H560\_1 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Vegetasjonen i området skal bevarast. Plukkhogst av ved eller tømmer er tillate. Området skal ikkje grøftast eller dyrkast.

Innanfor sone H560\_2 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Ordinær landbruksdrift er tillate.



Figur 61 – Omsynssoner H560 Bevaring naturområde ved Furene (utsnitt)

Planlagt løysing vurderer vi som vesentleg betre enn løysinga i kommunedelplanen. Dette gjeld særleg i tilfelle brua i kommunedelplanen skulle kombinerast med ein mogleg Torvmyrveg. Utbygginga av anlegget vil likevel kunne verke negativt på trekk av hjortedyr i området. Vegstykket i dagen mellom rundkøringa og tunnelportalen vil stenge for fritt trekk nord/sør langs eksisterande E39, og det er ikkje sikkert dyr som kjem inn mot rundkøringa frå sør og søraust og tenker seg vestover vil dreie aust og over tunnelportalen før dei går mot viltovergangen. Nokre dyr kan tenkast å dreie sørover mot Haukåsen eller Ekset og krysse der. Samtidig vil trafikken her bli halvert etter utbygging, noko som vil redusere risikoen for påkøyrslar.

Veganlegget vil komme på toppen av andre aktivitetar og utbyggingar i området, og er med på å forverre ei utvikling som over fleire år har gjort Furene til ein flaskehals for trekkande hjortevilt (nml § 10). I lys av bestandssituasjonen representerer trekkssituasjonen i Furene likevel ein relativt liten trusselfaktor mot stammane av hjortevilt både lokalt og regionalt. Men verdien av best mogleg trekkvilkår kan ikkje vurderast isolert ut i frå risiko for skade på naturmangfald. Dyrevelferd og trafikktryggleik må vege tungt når tiltaket skal vurderast og planleggast.

Vi trur planlagt løysing vil oppretthalde trekkaktiviteten over viltovergangen så langt det lar seg gjere innanfor rimelege kostnadsrammer (nml §§ 11 og 12). Statens vegvesen Region midt meiner kunnskapsgrunnlaget om naturverdiar og verknader på naturmangfald er tilstrekkeleg til å vedta planen, jf § 8. Sjølv om det er noko usikkert korleis tiltaket vil påverke trekkforholda for hjortevilt i

Furene, gir ikkje tiltaket så stor risiko for skade på hjorteviltstammane at føre-var-prinsippet (§ 9) får tyngde.

I anleggsperioden vil byggeaktiviteten truleg forstyrre trekket i Furene. I så fall kan det bli meir kryssing andre stader, til dømes lenger sør. Trekkaktiviteten i anleggsperioden må følgjast opp, og ved behov må ein vurdere å til dømes forsterke skilting/varsling og justere fartsgrenser i område med auka trekk. Temaet må vurderast nærare i YM-planen.

#### Framande og uønska artar (nml § 28)

I naturmangfaldlova kapittel IV, Fremmede organismer, § 28 (krav til aktsomhet) står det mellom anna at: «Den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning eller utslipp av levende eller levedyktige organismer til steder der de ikke forekommer naturlig, skal i rimelig utstrekning treffe tiltak for å hindre dette.»

Før anleggsstart skal framande og uønska artar kartleggast, jf. Artsdatabanken rapport «Fremmede arter i Norge – med norsk svarteliste 2012» (ev. seinare revisjonar). Ved funn skal førekomstane bli fjerna, og det skal gjennomførast tiltak som hindrar spreiding med plantemateriale, lausmassar, utstyr eller anna.

#### Avrenning/forureining

Drivevatn frå tunneldrivinga vil bli reinsa i samsvar med utsleppsløyve frå Fylkesmannen. Reinsa drivevatn vil deretter bli ført til bekk og vidare ned Sagelva til sjø ved Ekset. Når det gjeld overflateavrenning frå anlegget er det relativt flatt i området, og det ligg godt til rette for å avgrense overflateavrenning og akutt forureining til bekken og Sagelva. Handtering av overflateavrenning og akutt forureining vil vere eit viktig tema for ytre miljø-planen før anleggsstart. Det er ikkje registrert særskilte naturverdiar i Sagelva, men det vil vere viktig å minimere utslepp av partiklar og stoff av omsyn til dei kvalitetane elva har, (nml §§ 11 og 12). I driftsfasen vil vaskevatt følgje fallet mot Volda, der det blir reinsa og ført til sjø i eigen leidning.

### 6.10 Kulturminne og kulturmiljø

Tiltaket får ingen konsekvensar for automatisk freda kulturminne då det ikkje er registrert slike tett opp mot eller innanfor planområdet.

Det vil verte ein direkte konflikt med to av dei tre SEFRAK-registrerte bygningane på gbnr. 19/34. Her vert det behov for å anleggje ein mellombels anleggsveg og påfølgjande sykkelrampe som skal etablerast vil komme rett gjennom tunet. Som følgje av dette må truleg alle dei tre bygningane på eigedomen rivast. Det er våningshuset og eit uthus som ligg i direkte konflikt med planlagt sykkelrampe medan løa vert liggande tett på ferdig anlegg.

Tiltaket vil ikkje kome i direkte konflikt med husmannsplassen Kleppheim på gbnr. 19/37, og det vert i samsvar med kommunedelplanen lagt på ei omsynssone for bevaring kulturmiljø her.

## 6.11 Naturressursar

### Jordbruk

Planframlegget fører til at 83 700 m<sup>2</sup> dyrka jord kan verte beslaglagt til rigg- og deponiområde i anleggsperioden. Etter at anlegget er ferdigstilt, skal areala førast tilbake til sitt opphavlege formål som LNF-areal. I anleggsperioden vil tiltaket få vesentleg betydning for tilgang til dyrkamark i planområdet, men tilbake i ein permanent situasjon, vil tiltaket etter vår vurdering ha mindre betydning for drifta på dei to gardsbruka som blir berørt.

Det skal sikrast at jordpakking, endra arrondering og endra jordsamansetjing ikkje reduserer kvaliteten på landbruksjorda ved tilbakeføring til LNF-areal. Ved fjerning av matjord for mellomlagring og tilbakeføring skal det sikrast at jordsjicka blir sortert og lagt tilbake i rett rekkefølge.

Dyrkamark som forsvinn ved tunnelområdet blir til dels erstatta ved at overdekning over tunnel og sideområdet blir lagt med fall på ca 1:8 og kan nyttast til tilbakeføring av matjord/nydyrking.

## 6.12 Støy og vibrasjonar

### 6.12.1 Generelt

#### Støy

Gjeldande retningsline for handsaming av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, skal leggest til grunn ved arealplanlegging og handsaming av enkeltsaker etter plan- og bygningslova. Retningslinja gjeld ved planlegging av ny støyande verksemd, etablering av nye bustadar eller annan busetnad med støyfølsame bruksføremål ved eksisterande eller planlagt støykjelde og ved utviding eller oppgradering av eksisterande verksemd når endringa er så vesentleg at det er krav om ny plan etter plan- og bygningslova.

I samsvar med T-1442 skal støy bereknast, og det skal kartfestast ei inndeling i to støysoner: Raud sone nærast støykjelda (Lden over 65 dB), angir eit område som ikkje er eigna til støyfølsame bruksføremål, og etablering av ny støyfølsam busetnad skal unngåast. Gul sone (Lden 55 – 65 dB) er ei vurderingssone, der støyfølsam busetnad kan oppførast dersom støyreducerande tiltak gir tilfredsstillande støyforhold. For øvrige område vil det normalt ikkje vere nødvendig å ta omsyn til støy. Det er utarbeidd ei støyvurdering basert på støyretningsline T-1442 (2016) «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», sjå kapittel 4.12.

Tabell 62 viser berekningsføresetnadane for dei ulike vegane både i Volda og Furene. I støyberekningane er trafikktal for år 2041 med og utan reguleringsplan/tiltaket brukt.

Vegnamn	ÅDT 2016	ÅDT 2025	ÅDT 2041	ÅDT 2041 uten tiltak	Fartsgrense	Lange kjt %	
Systervegen	3800	0	0	5100	50	0	A
Kløvertunvegen	400	460	520	520	50	0	B
Sjukehusvegen	3840	0	0	5150	50	2	C
Heltnevegen opp til ny veg	1300	5800	6720	1800	50	2	D
Heltnevegen fra ny veg og nordover	1200	1380	1570	1620	50	2	E
Vikebygdvegen vestfor Heltnevegen	5700	6800	7950	7700	50	5	F
Vikebygdvegen øst for Heltnevegen	4600	5300	6000	6000	50	5	G
E39 vest	9500	7500	9500	12750	50	7	H
E39 sør	3300	3800	4300	4300	50	9	I
Ny veg fra Heltnevegen til Kårstadvegen	0	4200	5150	0	50	2	J
E39 nord i tunnel	0	7500	9000	0	50	7	K
Ny vegparsell		500	500		50	0	L
E39 sørvest fra RK i Furene	9230	4000	4600	12500	70	7	M
E39 nordøst fra RK i Furene	9090	10450	12300	12300	70	7	N
Fv653 nordvest fra RK i Furene	2940	3380	4000	4000	80	10	O

Figur 62 – Vegtrafikkdata som er lagt til grunn for støyberekningane



Figur 63 – Vegar med benemning jf. trafikktal i figur 62

Berekingane er gjennomført i henhold til støyretningsline T-1442 (2016) og er skildra i vedlagt støyrapport. Resultata er presentert i støysonekart med raud, gul og kvit soneinndeling. Det er i tillegg utført punktberekingar på den mest utsette fasaden for alle dei aktuelle bygningane.

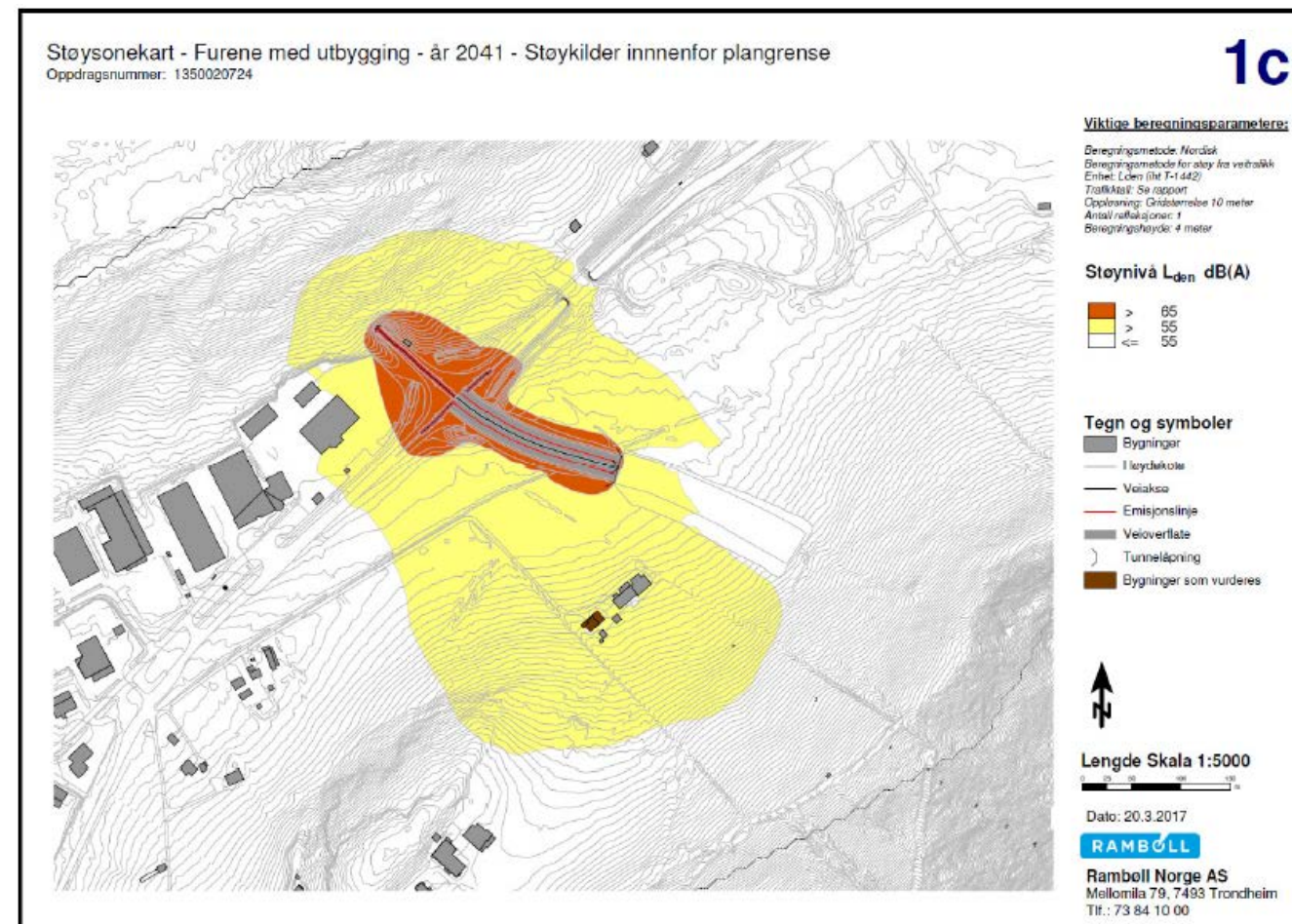
Dei kraftigaste vibrasjonane i byggefasen kjem frå sprengingar av forskjering til tunnelen, og frå bygging av sjølve tunnelen. Vibrasjonane vil avta gradvis ettersom overdekkinga til tunnelen aukar. Største tillatte vibrasjonar frå sprengingsarbeidet blir regulert av 'NS8141 Vibrasjonar og støt – Veiledende grenseverdier for bygge- og anleggsvirksomhet, bergverk og trafikk'.

### Vibrasjonar

Dei kraftigaste vibrasjonane i byggefasen kjem frå sprengingar av forskjering til tunnelen, og frå bygging av sjølve tunnelen. Vibrasjonane vil avta gradvis ettersom overdekkinga til tunnelen aukar. Største tillatte vibrasjonar frå sprengingsarbeidet blir regulert av 'NS8141 Vibrasjonar og støt – Veiledende grenseverdier for bygge- og anleggsvirksomhet, bergverk og trafikk'.

### 6.12.2 Furene

Bereking for Furene vist i figur 64 under er utført for å kartlegge støyfølsame bygningar som er berørt av planen. Ein bustad på gbnr. 14/1 er berørt av tiltaket.

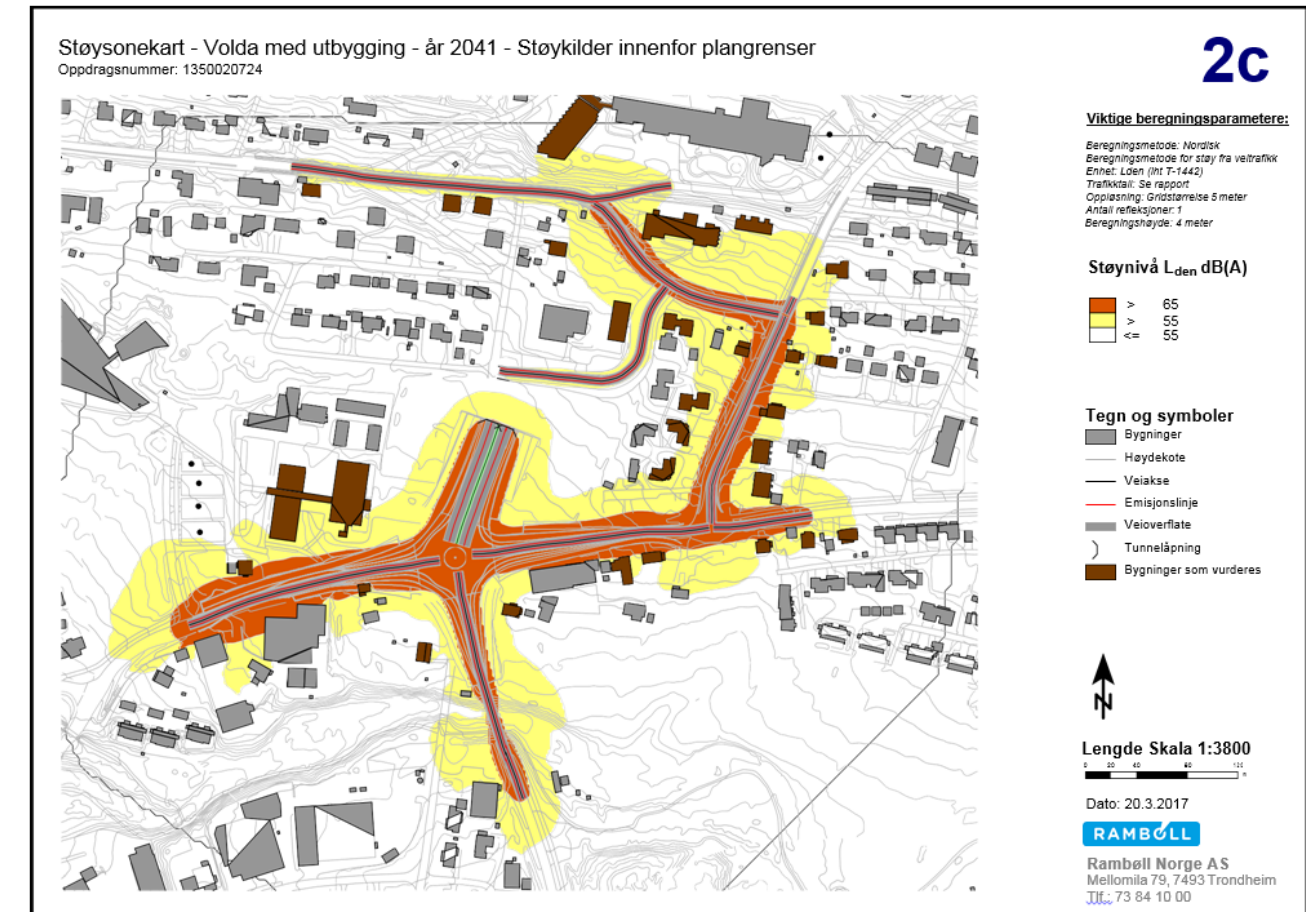


Figur 64 – Støysonekart for Furene berekna 4 meter over terreng med støykilder innanfor tiltaksområdet, år 2041

Det er vurdert skjerming ved utløpet av tunnelen på sørsida av veggen, men tiltaket viser seg å ha svært begrensa effekt for den berørte bustaden. Difor må det i byggefasen vurderast lokale tiltak for bustadhuset og uteopphaldsareal.

### 6.12.3 Volda

Bereking for Volda vist i figur 65 under er utført for å kartlegge støyfølsame bygningar som er berørt av planen. Illustrasjonen viser at 30 bustader vert berørt av tiltaket.



Figur 65 – Støysonekart for Volda berekna 4 meter over terreng med støykilder innanfor tiltaksområdet, år 2041

Det er vurdert skjerming langs veg som tiltak for å redusere støy på utsette fasadar og uteopphaldsareal. Berekningshøgde er gjort både 4 meter og 1,5 meter over terreng.

I figur 66 under er aktuelle skjermar vist med plassering og skjermhøgde 2–2,2 meter, berekningshøgde 1,5 meter over terreng. Berekningshøgda vert nytta for å vurdere uteopphaldsareal på bakkenivå, og som vi kan sjå i figuren, vil skjermene bidra til at uteareal på bakkeplan vert skjerma mot støy. Skjermplassing og utstrekning er vist med blå strek.



Figur 66 – Støysonekart for Volda målt 1,5 meter over terreng. Plassering og utstrekning av aktuelle skjermar vist med blå strek

Planlagt skjerming vil redusere støybelastning på fasadar og uteareal. I reguleringsplanen er den sørlegaste av skjermene på austsida av Heltnevegen regulert inn, medan resterande er skjermar som kan vurderast i byggeplanlegginga. I vidare planlegging må dei utsatte bustadane i tabell 5 i støyrapporten vurderast nærmare for å sikre at krav til innandørs lydnivå frå utandørs støykilder og lydnivå på uteplassar vert ivaretekne. Lokale tiltak som isolering av fasade/vindaug og uteoppfallsareal knytt til kvar enkelt eigedom vil vere aktuelt for mange av bustadane uavhengig av støyskjermer langs veg.

Yttarlegare skildring og informasjon er å finne i vedlagt Støyutredning for E39 Volda–Furene (Rambøll, mars 2017).

### 6.13 Luft

Det er utarbeidd ei detaljert vurdering av lokal luftkvalitet som er vedlagt denne planomtalen. Det er i rapporten gjort ei vurdering av lokal luftforureining i og ved tiltaksområda ut frå spreingsberekningar, der forureininga er vurdert opp mot gjeldande regelverk (sjå kapittel 4.13).

For å kunne vurdere lokal luftkvalitet ved områda som blir berørt av ny E39 mellom Volda og Furene er det gjennomført spreingsberekningar for svevestøv (PM10, PM2,5) og nitrogendioksid NO2 i tråd med gjeldande regelverk og Statens vegvesen sine interne rettleiarar. Trafikkinformasjon for år 2025 i tabell figur 62 ovanfor er lagt til grunn for luftberekningane. Resultata er presentert som luftsonekart med

gule og røde soner i henhold til grenseverdiane i T-1520 gitt i tabellen under. I tillegg er det som vedlegg til rapporten vist luftsonekart i henhold til dei enda strengare grenseverdiane i luftkvalitetskriteriane som gjeld for tunnelar.

**Tabell 1. Anbefalte grenser for luftforurensning og kriterier for soneinndeling ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse. Alle tall i  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (mikrogram/ $\text{m}^3$ ) luft.**

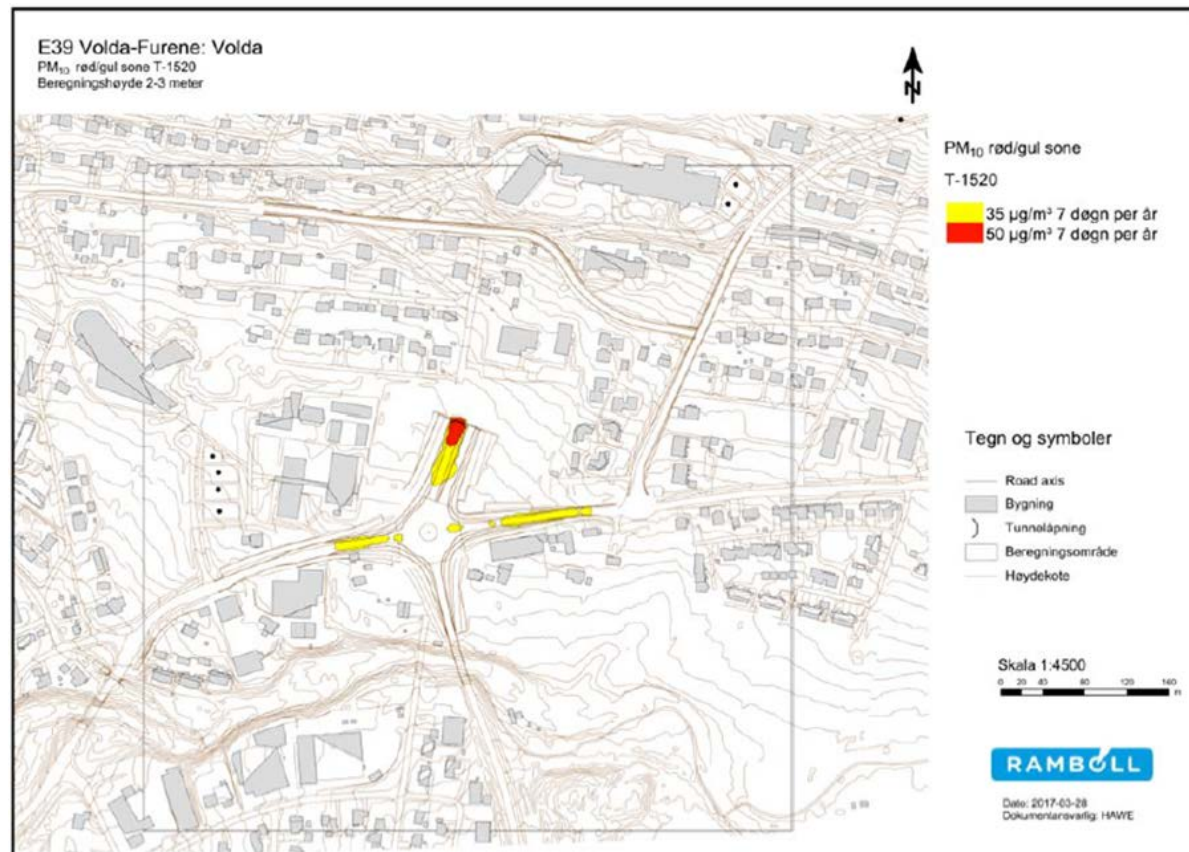
Komponent	Luftforurensningszone <sup>1</sup>	
	Gul sone	Rød sone
PM <sub>10</sub>	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 7 døgn per år	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 7 døgn per år
NO <sub>2</sub>	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vintermiddel <sup>2</sup>	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ årsmiddel
Helserisiko	Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen.  Friske personer vil sannsynligvis ikke ha helseeffekter.	Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekarlidelser mest sårbare.

<sup>1</sup> Bakgrunnskonsentrasjonen er inkludert i sonegrensene.

<sup>2</sup> Vintermiddel defineres som perioden fra 1. nov til 30. april.

Figur 67 – Tilrådde grenser for luftforureining og kriteriar for soneinndeling jf. Retningsline T-1520

Luftsonekarta utarbeidd i tråd med retningsline T-1520, viser at nedre grense for gul eller raud sone berre overstigast langs deler av vegbanen, like ved tunnelmunningane og langs dei sterkast trafikkerte vegstrekningane. Ingen bebyggelse eller busetnad er omfatta av raud eller gul sone. Figur 68 under viser utstrekninga av raud- og gul luftsone for PM10 ved tunnelutløp i Volda.



Figur 68 – Utstrekning av raud- og gul luftzone for PM10 ved tunnelutløp i Volda.

Vurderingane viser dermed at etablering av ny vegstrekning av E39 mellom Volda og Furene med to-løps tunnel ikkje vil medføre dårleg luftkvalitet i områda nær tunnelmunningane, verken sett opp mot retningsline T-1520 eller luftkvalitetskriteriane. Med grunnlag i luftforureiningssituasjonen ved områda vil det difor ikkje vere behov for tiltak som ventilasjonstårn i tunnelen eller lokale skjermingstiltak.

Yttarlegare skildring og informasjon er å finne i vedlagt rapport, Vurdering av lokal luftkvalitet (Rambøll, mars 2017).

## 6.14 Massehandtering og deponi

### 6.14.1 Mengder

Tunnelbygging vil gje eit overskot av lause masser/«gråmasser» og tunnelmasse. Mengdene er avhengig av om det skal leggest til rette for eitt eller to tunnellop. Ein tek ved etablering av toløps-tunnel høgde for at tiltaket vil generere om lag 700 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasse til deponi som må ivaretakast på ein forsvarleg måte. Av desse vil om lag 550 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser førast ut i Furene, og tilsvarande om lag 150 000 m<sup>3</sup> i Volda.

### 6.14.2 Regulerte areal for rigg og mellomlager

Reguleringsplanen legg til rette for rigg- og deponiområde i begge endar av tunnelen, hhv. på Røysmarka i Volda på gbnr. 19/1 og eit areal i Furene, hovudsakleg på gbnr. 11/5 og 14/4. Areal på

Volda-sida vil primært verte nytta til brakkerigg og nødvendig lagring av utstyr. I Furene vil det også vere behov for brakkerigg og det blir noko mellombels lagring av masser som skal tilbakeførast til bruk i opparbeiding av ny E39. Knusing av masser kan også verte aktuelt.

### 6.14.3 Deponi

Saman med Volda og Ørsta kommunar har Statens vegvesen sett på ulike måtar å ta hand om tunnelmassene. Ein har vurdert områda både for permanent deponi og for mellombelse lagringsområde, og også drøfta aktuelle utbyggingsprosjekt som kan nytte seg av massene.

Statens vegvesen har som målsetting at massene skal gå til samfunnsnyttige tiltak. Vidare er transportkostnader medverkande til vurderingane, likeeins vurderingar knytt til å kunne deponere i spreiddbygde område og dermed kunne ha drift og transport av masser også nattestid.

Det er avklart med kommunane at det i utgangspunktet er to område som kan nyttast til massedeponi;

- eitt område nord for Helgehorntunnelen i Ørsta kommune, Vikaura
- og eitt område like nord-aust for Rotsethorntunnelen i Volda kommune.

#### Vikaura i Ørsta kommune

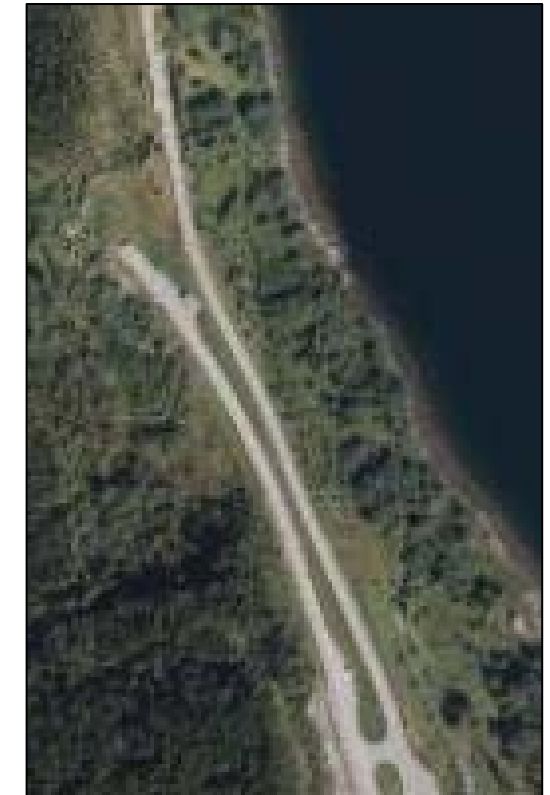
Vikaura har tidlegare vore nytta til masselagring frå bygging av Eiksundsambandet, og det føreligg ein godkjent reguleringsplan for det aktuelle området, «Eiksundsambandet–Steinnesstranda–Sørheim–Vikaura», vedteken i Ørsta kommunestyre 06.02.1998. Transportavstanden vil vere om lag 4 km frå tunnelopninga i Furene til avkøyning i Vikaura. I Vikaura vil ein kunne plassere om lag 400 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser. Det vil frå kommunen si side ikkje bli stilt krav om ny reguleringsplan for området, men tiltaket vil kunne handsamast som ein dispensasjon frå rekkefølgjekrav om tilstelling. Kommunen stiller som ein føresetnad at utvasking av finstoff og utrasing til sjø blir hindra før vidare utfylling tek til.



Figur 69 – Utsnitt frå reguleringsplan Eiksundsambandet – Steinnestranda–Sørheim–Vikaura (1989). Reguleringsplan for Vikaura småbåthamn er også vist i utsnittet (kjelde: Planinnsyn, Ørstakart.no)

Figur 71 – Utsnitt frå reguleringsplan Eiksundsambandet – Steinnestranda–Sørheim–Vikaura (1998) som syner aktuelt areal for deponi i Steinnesstranda.

Til høgre flyfoto over same området



Figur 70 – Flyfoto frå Vikaura

**Rotset i Volda kommune**

På Volda-sida har ein behov for å lagre om lag 150 000 m3 overskotsmasse. Vegvesenet har i dialog med Volda kommune vurdert at det kan lagrast overskotsmasser på eit område innanfor reguleringsplan Næringsområde Øvre Rotset vedteken 13.11.2014.

Område merka (I/L) kan nyttast til masselager. I høve opparbeiding av arealet til industriformål, er ein per i dag usikker på om heile eller berre deler av det aktuelle arealet kan nyttast til lagring, sidan dette føreset ei tidsmessig koordinering mellom aktuelt utbygging i området og driving av tunnel.



Figur 72 – Flyfoto over Rotset i Volda

**Eventuelt tilleggslager i Steinnesstranda i Ørsta kommune**

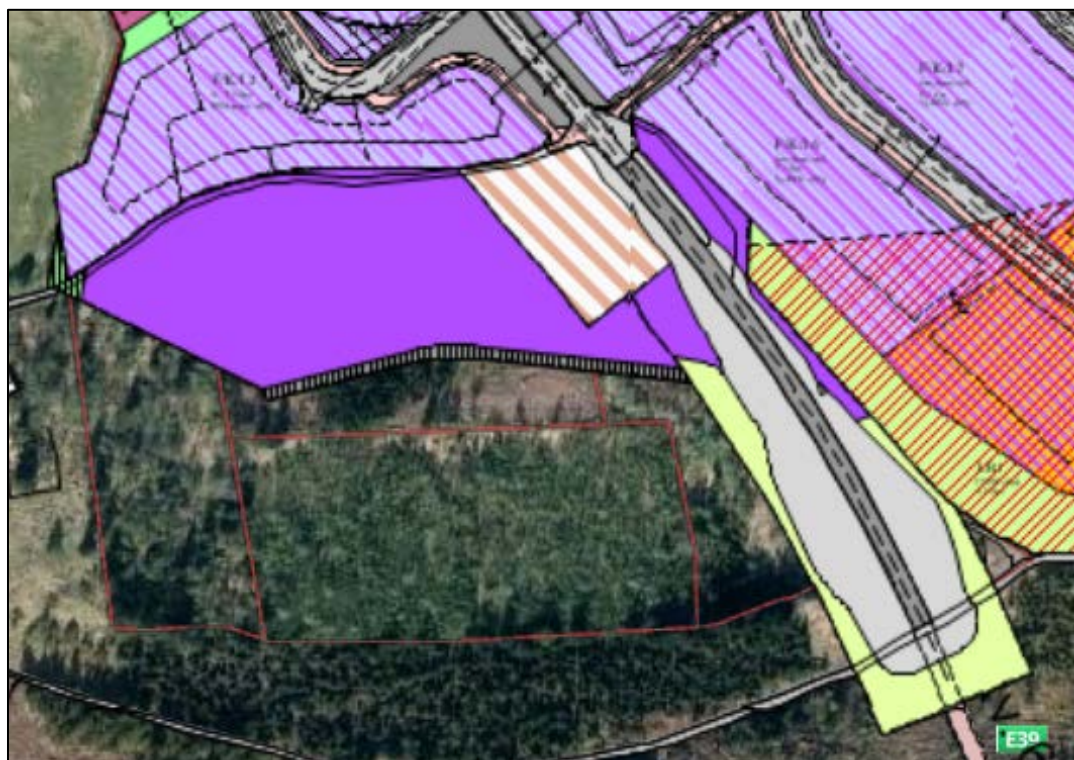
Det vil vere behov for yttarlegare lagringsplass, og ein har sett på eit areal i Steinnesstranda innanfor den same reguleringsplanen, som er regulert til deponiformål og eventuelt kan takast i bruk. Kommunen opplyser at området no ligg innanfor bandleggingssona for Ørstafjordkryssinga, og det må i tilfelle gjerast ei ny arealbruksvurdering gjennom ny reguleringsplan for å få dette endeleg avklara.



Figur 73 – Næringsområde Øvre Rotset vedteken 13.11.2014. Område merka I/L med burgunder skravur kan nyttast til masselager

Det kan vere aktuelt å vurdere eit areal på vestsida av Austefjordvegen, dersom det ikkje let seg gjere å plassere overskotsmasser innanfor det regulerede næringsområdet nemnt ovanfor.

Arealet er i kommunedelplan for Volda sentrum (2009) vist som kombinert føremål med industri/lager, og det må i tilfelle utarbeidast ein reguleringsplan for området dersom det skal nyttast til masselagring.



Figur 74 – Utsnitt frå Kommunedelplan for Volda sentrum (2009). Det aktuelle arealet ligg i sørvest og er vist med dels lilla farge og dels skravur

#### 6.14.4 Verknader av massedeponi

All fjellmasse som blir teke ut skal i prinsippet lagrast mellombels. På dei planlagte områda på Voldasida skal det kun vere massedeponi, ikkje pukkverk. Gråmasse vil måtte lagrast permanent, men noko av denne massen ser ein også for seg kan nyttast ved utbygging av området på Øvre Rotset.

Vikaura har frå før vore i bruk som område for massedeponi i samband med bygginga av Eiksundsambandet. Terrenget her er såleis allereie påverka av lik bruk, og det eksisterande deponiområdet vil gjenbrukast og supplerast. Fjernverknaden av massedeponiet sett frå andre sida av fjorden kan virke dominerande, samtidig som dette ikkje vil vere ei stor estetisk forverring av dagens situasjon. Det vil vere viktig å halde seg konsentrert til det planlagte området og følgje krav ift. miljøbelastning mot fjorden, slik at ein reduserer negative effektar både på land og i sjø. Reinsebaseng mot fjorden er aktuelt.

I Volda vil det planlagte deponiområdet på Øvre Rotset kunne ta imot nødvendig mengde massar for mellombels lagring. Det gjeld både jordmassar og sprengingsmassar. Området kan bli noko eksponert mot vatnet, og det er viktig at ein let ein dempende vegetasjonsbuffer bli ståande att mot aust. Området er regulert og tenkt utbygd, og ein ser for seg at også 'gråmassen' kan nyttast i den samanheng. Det vil seie at behovet for permanent lagring er minimalt. Ved avslutning av deponi for mellombels lagring skal området stellast til og tilbakeførast til ein naturlik situasjon. Det kan vere aktuelt å anlegge sedimenteringsbasseng for å hindre avrenning til Rotevatnet.

Ved ein mogleg bruk av området sørvest for tunnelmunninga, på andre sida av Austefjordvegen, vil det vere behov for skjerming av massedeponiet. Dette er eit meir eksponert område, og krev at det blir teke større estetiske omsyn ved etablering av deponi. Kyrkjegarden ligg i nærområdet, og dette skal ein ta omsyn til både ved utføring av deponeringsarbeidet og ved estetisk utforming. Ein bør sette att eit belte av trevegetasjon rundt området, for å dempe effekten av oppfyllingsmassane. Etter bruk og ved avslutning av det mellombelse deponiet skal området tilbakeførast til opprinneleg situasjon.

Felles for alle områda er at terrenget skal jamnast til og tilbakeførast til opprinneleg situasjon ved deponiets avslutning. Der det er mogleg skal vekstjord med frøbank leggst til side før etablering av massedeponiet og sidan leggst tilbake med hensikt å få etablert ein stadeigen vegetasjon i etterkant. For permanente deponi skal terrenget formast og revegeterast på ein slik måte at deponimassane ikkje ligg som skjemmaende sår i landskapet.

#### 6.14.5 Andre alternativ for disponering av overskotsmasser

Ørsta kommune er interesserte i å nytte seg av tunnelmasse, og har i møte skissert fleire tiltak der det kan vere aktuelle å nyttiggjere tunnelmasser, føresett at det tidsmessig skjer nokolunde parallelt. Det mest aktuelle vil likevel vere at kommunen kan disponere masser som mellombels vert lagra i deponi.

I høve reguleringsplan for Næringsområde Øvre Rotset i Volda, ønskjer kommunen å leggje til rette for industriområde der det er tiltenkt å nyttiggjere tunnelmasser (område I/L i figur 73 over).



## 6.15 Tunneldrift

### 6.15.1 Driving av tunnelen

Det er planlagt å ta ut forskjeringar og etablere tunnelportalar og lausmassetunnel frå Volda–sida. Deretter vil all driving av tunnelen gå frå Furene–sida. Ein har som målsetting å kunne laste om tunnelmasse inne i tunnelen ved å etablere ei nisje til dette formålet, og dermed unngå omlasting ute i Furene. Dette vil redusere støyande aktivitet i Furene vesentleg.

### 6.15.2 Avløpsvatn frå tunnelen

Ein skil mellom drivevatn, dreneringsvatn og vaskevatn frå tunnelen. Den nye tunnelen vil få eit gjennomgåande fall frå Furene til Volda på 1 % og det vil vere naturleg at vatnet vert ført til Volda–sida. Det er krav til reinsing av drivevatn og vaskevatn frå tunnel. Vegvesenet vil inngå ein avtale med Volda kommune om at sjøledning blir lagt saman med kommunen si nye kloakkledning før oppstart. Leiinga skal nyttast til å føre reinsa vatn frå tunnel til sjø.

#### Drivevatn

Det må søkast om utsleppstillatelse for tunnelvatn til Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Drivevatnet frå tunnelen skal ha mellombels utsleppstillatelse før oppstart av tunneldrivinga og det skal føreligge permanent utsleppstillatelse før tunnelen vert opna.

#### Dreneringsvatn

Dreneringsvatn frå tunnelen vert behandla på same måte som anna dreneringsvatn/overvatn på veg i dagen.

#### Vaskevatn

Ved vasking av tunnelen, vil vaskevatnet verte slusa til eige sedimenteringsbasseng i tunnelen for ein periode. Deretter vert vaskevatnet ført vidare via pumpeanlegg til nemnde sjøledning. Dersom det vert stilt krav til yttarlegare reinsing, blir dette utført i tråd med lovverket.

## 7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse

Risiko er eit uttrykk for den faren ikkje-ønska hendingar representerer for eit menneske, miljø eller materielle verdiar. Risikoen er eit resultat av sannsynet (frekvensen) for og konsekvensane av ikkje-ønska hendingar. Sannsyn i denne samanhengen er eit uttrykk for kor hyppig ein kan rekne med at ei hending vil kunne skje. Konsekvens er i denne samanheng ei skildring av følgjene av ei hending. Sårbarheit er eit uttrykk for eit system si evne til å fungere og oppnå sine mål når det vert utsett for påkjenningar.

Ved vurdering av risiko, sårbarheit og sikkerheit er det gjort ein gjennomgang av sjekklista utarbeidd av Beredskapsseksjonen hjå Fylkesmannen i Møre og Romsdal, versjon per 15.12.2016. Gjennomgangen er gjort i samarbeid med administrasjonen i Volda kommune, med brannetaten og kommunelegen.

		Er det knytt risiko til følgjande element? <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i eige avsnitt/vedlegg. Grunngje NEI etter behov.</i>	Ja	Nei	Kommentar
Naturgitte  forhold	a	Er området utsett for snø-, flaum-, jord- og/eller steinskred?	X		Aksemdsona for jord- og flaumskred når ikkje ned til tunnelpåhogget og E39. Når det gjeld områda for bustader og offentlege formål er reell skredfare ikkje vurdert. Reguleringsplanen er ein områdeplan med krav om detaljregulering for alle bustadområde og område for offentlig formål. Aktsemdsona er vist som faresone i reguleringsplanen. I føresegnene er det sett forbod mot tiltak i tryggleiksklasse S2 og S3 innanfor faresona før områda er detaljregulert og reell fare er avklart. Ideelt sett burde reell fare vore avklart allereie i områdeplanen, men i og med at områdeplanen berre tar opp i seg etablert arealbruk meiner vi planen sikrar tryggleiksomsyna, og er i samsvar med NVE sin rettleiar 2/2011, siste avsnitt i 6.5.2-D.
	b	Er området utsett for større fjellskred?		X	
	c	Er det fare for flodbølger som følge av fjellskred i vatn/sjø?		X	
	d	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?		X	Vegvesenet sine geotekniske undersøkingar er dokumentert i ein eigen rapport omtala i kapittel 4.10
	e	Er området utsett for flaum eller flaumskred, også når ein tek omsyn til auka nedbør som følge moglege av klimaendringar?		X	Delar av område B1 er omfatta av aktsemdssone for flaumfare, jf. figur 31 i avsnitt 4.11. Aktsemdssona er for grovt avgrensa i NVE sine kart til å vise i områdeplanen. I føresegnene er det sett krav om at reell flaumfare må avklarast ved detaljregulering.
	f	Er det kjente problem med overflatevatn, avløpssystem, lukka bekkar, overfløyning i kjellar osv?		X	Sjukehuskrysset er i dag eit kommunalt knutepunkt for kommunalt vatn og avløp. Ei senking av terrenget vil medføre at ein må legge om leidningsnettet og mogleg installere ein pumpestasjon for kloakk. Dette vert å avklare nærare gjennom teknisk plan/byggeplan. Overflatevatn frå ei senka løysing må pumpast mot Rotset /Øyraelva. Løysinga bør være redundant med separat straumtilførsel då faren for mykje regn og straumutfall ofte kan samanfalle.
	g	Kan det vere fare for skogbrann/lyngbrann i området?		X	
	h	Er området sårbart for ekstremvêr/stormflo medrekna ei ev. havnivåstigning som følge av endra klima?		X	
	i	Treng det takast særskilte omsyn til radon?		X	
	j	Anna (spesifiser)?		X	
Omgjevnad	a	Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		X	
	b	Er det terrengformasjonar som utgjør spesiell fare (stup etc.)?		X	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til overfløyning i lågare- liggande område?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Vassforsyning	a	Er det problem knytt til vassforsyning og avløp i området?		X	
	b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevatt, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?			Haukåsen vasslag (privat) har vassinntak nær utløpet av tunnelen i Furene. Kommunen vil vurdere om tunnelen vil kunne påverke vassinntaket. Vasslaget sine abonnentar kan koplast til det kommunale vassverket, då mykje av leidningsnettet er parallelt. Ein må mogleg installere ein pumpestasjon for å få tilstrekkeleg trykk til dei høgastliggande forbrukarane.
	c	Anna (spesifiser)?		X	
Kraftforsyning	a	Er området påverka av magnetfelt over 0,4µT frå høgspenliner?		X	
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenmaster?		X	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Samferdsel	a	Er det kjente ulukkespunkt på transportnettet i området?		X	Det er ikkje definerte og skilta ulukkespunkt innanfor planområdet. I krysset mellom Heltnevegen og fv. 45 Vikebygdvegen skjer det mindre ulukker ved glatt vegbane. Krysset vert utbeta gjennom framlagd planløyning og risikoen minkar.
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området?		X	
	c	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?	X		Tankbilvelt ved transport av farlige gods kan ikkje utelukkast. Ein meir trafiksikker veg vil redusere sannsyn og risiko.
	d	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, eks som følge av naturhendingar?		X	
	e	Anna (spesifiser)?		X	

		Er det knytt risiko til følgjande element? <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i eige avsnitt/vedlegg. Grunngje NEI etter behov.</i>	Ja	Nei	Kommentar
Miljø/ Landbruk	a	Vil planen/tiltaket bli ramma av, eller forårsake forureining i form av lyd, lukt eller støv?	X		Det er gjennomført berekningar for støy og luft i tråd med gjeldande retningsliner, sjå kapittel 6.12 og 6.13.
	b	Vil planen/tiltaket bli ramma av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forureining i området?	X		Anleggsperioden vil gi risiko for akutte hendingar som olje- og drivstofflekkasjar. Anlegget vil ha beredskap for å avgrense og samle opp utslepp.
	c	Vil tiltaket ta areal frå dyrka eller dyrkbar mark?	X		For områda i Volda er det ikkje nye landbruksareal som blir regulert. I Furene vil ein midlertidig disponere om lag 83 000 m <sup>2</sup> av LNF-areal i anleggsperioden
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Er området påverka/forureina frå tidlegare bruk	a	Gruver: opne sjakter, steintippar etc.?		X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?		X	
	c	Industriverksemd eller aktivitetar som t.d. avfallsdeponering, bålbrenning, skipsverft, gartneri etc.?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Beredskap brann/ulukke	a	Har området mangelfull sløkkjevassforsyning (mengde og trykk)?		X	Dette må tilførast i samsvar med gjeldande tunnelforskrifter.
	b	Har området dårlege tilkomstruter for utrykkingskjøretøy?		X	
	c	Anna (spesifiser)?		X	
Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet, - teletenester? - vassforsyning? - renovasjon/avløp?		X X X X	For tunnelen vil dette bli sikra gjennom gjeldande tunnelforskrifter.  Hovudvassforsyninga til øvre Rotset går gjennom Sjukehuskrysset. Dette inkluderer også det framtidige industriområdet på Rotset. Også kloakken frå dei store bustadområda Heltne/Bratteberg går i dag gjennom eller nær Sjukehuskrysset. Dette må leggest om før utbygging vert sett i gong.
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?	X		Tunnel Volda–Furene. Ny tunnel er definert som eit brannobjekt og må ha si eiga tryggleiksklarering. Dette vil bli gjennomført i samband med bygginga. Alle forhold knytt til brann i tunnel vil då bli tatt i vare. I tillegg til tryggleiks-utrustinga i tunnelen vil også tilgjengelege utrykkingsressursar verke inn på konsekvensar av tunnelbrann. I Volda er det tilgjengelege brannvernressursar om lag 600 meter frå tunnelportalen. Tilsvarende frå Ørsta–sida vil vere om lag 5,5 km til portal i Furene. Eventuell omkøring går via dagens E39. Ambulansar lokalisert ved Volda sjukehus, sentralt i høve tunnelen. Konsekvensane av ein tunnelbrann kan vere svært store, avhengig av situasjon. Lengda på tunnelen forsterkar dette. Endeleg vurdering av om eksisterande utrykkingskapasitet er tilstrekkeleg, må skje i samband med tryggleiksklareringa.
	c	Er det omsorgs- eller oppvekstinstitusjonar i området?	X		Sjukehuskrysset er også eit svært trafikert gangkryss for elevar som skal til barne-, ungdoms- og vidaregåande skular retning sentrum. Også på ettermiddagen er det mange born som nyttar gangsystemet for å kome bort til Volda idrettspark. Reguleringsframlegget tek høgde for langt sikrere trafikale løysingar for mjuke trafikantar, samanlikna med dagens situasjon. Det vil bli gjort ekstra tiltak for tilrettelegging for dei mjuke trafikantane i anleggsperioden.
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Verksemds-risiko	a	Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?		X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemdar (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?		X	
	c	Er det storulukkesbedrifter i nærleiken som kan representere ein fare?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Ulovleg verksemd	a	Er tiltaket i seg sjølv eit sabotasje-/terrormål?		X	
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?		X	
	c	Anna (spesifiser)?		X	

## 8 Gjennomføring av framlegg til plan

### 8.1 Framdrift og finansiering

Framdriftsplanen legg opp til at reguleringsplanen skal vere godkjent i Volda kommunestyre seinast i april 2018, sjå oppsett i kapittel 3.

E39 Volda–Furene ligg inne i Nasjonal transportplan (NTP) med 900 mill. kroner i siste halvdel av perioden 2018–2029. I NTP er kostnaden basert på kommunedelplan (+–25 %) med eitt tunnellop, der andelen statlege midlar er 600 mill. kroner. I prioriteringa er det føresett at det vert tilslutning om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Nye trafikktalet har medført behov for å regulere for to tunnellop. Utbygging som vist i reguleringsplanen vil ha ein kostnad på 1815 mill. kroner ut frå kostnadsanslag i Statens vegvesen med ei detaljering på +–10 %.

Eit eventuelt første byggetrinn der ein legg eitt tunnellop til grunn, er kostnadsrekna til 1142 mill. kroner (+–10 %).

Realisering av prosjektet er avhengig av framtidig prioritering i Nasjonal transportplan (NTP), samt å få etablert ordning med bompengefinansiering i Volda kommune og Ørsta kommune. Det vert jobba med ein felles «samferdselspakke» der bompengedelen av utbygging av E39 Volda–Furene inngår, saman med ulike andre vegrelaterte tiltak i dei to kommunane.

Ein kan forvente at utbygging av tiltaket med omlegging av E39 i ny trasé i tunnel som vist i reguleringsplanen med to tunnellop vil ta om lag 3 år frå anleggsstart.

Skulle det bli trinnvis utbygging, er bygging som inkluderer ett-løps tunnel estimert til 2,5 år byggetid.

### 8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbygging av tiltaket bør gjerast samla, særskilt sidan lokalvegnettet vert betydeleg endra. I Volda må dei nye lokalvegane, inkludert løysingar for gåande og syklende, etablerast før ein kan starte bygging av tunnelane og kryssområdet med ny senka rundkøyring. Forlenging av Kårstadvegen til Heltnevegen, ny rundkøyring mellom Heltnevegen og Vikebygdvegen og vegarm frå denne rundkøyringa med omkøyringsveg til Elvegata, må vere etablert før ein kan starte utgraving og senking av dagens rundkøyring i Sjukehuskrysset.

Arbeidet på Volda–sida kan gå samstundes med at arbeidet vert oppstarta i Furene. Det meste av tunnelen vert drive frå Furene–sida mot Volda. I Volda vil ein sprengje seg inn om lag 300 meter i fjell slik at ein er komen forbi sjukehuset.

#### Eventuell trinnvis utbygging av tunnel

Reguleringsplanen legg til rette for etablering av doble tunnellop. Dersom det vert bestemt at tiltaket skal byggast ut trinnvis, vil ein rå til at det vestlege tunnellopet vert etablert først, grunna at dette er mest føreseieleg i høve til etablerte eigedomar på Volda–sida. Av hensyn til konstruksjon, byggeteknikk

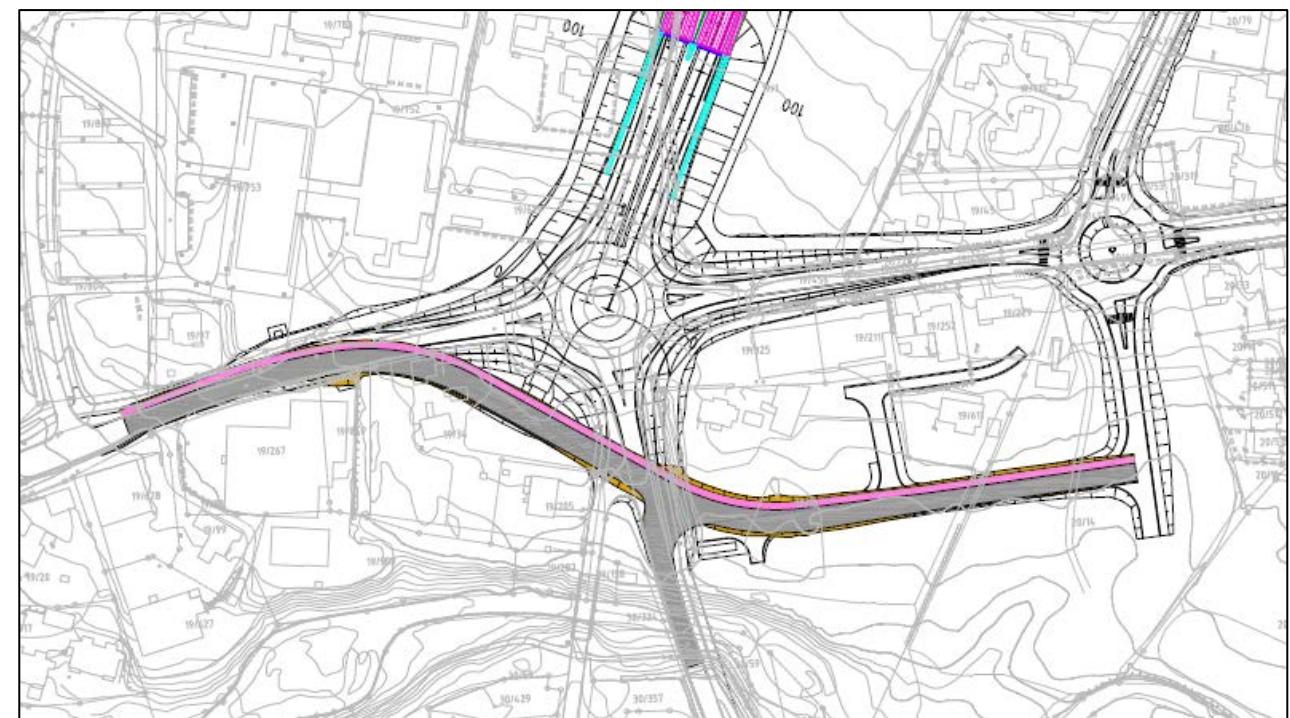
og fare for rystingar, vil det vere tilrådeleg å bygge doble tunnellop om lag 380 meter inn på Volda–sida i det første byggetrinnet av hensyn til Volda sjukehus.

### 8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavviklinga i anleggsperioden skal skje i samsvar med godkjent arbeidsvarslingsplan. Ein arbeidsvarslingsplan vil bli utarbeidd av entreprenør og skal godkjennast av Statens vegvesen.

Anlegget på Volda–sida ligg hovudsakleg innanfor eksisterande veg. Det vil verte nokre nye vegar på lokalvegnettet i Volda. I Furene vil ein også kome inn på eksisterande rundkøyring, og denne vil måtte tilpassast ei fjerde arm.

I Volda må tiltaket byggast ut utan at det blir stengt for trafikk på strekninga i lengre periodar. For å kunne starte bygging av tunnel frå Volda mot Furene må trafikken som i dag går på Sjukehusvegen leggast om slik at ein er sikra tilkomst til sjukehuset og bustadområda som vert råka av tiltaket. Kårstadvegen vert forlenga til Heltnevegen og ny rundkøyring i krysset mellom Vikebygdvegen og Heltnevegen vert etablert. Vegane sør frå denne rundkøyringa vert bygd fram til eksisterande E39 ved Mylnebrua, vidare til Elvegata vil det verte etablert ein omkøyringsveg over tunet aust for Johs. Jacobsen. Bustadområda ved Nyttun får tilkomst via Systemvegen til dei nyetablerte lokalvegane og den midlertidige omkøyringsvegen mot Volda sentrum. Med ein slik omkøyringsveg unngår ein fleire tiltak med mindre, midlertidige omkøyringar.



Figur 75 – Illustrasjon av midlertidig omkøyringsveg i Volda

I Furene vil det ikkje vere behov for omkøyringsvegane. Det blir etablert ei fjerde arm i rundkøyringa som vil gje tilkomst til utbyggingsområdet med tunneldriving. Riggområde og midlertidig deponi vil og få tilkomst frå denne arma i rundkøyringa. Det meste av tunnelen vert drive frå denne sida og dette arbeidet kan starte opp uavhengig av drift frå Volda–sida.

#### Tilhøvet til hjortetrekking i Furene

I Furene vil ein måtte ta særskilt omsyn til det etablerte hjortetrekking for å ivareta hjortetrekking best mogleg. Aktuelle avbøtande tiltak kan vere eventuelle krav til anleggsstopp eller tidsavgrensing i trekkperiodar, redusert fartsgrense, krav om ledegjerder osv. Slike tiltak er ikkje berre viktig for hjortetrekking, men også for trafikktryggleiken, med omsyn til å redusere fare for kollisjon mellom hjort og køyrety.

### 8.4 Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehald skal sikre at vegnettet er eigna til bruk for trafikantane og at vegnettet opprettheld funksjonen og den fysiske infrastrukturen i medhald av dei langsiktige måla for bruken av veganlegga.

Handbok R610 omfattar krav knytt til drift og vedlikehald av veg, bru, tunnel, sideområde og sideanlegg med utstyr og installasjonar. Drift og vedlikehald skal gjennomførast etter fastlagt strategi som inkludert driftsklasser.

#### **Vinterdrift**

Val av vinterdriftsklasse for ei samanhengande vegrute vert gjort med utgangspunkt i ÅDT på strekninga, i tillegg til forhold som mellom anna vegkategori (nasjonal/regional eller anna transportrute), trafikksamansetting (lette/tunge køyretøy/syklende/fotgjengarar) og vegstandard. Ei naturleg samanhengande transportrute skal driftast etter same vinterdriftsklasse.

For det nye veganlegget på E39 legg ein til grunn same vinterdriftsklasse som for E39 gjennom Volda i dag, vinterdriftsklasse B – DkB. Det skal med godkjende føreforhold vere bar veg (tørr eller våt). Hard snø/is tillatast utanom hjulspor i kortare tidsrom.

For dei nye gang- og sykkelvegane og stjernebrua vil det vere naturleg å vurdere høgste driftsklasse GsA, sidan området har og vil få ein aukande gang- og sykkeltrafikk.

For å oppnå kravet vil ein mest truleg etablere oppvarming av underlaget på stjernebrua for å halde gang- og sykkelarealet fritt for snø, alternativt nytte kost kombinert med saltløyning. Sidan stjernebrua og delar av g/s-vegane ligg over køyrevegane, kan det gi visse utfordringar for handtering av snø og slaps. Ein må unngå at snøhandtering ikkje medfører fare for eller nedfall av snø på trafikken under.

#### **Sommar drift**

Sommerdrifta vil i hovudsak vere reinhald, stell av grøntareal, reasfaltering og inspeksjonar/reperasjonar av drensanlegg, skilt og andre element.

#### **Tunnel**

Det vert stilt høge krav til reinhald av tunnel, og då særskilt vegbanen, bankettar og andre stader der støv og skit lett samlar seg. Godt reinhald vil gje trafikantar ei positiv oppleving, samstundes som det bidreg til lav støvkonentrasjon og dermed best mogleg funksjon for dei installerte objekta i tunnelen.

### 8.5 Oppfølgande undersøkingar

Fram mot anleggsstart og i anleggsperioden vil det vere behov for å gjere oppfølgande undersøkingar. Eksisterande leidningsnett i området skal kartleggast. Behovet for framtidig leidningsnett må avklarast med kabeletatane og kommunen.

Det vil truleg vere behov for supplerande grunnboringar ved planlagt nedsenka rundkøyning i Sjukehuskrysset. I påhuggsområda for tunnelen kan det også bli behov for ytterlegare undersøking av fjellkvalitet i form av boringar. Dette vil i tilfelle utførast rett før bygging.

Uønska og framande artar skal kartleggast og fjernast i samband med bygging. Det skal gjennomførast tiltak som hindrar spreiding med plantemateriale, lausmassar utstyr eller anna. Sjå elles kapittel 8.5 under om utarbeiding av ytre miljøplan.

### 8.6 Omklassifisering av veg

Som følgje av at E39 blir lagt i tunnel, får eksisterande europaveg ein ny funksjon og må endre status. Statens vegvesen rår til at vegsystemet vert omklassifisert til følgjande:

Så lenge kryssing av Nordfjorden ikkje er realisert, vil riksveg 651 behalde sin status som riksveg. Det er difor nødvendig at riksvegen knytast til E39 på eit nytt punkt som følgje av ny veg. Med omsyn til køyretida og krav om at riksvegar i hovudsak skal leggast utanfor sentrumsområder, rår vegvesenet til at strekninga frå Volda ferjekai til rundkøyning i Furene framleis skal vere riksveg, som ei forlenging av riksveg 651.

Vegen frå Volda ferjekai til rundkøyning i Sjukehuskrysset i Volda får ein ny funksjon. Vegen vil knyte E39 og riksveg 651 saman, og vil samstundes vere ein bindeveg som knyter Volda sentrum saman og til overordna veg. Vegen vert foreslått omklassifisert til fylkeskommunal veg som ei forlenging av fylkesveg 45.

Spørsmålet om omklassifisering skal ikkje avgjerast gjennom reguleringsplanvedtaket, men i eit eige vedtak. Vegvesenet ynskjer synspunkt på forslaget i samband med høyring av denne planen.

### 8.7 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Sikkerheit-, helse- og miljøplan (SHA-plan) skal utarbeidast etter Byggherreforskrifta før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande krav gjeld drift og vedlikehald. SHA-planen skal ajourførast av byggherre fortløpande etter kvart som prosjektet utviklar seg og dersom nye moment kjem opp. SHA-planen skal m.a. innehalde ei risikovurdering, og spesielt påpeike farlege forhold for dei som oppheld seg på eller nær byggeplassen. Planen skal danne grunnlag for dei HMS-krav og føresetnader som vert sett til utførande entrepenør. Her inngår også utarbeiding av ein beredskapsplan.

Ein ytre miljøplan (YM-plan) skal utarbeidast før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande gjeld drift og vedlikehald. YM-planen skal utarbeidast som eit hjelpemiddel heilt i starten av prosjekteringsarbeidet, i tråd med Statens vegvesen si handbok R760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt». Planen skal sikre at føringar og krav for ytre

miljø blir ivaretatt. Mål og krav for tiltak og løysingar som skal gjennomførast som permanente eller mellombelse tiltak skal skildrast. Viktige miljøtema for dette prosjektet vil vere:

- Støy
- Vibrasjonar
- Forureining av jord og vatn
  - Akutt forureining
  - Avrenning av overvatn
  - Reinsing av tunneldrivevatn
  - Utsleppsløyve etter forureiningslova
- Landskap
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
  - Vurdere flytting av elvemusling i Øyraelva i anleggsperioden, jf. avsnitt 6.9.1
  - Sikre vilttrekk i Furene/Ekset i anleggsperioden, jf. avsnitt 6.9.2.
  - Kartlegge framande artar og fastsette tiltak i samsvar med Statens vegvesen sin strategi.
- Naturressursar
- Energiforbruk
- Materialval og avfallshandtering

## 9 Samandrag av innspel og merknader med kommentar

### 9.1 Merknader ved oppstart av planarbeidet

Planarbeidet vart kunngjort i avisene Møre og Mørenytt i april 2016.

Statens vegvesen mottok 13 merknader til varsel om oppstart. Under følgjer eit samandrag av merknadane, referert i kulepunkt, og med vegvesenet og kommunen sine kommentarar. Originalmerknadane ligg som vedlegg til planomtalen.

#### Opplysningsvesenets fond

- Opplysningsvesenets fond har ingen merknader til planen utover at dei håper planen let seg realisere.

#### Kommentar

- *Merknad vert teken til vitande*

#### Direktoratet for mineralforvaltning

- Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) viser til sin rolle som statleg fagmyndigheit ved forvaltning og utnytting av mineralske ressursar
- DMF viser til kommunedelplan for E39 Volda–Furene som seier at driving av tunnel mellom Volda og Furene vil gje eit behov for masseplassering på mellom 390 000 og 480 000 m<sup>3</sup> steinmasser, men at det vil vere behov for å gjere meir detaljerte mengdeberekningar som viser naudsynt deponivolum for reine og forureina masser

- Direktoratet viser vidare til vurderingane knytt til rigg- og deponiområde og retningsliner i føresegnene som vil vere førande for vidare regulering.
- Det vert kommentert at tiltaket sine konsekvensar for samfunn og miljø skal gjerast greie for i plandokumenta.
- DMF kan ikkje sjå at planområdet kjem i nærleiken av registrerte mineralressursar.
- Dei påpeikar at massene skal sorterast og oppmodar til ein samfunnsmessig bruk.

#### Kommentar

- *Konsekvensane for samfunn og miljø vert gjort greie for i plandokumenta. Overskuddsmaesne i prosjektet skal i størst mogleg grad nyttast på ein samfunnsmessig måte. Merknaden er teke til vitande.*

#### Aksel Farstad

- Som nabo til rundkøyringa der tunnelen skal starte på Volda–sida, påpeikar Aksel Farstad aukande biltrafikk siste åra, samt at det er veldig mange fotgjengarar og syklistar som passerer. Farstad nemner studentar til og frå bopel til høgskule og mange born som skal til og frå skule og fritidsaktivitetar med m.a. Volda stadion like i nærleiken.
- Biltrafikken vil truleg auke, og ein får ein veldig uheldig situasjon med blanding av alle trafikantgrupper.
- Farstad stiller spørsmål om ein kan ha separate løysingar, og lurar på om ein kan ha ei toplansløysing der ein legg vegen (E39) djupare, dvs. starte tunnelen før rundkøyringa eller like etter brua med vegen lagt i kulvert? Dersom ein får til noko slikt kan gangtrafikken gå over E39
- Farstad håper vegvesenet ser positivt på innspelet.

#### Kommentar

- *Løysingane for Sjukehuskrysset som er vist i framlegg til reguleringsplan syner ei løysing der mjuke trafikantar er heilt adskilt frå køyrande i og kring kryssområdet. Køyrevegen er senka og gang- og sykkelvegssystemet vert liggande om lag i plan med eksisterande terreng. Løysinga er i tråd med innspelet til Farstad. Merknad teken til følgje.*

#### Avinor

- Viser til tilsendt varsel om oppstart av reguleringsplan 05.04.2016. Avinor har i samband med kommunedelplanen for den aktuelle vegstrekninga hatt ein gd dialog med Statens vegvesen.
- Kommunedelplanen §15 som gjeld Hensynssone H190\_2 – Sikringssone rundt flyplass, høyderestriksjoner, må videreføres i reguleringsplanen.
- I tillegg til høgderestriksjonane i medhald av restriksjonsplanen for lufthamna, jf. kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser<sup>1</sup>, BSL E 3–2 av 06.07.2006, er det viktig at det ikkje oppstår farleg eller villeiande belysning i samband med innflyginga til bane 06 (frå vest) ved Ørsta–Volda lufthavn Hovden, jf. § 13–3 i ovannemnde forskrift BSL E 3–2.
- Dette gjeld ikkje berre den permanente lysbruken, men også belysning i anleggsfasen. Det er særleg viktig at det ikkje rettast lys vestover mot innflyginga til bane 06. Belysninga må i størst mogleg grad vere retta nedover mot bakken. Det må påreknast at det må nyttast lave lysmaster mellom tunnelopninga og rundkøyringa i Furene for å unngå konflikt med høgderestriksjonsflatene.

- Med bakgrunn i ovannemnde forhold ber Avinor om at føresegna til hensynssone H190\_2 får følgjande ordlyd:  
*Sikringszone rundt flyplass, høgderestriksjon og lysbruk (§ 11–8 a)*  
*Innanfor området H190\_2 er det ikkje tillate å etablere mellombels eller permanent anlegg (medrekna lysmaster) høgare enn høgderestriksjonene (innflygingsflate og sideflate) for flyplassen tillet. Avinor skal ha alle tiltak og planar (medrekna lysbruk) innanfor sona til gjennomsyn og godkjenne dei før utføring kan skje.*  
  
*I ei anleggsperiode skal Avinor ved Hovden flyplass varslast på førehand, og vere kjent med all aktivitet og bruk av kraner og anleggsmaskiner. Avinor kan stille krav om at anleggsmaskiner og kraner må regulere sin aktivitet i samsvar med flytrafikken.*  
*Vidare kan Avinor stille krav om at lysmaster skal påmonterast hinderlys.*
- Dersom Statens vegvesen ikkje innarbeider ovannemnde hensynssone H190\_2 med tilhøyrande føresegn i reguleringsplanen, vil Avinor seinare vurdere å fremme motsegn til planen i medhald av Plan- og bygningsloven § 5–4.
- Avslutningsvis ber Avinor om at kommunedelplanen sine retningslinjer for reguleringsplanfasen følgast opp i det vidare arbeidet. For Avinor sin del gjeld det spesielt at den nye brua i Furene må ta omsyn til en eventuell framtidig forlenging av Torvmyrvegen. Denne vegen vil vere viktig for trafikkavviklinga til/frå flyplassen og næringsområdet på Hovden.

**Kommentar**

- *Merknad teken til følgje. Hensynssone knytt til høgderestriksjon og lysbruk vert lagt inn i føresegnene*
- *Når det gjeld den nemnde brua i Furene som er vist i kommunedelplanen, har ein gått vekk frå denne løysinga på reguleringsnivå. Avinor har vore orientert om prosessen knytt til endra løysing, og har samtykka til denne.*

**Svanhild Iversen Mo og Tormod Mo**

- Svanhild og Tormod Mo bur i Nytun 25 og har fleire merknader til lokalvegssystema ved tunnelinnslaget på Volda–sida
- Mo viser til forslaget der det er tenkt ei moglegheit til å føre all trafikk inn til parkeringsplassane aust og nord for Ivar Aasen–bygget gjennom ein del av Nytun.
- Ved ei rask oppteljing fann Mo 100 parkerte bilar der, noko som vil føre til ein auke på minimum 200 passeringar i døgnet. Mesteparten på ei tid når skuleborna også vil vere gåande langs vegen.
- I tillegg kjem dagens trafikk, pluss meirtrafikk grunna stenging av Røysmyrvegen og også føring av den trafikken gjennom Nytun.
- Desse inngrepa i nærmiljøet vil utan tvil medføre ei verdiforringing av eigedomane.
- Mo er også spent på om trafikkstøyen vert sjenerande, og om det vert sett inn tiltak for å eliminere den.
- Med dette som utgangspunkt har Svanhild og Tormod Mo følgjande merknader:
  - Tilkomstvegen til parkeringsplassane ved Ivar Aasen bygget må gå i Sjukehusvegen heilt fram til noverande innkøyrsløse og ikkje gjere ein sving innom Nytun
  - Det må byggast gangvegar langs dei nye vegane
  - I tillegg må det byggast lydbarriere og fysisk stenging mot nye E39

- Dette meiner Mo er absolutt beste løysinga både for dei som bur i området og for mjuke og harde trafikantar
- Mo har berre positive erfaringar med å vere nabo til Høgskulen, og håper det blir slik i framtida også.

**Kommentar**

- *Løysingane for området ved Sjukehuskrysset som er vist i framlegg til reguleringsplan syner etablering av ny tilkomstveg frå Nytun til Heltnvegen. Denne tilkomstvegen vil også løyse tilkomst til høgskulen sitt område ved Ivar Aasen bygget frå nord, og dels vere ei erstatning for tilkomst frå aust som vil måtte stengast. Tilkomst frå nord er også vist i kommunedelplan for E39 Volda–Furene.*
- *Reguleringsplanen ivaretek mjuke trafikantar på ein god måte, både på hovudvegane og langs dei kommunale vegane.*
- *Det er utført støyyvurderingar i denne fasen, berekna i tråd med støyretningsline T-1442. Ein legg opp til å gjere støyreducerande tiltak i byggeplanfasen.*

**Gode Vegar AS v/Svein Sunde**

- Svein Sunde i Gode vegar AS refererer Stortinget sin ambisjon om ferjefri E39 Skei –Grodås–Volda innan år 2032.
- Det vert også referert til føringar i plangrunnlaget for NTP 2018–2029, motorvegplanen, der det vert vist til at ein m.a. bør planlegge utbygging av nye tunnellop med omsyn til trinnvis utbygging og på ein skilte strekningar dimensjonere for hastigheit 110 km/t. I dei fleste tilfelle velgast dimensjoneringsklasse ut frå forventa trafikkmengder 20 år etter opning, medan ein i dei samfunnsøkonomiske analysene har eit tidsperspektiv på 40 år.
- Kryssløysingar – Gode vegar v/Svein Sunde seier at det særskilt i Volda sentrum må fokuserast på ei anna løysing enn den skissa som ligg i kommunedelplanen. Å blande ein aukande E39 trafikk med ein aukande lokaltrafikk i Vikebygdvegen/sjukehuskrysset synest uheldig.
- Plangrenser – Gode vegar AS v/Svein Sunde seier at plangrensa i Furene bør gå noko lenger sør langs E39 for å legge til rette for å kunne etablere ny og meir direkte line mot etablert næringsområde. Mot nord må plangrensa gå inn i Ørsta kommune fram til Torvmyrvegen i aust og kryss mot Aasentunet i vest. Flyplasstillkomsten frå sør via Torvmyrvegen må inn som ein heilskapleg del av E39 Voldatunnelen.

**Kommentar**

- *Kulepunkt 1 og 2 vedkomande ferjefri E39 og føringar i plangrunnlaget for NTP vert tekne til vitande.*
- *I Sjukehuskrysset er det lagt til rette for etablering av rundkøyring med både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Lokaltrafikken er den dominerande trafikken i området. Krysset og køyrevegen er senka ned i terrenget slik at dei mjuke trafikantane kryssar planskilt på bru i dagens terreng.*
- *Når det gjeld plangrenser, har ein teke med det som er teneleg for tiltaket og kringliggande område. Det er avklart med kommunen at planlegging på eksisterande E39 vest for rundkøyringa inkludert deler av næringsområdet i Furene ikkje skal inngå sm del av denne reguleringsplanen. Det er heller ikkje aktuelt å legge Torvmyrvegen inn som ein del av dette prosjektet. Det er avklart at ei eventuell forlenging av Torvmyrvegen mellom Hovden flyplass og næringsområdet i Furene må*

regulerast av Volda og Ørsta kommuner. Det er i denne reguleringsplanen teke høgde for at eventuell Torvmyrveg kan gå under E39 i kulvert.

#### Vikebygdvegen 4 AS og V4–MAT AS (Kiwi Volda)

Vikebygdvegen 4 AS og V4–MAT AS (Kiwi) viser til motteke høyringsbrev 05.04.2016. Underteikna Atgeir Almestad og Arne Johan Rebbestad er representantar for eigarane og drivarane av Vikebygdvegen 4 og KIWI-butikken, og er opptekne av dei konsekvensane og moglegheitene som ein ny reguleringsplan har.

- Almestad og Rebbestad viser til at for ei daglegvareforretning er gode parkerings- og trafikktilhøve heilt avgjerande for å lukkast i konkurransen om kundane. Eit utvida Sjukehuskryss vil medføre eit betydeleg redusert parkeringsareal til eigedomen vår i Vikebygdvegen, samtidig som det vil forverre dei allereie vanskelege trafikkforholda knytt til våre avkøyringar til kiwibutikken.
- Vidare vert det vist til at med den relativt betydelege trafikkauken som vil kome i Sjukehuskrysset, og då ikkje minst med auka tungtransport kombinert med kortare avstand frå den utvida rundkjøringa til Vikebygdvegen 4, vil trafikkavviklinga for Kiwi Volda bli svært vanskelig og ei vesentleg ulempe for deira kundar og dermed også for drifta av butikken.
- Utifrå dei nemnde auka problema med tilkomst og parkeringstilhøve til forretningseigedomen, har Almestad og Rebbestad på vegne av styret framlegg til ei ny avkøyringsløysing som dei meiner vil kunne gi ein tilfredsstillande tilkomst til forretninga og eigedomen. Dette utan at dei blir skadelidande for dei endringane tiltaka med endra regulering no medfører for dei med tanke på forretningsdrift og eigedomsutvikling.
- Vedlagt originalmerknaden (sjå vedlegg til planomtalen) er ei planskisse utarbeidd av AG Plan og Arkitektur AS. Denne viser både ei endra avkøyringsløysing og korleis eigedomen kan utnyttast gitt dei rammene og føresetnadane som er gjort greie for.
- Almestad og Rebbestad ser på vegne av styret med forventning fram til å medvirke i det vidare planarbeidet.

#### Kommentar

- *Det har i løpet av planprosessen vore avhelde fleire møter med representantane frå Vikebygdvegen 4 AS og V4–MAT AS (Kiwi) der trafikale løysingar for Kiwi-butikken og området eller har vore på dagsorden.*
- *Det er i planframlegget lagt til rette for ny tilkomst m.a. til Kiwi-butikken via samleveg frå planlagt rundkjøring i krysset mellom fv. 45 Vikebygdvegen og Heltnevegen. Planlagt tilkomst via ny kryssløysing og ny samleveg er også i tråd med overordna plan, og er lagt til grunn hovudsakleg av omsynet til trafikktryggleik på strekninga mellom Sjukehuskrysset og kryss Heltnevegen.*
- *I løysing for Sjukehuskrysset som er vist i framlegg til reguleringsplan, legg ein til grunn eit prinsipp med køyreveg og rundkjøring senka ned i terrenget med om lag 6 meter. Det er fleire positive konsekvensar ved val av ei slik løysing. Mellom anna vil mjuke trafikantar kunne bevege seg planfritt over Sjukehuskrysset i alle retningar og på dagens terreng, som alternativ til undergangar som ein av omsyn til trafikkfala ville måtte etablert på alle vegarmane i rundkjøringa. Støy og støv vil også verte redusert.*
- *Som nemnt vil løysinga vere negativ for Kiwi-butikken av omsyn til at tilkomsten for køyrande vert stengt, og at butikken truleg vert mindre synleg frå køyrevegen med omsyn til impulsive kundebesøk. På ei anna side, så vil tilgjengelegheita for gåande og syklande, m.a. frå høgskulen, verte langt betre og sikrare samanlikna med dagens situasjon.*

#### Statsbygg

Statsbygg viser til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for E39 strekning Volda–Furene.

- Statsbygg sine eigedomar, Campus Volda og Sjukehusvegen 6a og b, vert berørt av tunnelinnslaga. Bygningsmassen i Sjukehusvegen vil truleg måtte rivast.
- Statsbygg seier det er viktig at tilkomst til campus, både til fots, med sykkel og bil sikrast på ein god måte i den vidare planlegginga. Det er også viktig at vegutbygginga bidreg til gode løysingar som kan støtte opp under auka bruk av buss til og frå campus.
- Statsbygg ønskjer å verte involvert i det vidare planarbeidet.

#### Kommentar

- *Det er korrekt at Statsbygg sine eigedomar vert berørt av planlagt tiltak. Køyretilkomsten frå Sjukehusvegen aust på campus vil måtte stengast med bakgrunn i at ny E39 vert senka 5–6 meter. Det vert lagt til rette for ny tilkomst frå nord, i området ved Nyttun. Tilkomstløysingane for gåande og syklande vert betydeleg betre enn i dag, med planskilte løysingar i Sjukehuskrysset og tilrettelagde ferdselsårar basert på kartlagt ferdsel i området. Kollektivløysingane vert i praksis som i dag, men haldeplassen på dagens Sjukehusveg utgår som følgje av vegendringane.*
- *Det er per i dag uklart om Sjukehusvegen 6a vil måtte rivast som følgje av etablering av fjelltunnel i dette området og moglege setningsskadar som følgje av dette. Sjukehusvegen 6b vil bestå.*
- *Statsbygg har i stor grad vore involvert i planprosessen fram til utarbeidd planframlegg.*

#### Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE viser til brev dagsett 5.4.2016 som gjeld oppstart av reguleringsplan for ny E39 Volda–Furene.

- Ved planlegging av veg bør ein ta omsyn til vassdrag innanfor planområdet. Kantsona langs vassdrag kan vere verdifull for friluftsliv og miljø.
- Vassressurslova § 11 stiller krav om at det skal oppretthaldast eit naturleg vegetasjonsbelte langs alle vassdrag.
- NVE rår til å nytte arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag, jf. PBL §12–5 nr. 6, til å merke vassstreng og kantsoner. Vassdrag med kantsoner kan regulerast til "Natur og friluftsliv".

#### Kommentar

- *Merknad vert teken til følgje ved at arealbrukskategori Bruk og vern av sjø og vassdrag vert lagt inn i plankart og føresegner knytt til Øyraelva i Volda.*

#### Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Fylkesmannen har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader som dei ber om vert teke omsyn til i det vidare planarbeidet:

- Generelt – Målet med planarbeidet er å få eit plangrunnlag for å etablere E39 med tunnel på strekninga Volda–Furene, i samsvar med godkjent kommunedelplan.
- Hjortetrekket
  - Hjortetrekket som går gjennom Furene er av dei viktigaste hjortetrekka mellom dei høgareliggende indre stroka av Sunnmøre og nabofylka innafor, og vinterbeita på kysten. Trekkruta nyttast óg til meir lokale forflyttingar gjennom heile året.



- Planen utgjør eit omfattande veganlegg midt i trekkruta for hjorten, og difor er det viktig at tilførselsområda sikrast i plan som trekkområde slik at ein unngår ulykker med skade både på materiell, dyr og menneske. Ut frå dette burde planområdet vere noko større, og omfatta skogareala vest for det nye veganlegget. Dette for å gi hjorten naudsynt skjul og ro.
- Det er svært viktig at hjorten kan oppretthalde si trekkroute gjennom området, noko som krev god planlegging av viltundergangen. Dersom viltundergangen for hjort skal fungere, er der nokre viktige suksessfaktorar:
  - o faunapassasjen/viltundergangen må leggest i hjorten si etablerte trekkroute
  - o det må vere vegetasjon i botnsjiktet
  - o omkringliggende natur- og kulturmiljø må oppretthaldast. Eigne arealføremål vil vere omsynssone «trekkroute hjortevilt» over dyrkamark og «naturområde hjortetrek» for skogsareala.
  - o Ein må vere bevisst på lysbruken, dvs. at lyskjelda lyser opp vegbana og ikkje arealet kring brua/viltundergangen. Ei løysing kan vere integrert belysning i rekkverket på brua.
- I tillegg er det andre viktige tiltak som må planleggast:
  - o planting langs veg for at hjorten skal bli minst mogleg forstyrta av trafikken
  - o etablering av støyskjerm og voll
  - o effektive leiegjerder på begge sider av eksisterande veg
  - o ein god terreng- og landskapsplan for at gjennomføringa av tiltaka skal bli tilfredsstillande
  - o brua må vere lang nok og høg nok (openheitsindeks), jf. Staten vegvesen håndbok V134, Veger og dyreliv (2005) og Staten vegvesens rapport nr. 78, Faunapassasjer og andre tiltak rettet mot hjortevilt langs veg (2012)
- Anleggsperioden kan vere kritisk, og det er difor viktig at ein
  - o kortar inn anleggsperioden så godt det let seg gjere
  - o prøver å ta omsyn til sesongtrekk i anleggsarbeidet
  - o tenkjer nøye gjennom kvar riggområdet og massedeponiet skal plasserast, og kor lenge ein kan nytte massedeponiet
  - o nedsett fartsgrense i anleggsperioden i området der hjorten kan trekke over E39 m.a ved Haukåsen der ein veit at hjorten kryssar vegen
- Landbruk
  - På Furene–sida er planområdet prega av landbruk. Eit overslag viser at det er om lag 70 dekar fulldyrka jord innanfor planområdet. I tidligare kommunedelplanprosess har det gjentekne gongar blitt påpeika at tap av landbruksareal og ulemper for landbruksdrift må reduserast så godt det let seg gjere.
  - Som før påpeika, må bruløysinga vere slik at ein oppnår best mogleg samanheng i jordbruksareala.
  - Ein må også gi rom for ein gardsveg som ikkje brukar meir dyrka areal enn naudsynt.
  - I tillegg må ein sørge for at ein på ein tenleg måte kjem seg fram med landbruksmaskiner til dei ulike teigane.
  - Fylkesmannen legg til grunn at det er gjeldande kommunedelplan som ligg til grunn for detaljreguleringa, og at dei vedtekne løysingane i den planen framleis gjeld.

#### **Kommentar**

- *Fylkesmannen i Møre og Romsdal har ein utfyllande merknad knytt til hjortetrekket i Furene. Innspela tek utgangspunkt i løysing vist i kommunedelplanen, der ny E39 ligg relativt høgt i terrenget og der ei om lag 100 meter lang bru med undergang skal ivareta hjorten si trekkroute.*
- *I reguleringsplanprosessen har ein i samarbeid med både fylkesmannen, kommune og berørte partar i nærområdet utarbeidd ei anna løysing for E39 som ivaretek både tilhøva for hjorten og hjortetrekket og landbruksareala på ein betre måte enn opprinneleg løysing (sjå skildring i kapittel 5). Fleire av momenta frå fylkesmannen er difor ikkje relevante i denne samanhengen.*
- *Landbruksareala i Furene er betre ivareteke i den nye løysinga, sidan løysinga ikkje er like arealkrevande som løysinga i KDP. Areala over lausmassetunnelane kan tilbakeførast til dyrkajord. Landbruket vil vere mindre skadelidande med løysinga som er lagt til grunn i reguleringsplanen.*
- *Rigg- og deponiområda er lagt inn i planen i samsvar med arealbruken vist i kommunedelplanen. Det er utarbeidd egne føresegner knytt til anleggsdrift og type verksemd for dei ulike delområda. Dette i høve både omsynet til hjortetrekket i Furene og i høve til støy. Rigg- og deponiområda skal tilbakeførast til permanent reguleringsformål vist i plankartet.*

#### **Coop vest eigedom AS v/Arild Meisterplass**

- Coop Vest Eigedom AS v/Arild Meisterplass viser til tidlegare innspel og minner om at det er avgjerande for Coop at innkøyring til Myravegen vert oppretthalde i samband med regulering av E39 Volda–Furene.
- Coop Vest Eigedom AS har investert store summar i anlegget i Myravegen, basert på tidlegare signal om at innkøyringa vert oppretthalde til eigedomen/området. Meisterplass viser til at med nytt anlegg med ei omsetting på over 60 millionar, vil både person- og tungtrafikk til anlegget krevje gode trafikk-løysingar. Han håper at Volda kommune og vegvesenet ser verdien i dette og finn gode og rasjonelle løysingar.

#### **Kommentar**

- *Innkøyring til Myravegen frå E39 vert oppretthalde med bakgrunn i at det er forsvarleg sett med omsyn til dagens og framtidig årstdøgntrafikk (ÅDT). Tilkomsten vert flytta noko lengre sør for å sikre yttarlegare avstand til rundkøyringa i Sjukehuskrysset.*
- *Tilkomsten kan verte stengt for allmenta som følgje av eventuell vesentleg auke i trafikken på Austefjordvegen/E39, eller dersom andre trafikkmessige tilhøve tilseier det.*

#### **Møre og Romsdal fylkeskommune**

Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader som ein ber om vert vurdert i det vidare planarbeidet:

- Automatisk freda kulturminne – Fylkeskommunen vurderer planområdet til reguleringsplan for E39 Volda–Furene til å ha potensial for funn av automatisk freda kulturminne, som ligg skjult under markoverflata, og vil på grunnlag av dette stille krav om arkeologisk registrering, jamfør § 9 i Kulturminnelova (KML).
- Kulturminne frå nyare tid – Innanfor planområdet er det først og fremst elva frå Rotevatnet ned til sentrum Volda og kulturminne langs elva som har verneverdi av nyare tids kulturminne, og må takast omsyn til. Fylkeskommunen vil elles påpeike den viktige endringa dette vert med tanke på korleis ein kjem til staden Volda. Før har ein kome langs etter fjorden, etter ein krokete, trong veg i eit bratt landskap den siste biten til Volda opna seg med sitt tettbygde sentrum, med den markante

kyrkja, og med bustadområda synleg opp etter dalen og skråningane bak sentrum. Dette er måten ein har brukt å komme til Volda, ganske lik måten ein kjem til mange bygder. No vert dette endra, ein kjem på ein måte inn midt i bygda, og kjem bakvegen ned mot sentrum og fjorden. Dette er ei moglegheit for endring som Volda kommune må ta tak i og Vegvesenet legge til rette for. Med den vekst som skjer på større stader er det ønske om fortetting, og gode møteplassar med urbane kvalitetar, og tilrettelegging for fysisk aktivitet blant ungar og folk flest.

- Fylkeskommunen har elles følgjande kommentarar for det vidare planarbeidet:
  - Det må leggjast opp til ein god måte å komme frå hovudvegen og ned til sentrum på, som vektlegg mjuke trafikantar og deira bruk av sentrum.
  - Elva som leder veg ned til sentrum, og er sentral i framveksten av staden Volda og vil kunne bli liggande som ein oase til oppleving for folk, utan dominerande biltrafikk.
- Mykje av dette er retta mot Volda kommune og andre planprosessar, men kan og vere viktig bakgrunn for vegvesenet når løysingane i vegutforminga skal detaljerast:
  - Volda er ein skulestad. Dette pregar staden og fører til mange nye unge menneske kjem hit kvar haust. Det er viktig at det blir lett å orientere seg i Volda, og at folk får ein fin velkomst. Utforming av vegsystem må legge til rette for mjuke trafikantar. Omlegging av vegen opnar i seg sjølv opp for meir bustader i eksisterande sentrum, og eit meir levande miljø der.
  - Mange moderne funksjonar krev store bygg med mykje parkering. Med tilkomst slik det er føreslått, kan Volda få ei fin moglegheit til å trekke slike funksjonar vekk frå strandlina, slik at desse ikkje tek fjordutsikta frå folk. Det er og viktig at det er ei god opning ned mot eksisterande sentrum, den gamle trehusstrukturen, kyrkja og fjorden frå hovudvegen E39. Rutebilstasjon plassert ved hovudvegen høyrer positivt ut.
  - Med ein ny tunnel frå Ørsta til Volda vil sjøsida bli mindre trafikkert, og kan bli utvikla til eit langt trivlegare areal å opphalde seg for born, for sykklistar og eldre. Dette bør følgjast opp i kommunen sitt arbeid med andre planer.

#### **Kommentar**

- *Når det gjeld automatisk freda kulturminne, vart det gjennomført arkeologiske registreringar hausten 2016. Det er ikkje gjort arkeologiske funn i planområdet, i følgje førebels tilbakemelding frå fylkeskommunen. Endeleg rapport er ikkje klar på dette tidspunktet.*
- *For kulturminner frå nyare tid er det frå fylkeskommunen si side vist til Rotevatnet og miljøet langs Øyraelva. Vidare at ein må vere bevisst på at området vil verte hovudtilkomsten til Volda. Omsynet til estetikk og tilrettelegging for at mjuke trafikantar skal kunne bevege seg frå planområdet og til/frå Volda sentrum blir vektlagt.*
- *Planlagte tiltak vil ikkje berøre Rotevatnet eller Øyraelva reint fysisk, men det vert lagt inn ei strandsone med kantvegetasjon i fem meters breidde for å bevare vasstrengen.*
- *Det er i planframlegget lagt stor vekt på god tilrettelegging for mjuke trafikantar, og tilsvarande vekt på innbydande og estetisk gode løysingar som er universelt utforma.*

## 10 Reguleringsføresegner – Reguleringsplan E39 Volda–Furene

Plan-ID: 2016001  
 Dato for planframlegg: 01.09.2017  
 Dato for eigengodkjenning: xx.xx.xxxx

### §1 GENERELT

#### 1.1 Plantype og planavgrensing

Reguleringsplanen er ein områdereguleringsplan etter plan- og bygningslova §12-2. Planavgrensing er vist på plankart datert 01.09.2017, målestokk 1:1000. Reguleringsføresegnene gjeld for områda innanfor plangrensa.

#### 1.2 Føremål med planen

Hovudformålet med planarbeidet er å skaffe formelt plangrunnlag til å etablere ny E39 på strekninga mellom Volda og Furene.

#### 1.3 Reguleringsføresmål

Planområdet er regulert til følgjande føremål:

##### *Bygningar og anlegg (pbl §12-5 nr 1)*

- Bustadar, B
- Offentleg eller privat tenesteyting, BOP
- Kombinert bygge- og anleggsformål, BKB
- Bustad/forretning/kontor, FKB
- Bustad/kontor, BKB
- Forretning/kontor/industri, BKB

##### *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr 2)*

- Køyreveg, SKV
- Fortau, SF
- Gang-/sykkelveg, SGS
- Gangveg, SGG
- Annan veggrunn – tekniske anlegg, SVT
- Leskur, SP
- Tekniske bygningar, STB
- Kollektivhaldeplass, SKH

##### *Grøntstruktur*

- Grøntstruktur, G

##### *Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (pbl § 12-5 nr 5)*

- Landbruks-, natur- og friluftsområde, LS

##### *Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl § 12-5 nr 6)*

- Naturområde i sjø og vassdrag, VNV

##### *Områdeføresegn (PBL § 12-7 nr 1)*

- Anleggs- og riggområde, #1-4

##### *Omsynssoner (pbl § 12-6)*

- Sikringssone tunnel, H190\_
- Sikringssone flyplass, H190\_
- Bevaring naturmiljø, H560\_
- Bevaring kulturmiljø, H570\_
- Gjennomføringssone, H810\_
- Ras- og skredfare, H310\_

### § 2 PLANKRAV

For område BKB1, BKB2, BKB3, BKB4, BOP1, BOP2, BOP3 og BOP4 blir det stilt krav til detaljregulering, jf. §12-7 nr 11, før vidare byggetiltak eller deling av eigedom kan gjennomførast. For område B1 og B3 må detaljregulering vurderast ut frå omsøkt tiltak.

### § 2 FELLESFØRESEGNER

#### 2.1 Landskapsbehandling og terrengbehandling

Området skal kartleggast for framande og uønska planteartar før anleggsstart. Ved funn skal førekomstane bli fjerna, og det skal gjennomførast tiltak som hindrar spreiding med plantemateriale, lausmassar, utstyr eller anna. Statens vegvesen sin strategi/handlingsplan for framande artar skal ligge til grunn for tiltaka.

Matjord og andre vekstmassar i område som blir rørt av utbygginga (inkludert mellombels rigg- og anleggsområde), skal takast av. Matjord og andre vekstmassar som skal brukast til tilbakeføring av området kan mellomlagrast i tiltaksområdet. Eventuell ny jord som blir tilført anlegget skal tilfredsstillende krav i Håndbok R761 – Prosesskode 1.

Det nye veganlegget skal vere best mogleg tilpassa eksisterande terreng og omgjevnader. Alle skjeringar og fyllingar skal vere avslutta inn mot terreng, slik at sideområda blir estetisk godt utforma og slik at overgangen mot eksisterande terreng blir så naturleg som mogleg. Alle areal knytt til veganlegget skal bli stelt til og tilsådd/tilplanta. Alle sideareal skal vere sett i stand seinast i løpet av sommaren etter at veganlegget er ferdigstilt. Mellombelse område skal tilbakeførast til det føremålet som er vist på plankartet.

Murar skal vere oppført i naturstein og ha eit heilskapleg uttrykk på strekninga. Bekkeløp med kantsone som blir berørt i anleggsfasen skal settast i stand mest mogleg lik dagens situasjon.

**2.2 Kulturminne (plan- og bygningslova § 12–7 nr 2)**

Dersom det under anleggsarbeidet blir oppdaga gjenstandar eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stansast og ein skal omgåande gi beskjed til Møre og Romsdal fylkeskommune, jf. kulturminnelova § 8 andre ledd.

**2.3 Vilttrekk**

For å hindre vilt i å trekke over E39 og sikre at dei blir leia over viltovergangen skal det settast opp viltgjerde rundt veganlegget i Furene. Utstrekning og utforming av gjerdet skal fastsettast i samråd med kommunen og Fylkesmannen si miljøavdeling, jf. også figur 61 i avsnitt 6.9.2 i planomtalen.

**2.4 Støy**

Miljøverndepartementet sin rettleiar for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) er lagt til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen.

**2.5 Universell utforming**

Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming og tilgjenge for alle.

**2.6 Frisiktlinjer ved vegkryss**

Innanfor frisiktlinje ved vegkryss skal det vere fri sikt i høgde 0,5 meter over tilstøytande vegplan.

**2.7 Drenering, tilgang til kommunaltekniske anlegg**

Innanfor byggeområda må utbyggjar sørge for nødvendig drenering for overvatn og grunnvatn, og føre dette til avløp til bekk/vassdrag eller kommunalt/privat leidningsnett etter godkjenning av kommunen. Innanfor planområdet kan kommunen gjennomføre nødvendig vedlikehald av kommunaltekniske anlegg. Så langt som mogleg, bør det leggst til rette for at overflatevatn kan sige ned i grunnen på eiga tomt.

**2.8 Byggegrense langs offentlig veg**

Byggegrense langs offentlig veg følger veglova § 29, andre ledd der byggegrensa ikkje er vist i plankartet. Byggegrenser langs veg kan nærare vurderast ved utarbeiding av detaljreguleringsplan for dei aktuelle områda, jf. § 2.

**§ 3 BYGNINGAR OG ANLEGG****3.1 Bustader, B**

Bruken av område B1, B2, B3, B4 og B5 skal etter utbygging av veganlegget kunne vidareførast som i dag, innanfor dei generelle rammer gitt i planføresegner, jf. fellesføresegner §2 og omsynssoner, jf. § 8.

For område B1 skal plan Del av Abeltun/Del av Langvatn og Abeltun framleis gjelde, og føresegnene i plan vidareførast.

Innanfor bustadområde B2 skal plan for Røysmarka framleis gjelde, og føresegnene i plan vidareførast. Utnyttingsgrad for området vert her sett til BYA maks 30%.

Før nybygging i områda B3 og B4 er det krav om ny detaljreguleringsplan. Ved ny plan skal det kunne tilretteleggast for konsentrert bustadbygging med blokkbebyggelse inntil 4 etg. (gesimshøgde inntil 12 m).

Innanfor bustadområde B1 vil det vere tillate å fortette gjennom utarbeiding av ny reguleringsplan. Område B1 skal då framleis nyttast til studentbustader med tilhøyrande fasilitetar. Bygningar i B1 kan i eventuell ny detaljreguleringsplan planleggast med inntil 3 etasjar (gesimshøgde inntil 9m).

Område B5 vert i plan avsett til bustadformål – frittliggande småhus. Eigedomen skal ha køyretilkomst frå Nyttun. Maks grad av utnytting vert sett til BYA=30%.

**3.2 Offentleg eller privat tenesteyting, BOP**

Område BOP1 og BOP2 er avsett til formål offentlig og privat tenesteyting for å sikre utvidingsareal for Høgskulen og kommunen sine behov for ulike utbyggingsformål. Herunder også omsorgs- og sosialbustadar m.v.

Innanfor desse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål.

Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrert som del av bygg til offentlig/privat tenesteyting.

Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging.

Områda kan ikkje byggast ut før etter at ny E39 er bygd ut.

Områda BOP3 og BOP4 er avsett til formål offentlig og privat tenesteyting for å sikre sjukehuset sitt behov for vidare utbygging.

Innanfor disse områda vert det ikkje tillate med ordinære bustadar utan i kombinasjon med slike formål.

Innanfor området kan det også etablerast bygg for forretning/næring samlokalisert/integrert som del av bygg til off./privat tenesteyting.

Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for områda før utbygging.

**3.2 Kombinert bygge- og anleggsformål, BKB**

Innanfor området kan det etablerast forretning, offentlig og privat tenesteyting, næringsbygg (kontor). Det er ikkje ynskeleg med etablering av bustadar her, med unntak av bustadar for å dekke kommunen sitt behov for omsorg- og sosialbustadar, og eventuelle erstatningsbygg for bustader som må rivast som fylgje av framføring av veg i/til området.

Områda ligg utanfor sentrumsområde i Volda og forskrifta om forbod mot detaljhandel gjeld. Områda skal regulerast i fellesskap, m.a for å sikre eigna trafikkløysing for området basert på ny planlagt tilkomst.

Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 30 %. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 3 etg.

Det vert ikkje tillate utbygging før ny tilkomst er etablert.

Gjennom reguleringsplan for området bør det vurderast å avsette ei byggegrense på minimum 10 meter mot grøntstrukturen sør for byggeområdet. Denne sona kan nyttast til uteoppfallsareal for ny bebyggelse. Dersom areal for parkering vert etablert i denne sona, bør areala utformast med vegetasjon og ta omsyn til grøntstrukturen som grenser til området.

**3.3 Bustad/forretning/kontor, BKB**

Område BKB3 kan nyttast til forretning/kontor/bustad kvar for seg eller som felles utbygging. Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før utbygging. Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 50 %. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 3 etg.

**3.4 Bustad/kontor, BKB**

Område BKB4 kan nyttast til bustad/kontor kvar for seg eller som felles utbygging. Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før utbygging. Området kan ha ein utnyttingsgrad på BYA 40%. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 2 etg. Delar av område BKB4 er omfatta av aktsemdssone for flaum, jf. figur 31 i kapittel 4. Aktsemdssona er for grovt avgrensa til å vise i områdeplanen. Reell flaumfare må avklarast ved detaljregulering for området.

**3.5 Forretning/kontor/industri, BKB**

Område BKB5 kan nyttast til industri, kontor, forretning kvar for seg eller som felles utbygging. Det skal utarbeidast samla detaljreguleringsplan for området før vidare utbygging på området. Unyttingsgrad vert å fastsette gjennom detaljreguleringsplan. Bygningar på området kan ha byggehøgde på inntil 2 etg. Delar av område BKB5 er omfatta av aktsemdssone for flaum, jf. figur 31 i kapittel 4 i planomtalen. Aktsemdssona er for grovt avgrensa til å vise i områdeplanen. Reell flaumfare må avklarast ved detaljregulering for området.

**3.6 Rikspolitisk bestemming for kjøpesenter**

Innanfor område BKB1–3 er det ikkje tillate å etablere nye handelsverksemdar som kvar for seg eller samla utgjør eit bruksareal til detaljhandel på meir enn 3 000 kvadratmeter, utan samtykke frå Fylkesmannen. Dette gjeld også utviding av eksisterande handelsverksemdar som fører til at samla bruksareal til detaljhandel blir meir enn 3 000 kvadratmeter.

**§4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR****4.1 Generelt**

Innanfor trafikkområda skal det anleggast køyreveggar og gang- og sykkelsamband. I ein mellombels fase kan det anleggast køyreveggar, gang- og sykkelveggar og riggareal i tilknytning til utbygging av veganlegget.

**4.2 Anlegg av trafikkområde**

Anlegg av trafikkområde skal utformast etter byggeplan som detaljert viser utforming av veg, vegutstyr, skråningar og murar med meir. I samband med utarbeiding av byggeplan for vegar skal det lagast plan for nødvendige omleggingar av vatn- og avløpsleidningar. Før anleggsstart skal det utarbeidast ein plan for trafikkavvikling langs vegen i bygge- og anleggsperioden.

**4.3 Køyreveg – offentleg, o\_SKV**

Veg merka o\_SKV skal nyttast til offentleg køyreveg og byggast i samsvar med dei breidder som er vist på plankartet. Køyrevegen omfattar vegbane med skulder og kryssområde. Det er ikkje tillate med andre avkøyrslar til vegen enn dei som er vist på plankartet.

**4.4 Køyreveg – felles, f\_SKV**

Køyreveg merka f\_SKV1 er felles privat tilkomstveg på område BKB3, inkludert til eigedomane gbnr. 19/229, 19/252 og 19/611 i Volda. Køyreveg merka f\_SKV2 er felles privat køyreveg til gbnr. 14/1 i Furene. Bruksrett på vegen må regulerast i privat avtale.

**4.5 Køyreveg – privat, SKV**

Veg merka med SKV er privat tilkomstveg.

**4.6 Fortau – SF**

Område merka SF skal nyttast til fortau.

**4.7 Gang-/sykkelveg, SGS**

Område merka SGS skal nyttast til offentleg gang- og sykkelareal. Gang-/sykkelveg merka o\_SG5 og o\_SG6 kan merkast opp med separate felt for syklande og gåande.

**4.8 Gangveg, SGG**

Område merka SGG skal nyttast til gangveg.

**4.9 Anna veggrunn – tekniske anlegg, SVT**

Område merka SVT kan nyttast til skjering, fylling, grøft, rekkverk, mur, viltgjerde og snøopplag langs køyrevegen. Teknisk infrastruktur som rør, kablar og slukar kan også vere plassert innanfor arealet.

Grunnerverv skal skje i samsvar med godkjent reguleringsplan. Mindre endringar innanfor område regulert til veg vil kunne førekome som følge av uføreseielege forhold som til dømes grunnforhold eller feil kartgrunnlag.

Areal som ikkje blir nytta til vegføremål kan tilbakeførast som tilstøytande eller opprinneleg føremål etter avtale med grunneigar.

**4.10 Leskur, SP**

Område merka o\_SP kan nyttast til leskur tilhøyrande haldeplassfunksjonen.

**4.11 Teknisk bygg, STB**

Område merka o\_STB kan nyttast til teknisk bygg tilhøyrande veganlegget. Bygget skal ha eit stadtilpassa uttrykk som innordnar seg i landskapet.

**4.12 Kollektivhaldeplass, SKH**

Område merka o\_SKH skal nyttast til offentleg kollektivhaldeplass.

**§5 GRØNTSTRUKTUR (pbl § 11–7 nr 3)**

**5.1 Grøntstruktur G**

Gjeld område G1, G2, G3.

Innanfor område for grøntstruktur merka G1 skal det ikkje settast i verk tiltak som reduserer område sin verdi som grøntdrag langs Øyraelva. Vegetasjonen langs elva og langs sumpige flomløp skal bevarast. Elles i området kan vegetasjonen skjøttast og tynnast. Enkle turveggar og mindre bygg og anlegg som tener friluftsliv/rekreasjon kan etablerast.

**§6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDE (LNF) (pbl § 12–5 nr 5)****6.1 Landbruksføremål LS**

Område merka LS skal nyttast til landbruksføremål.

**§7 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG (PBL § 12–5 nr 6)****7.1 Naturområde i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, VNV**

Område merka VNV er elvestrekning der det ikkje er lov med tiltak som er i strid med vassressurslova kapittel 2.

**§8 OMSYNSZONE (PBL § 12–6)****8.1 Sikringssone tunnel, H190\_**

Sikringssone langs tunnel har ei utstrekning som vist i plankarta. Det er ikkje tillate å utføre sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeid som kan skade tunnelen eller innreiinga av desse. Før slike arbeid kan utførast, må det innhentast løyve frå Statens vegvesen. Dette gjeld også private tiltak over tunnelen som for eksempel boring etter grunnvatn eller jordvarmeanlegg.

**8.2 Skringssone rundt flyplass, høgderestriksjon og lysbruk, H190\_ (PBL § 11–8 a)**

Innanfor område H190\_1 og H190\_2 er det ikkje tillate å etablere mellombels eller permanent anlegg (medrekna lysmaster) høgare enn høgderestriksjonane (innflygingsflate og sideflate) for flyplassen tillet. Avinor skal ha alle tiltak og planar (medrekna lysbruk) innanfor sona til gjennomsyn og godkjenne dei før utføring kan skje.

I anleggsperioden skal Avinor ved Hovden flyplass varslast på førehand, og vere kjent med all aktivitet og bruk av kraner og anleggsmaskiner. Avinor kan stille krav om at anleggsmaskiner og kraner må regulere sin aktivitet i samsvar med flytrafikken.

Vidare kan Avinor stille krav om at lysmaster skal påmonterast hinderlys.

**8.3 Bevaring naturmiljø, H560\_**

Omsynssonene H560\_1 og H560\_2 skal sikre at hjortevilt og andre artar har gode vilkår for å nytte viltovergangen til å krysse E39 i Furene.

Innanfor sone H560\_1 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området. Vegetasjonen i området skal bevarast. Plukkhogst av ved eller tømmer er tillate. Området skal ikkje grøftast eller dyrkast.

Innanfor sone H560\_2 skal det ikkje etablerast bygg eller anlegg som kan hindre dyreliv i å vandre fritt i området.

**8.4 Bevaring kulturmiljø H570\_**

I område merka H570\_1 skal det ved gjennomføring av tiltak som kan råke kulturmiljøet takast særlege omsyn til bevaringsverdig bebyggelse.

**8.5 Gjennomføringssone H810\_**

Gjeld område H810\_1 og H810\_2. Delområde i gjennomføringssone H810\_ skal planleggast under eitt gjennom utarbeiding av detaljreguleringsplan. Det vert ikkje tillate tiltak som kan vere til hinder for gode tilkomst- og infrastrukturlysingar før det er utarbeidd reguleringsplan for heile området som inngår i gjennomføringssona.

**8.6 Ras- og skredfare, H310\_**

Faresona markerer aktsemdsområde for jord- og flaumskred. Innanfor faresona er det ikkje høve til å gjennomføre tiltak i tryggleiksklasse S2 i bustadområda og S2 eller S3 i områda for offentlege formål før området er detaljregulert og reell skredfare er avklart.

**§9 OMRÅDEFØRESEGN (PBL § 12–7 nr 1)****9.1 Mellombelse anleggs- og riggområde**

Område merka #1–4 kan nyttast til anleggs- og riggområde med følgjande verksemd som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget: Mellombelse veggar, lagring av massar, stadeigen vegetasjon mv. Når områda blir tatt i bruk, skal dei vere sikra på forsvarleg måte. Matjord skal takast vare på for tilbakeføring av landbruksareal.

For område #1 og #3 kan mellombelse bygningar og anlegg plasserast på området.

I områda kan det ikkje settast i verk tiltak som er til hinder for gjennomføring av reguleringsplanen.

Når veganlegget er ferdigstilt fell områdeføreseigna bort.

**§10 REKKEFØLGJEKRAV (PBL § 12–7 nr 10)****10.1 Ytre miljøplan**

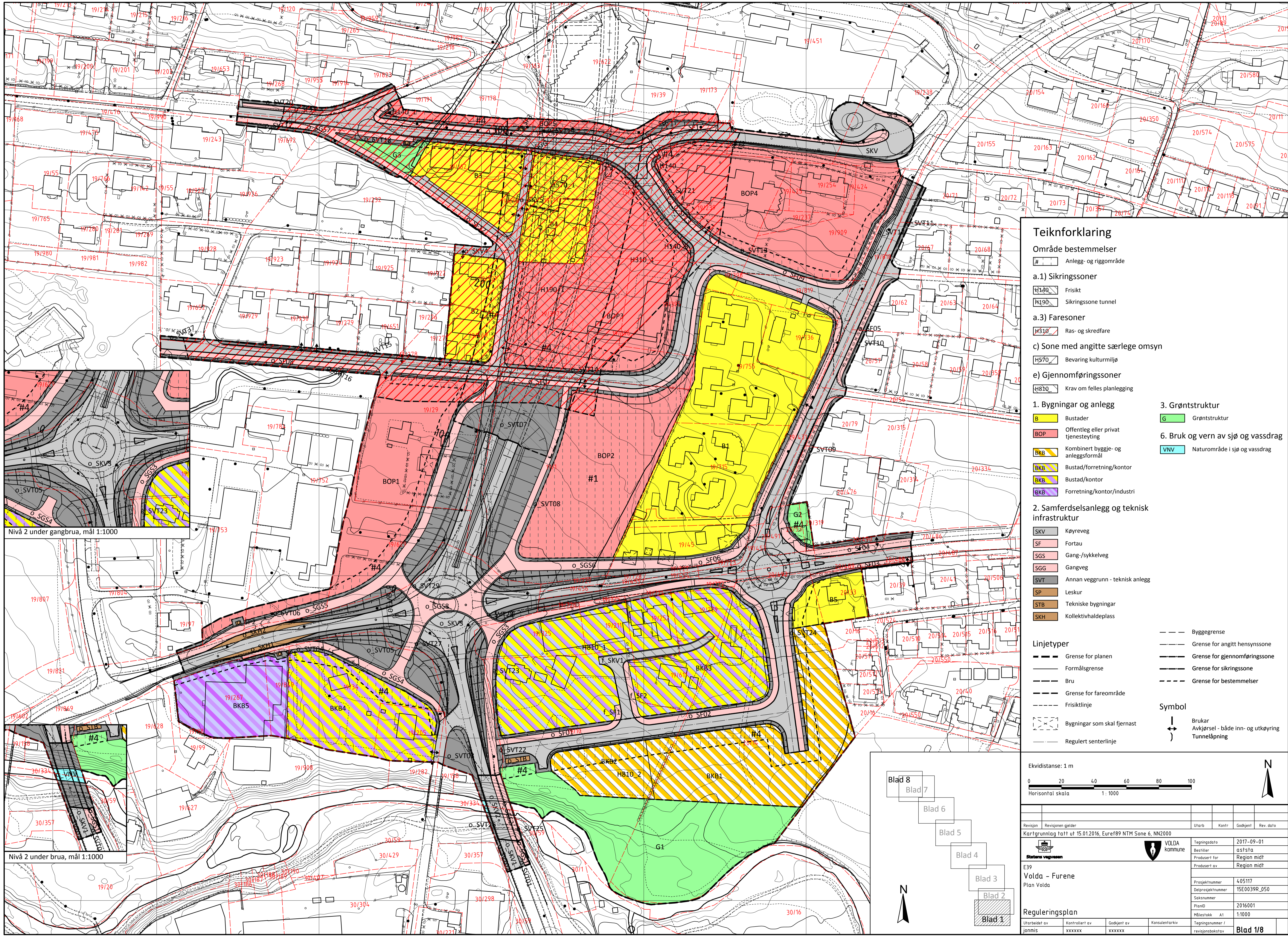
Før anleggsarbeidet blir sett i gong skal det vere utarbeidd ein plan for ytre miljø som sikrar at føringar og krav for det ytre miljøet blir ivareteke på ein systematisk måte ved gjennomføring av prosjektet, jf. kapittel 8.6 i planomtalen.

**10.2 Støy**

Naudsynte tiltak mot støy jamfør T-1442 er innarbeidd i planen. Desse skal ferdigstillast innan veganlegget opnast for trafikk.

## 11 Vedlegg

1. Framlegg til plankart, datert 01.09.2017
2. Illustrasjonar
3. Andre dokument
  - Originalmerknader samla i eige hefte
  - Støyutredning for E39 Volda–Furene, Rambøll AS, mars 2017
  - Vurdering av lokal luftkvalitet, Rambøll AS, mars 2017
  - Borne- og studenttrakkregistrering, SVV 2016
  - Kulturminnerapport, Møre og Romsdal fylkeskommune (under utarbeiding)



**Teiknforklaring**

**Område bestemmelser**

- # Anlegg- og riggorråde
- a.1) Sikringssoner
  - H140 Frisikt
  - H190 Sikringszone tunnel
- a.3) Faresoner
  - H310 Ras- og skredfare
- c) Sone med angitte særlege omsyn
  - H570 Bevaring kulturmiljø
- e) Gjennomføringssoner
  - H810 Krav om felles planlegging

**1. Bygningar og anlegg**

- B Bustader
- BOP Offentleg eller privat tjenesteyting
- BKB Kombinerert bygge- og anleggsformål
- BKB Bustad/forretning/kontor
- BKB Bustad/kontor
- BKB Forretning/kontor/industri

**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Køyreveg
- SF Fortau
- SGS Gang-/sykkelveg
- SGG Gangveg
- SVT Annan veggrunn - teknisk anlegg
- SP Leskur
- STB Tekniske bygningar
- SKH Kollektivhaldeplass

**Linjetyper**

- Byggegrense
- Grense for angitt hensynszone
- Grense for gjennomføringssoner
- Grense for sikringszone
- Grense for bestemmelser
- Bygning som skal fjernast
- Regulert senterlinje

**3. Grøntstruktur**

- G Grøntstruktur

**6. Bruk og vern av sjø og vassdrag**

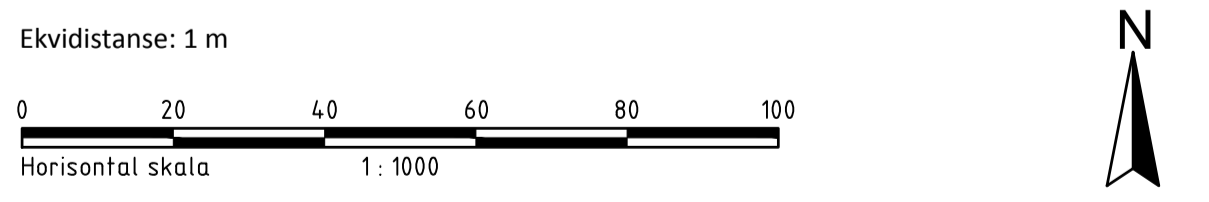
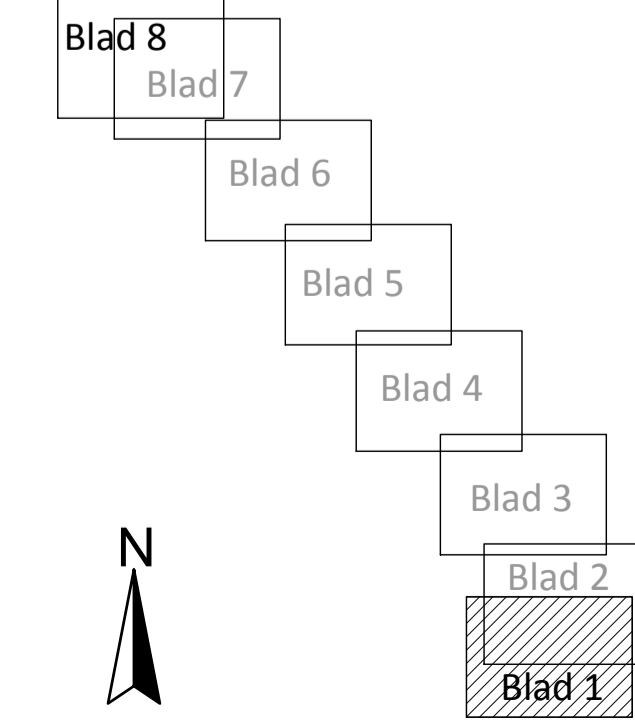
- VNV Naturområde i sjø og vassdrag

**Symbol**

- Brukar
- Avkjørsel - både inn- og utkjøring
- Tunnelåpning

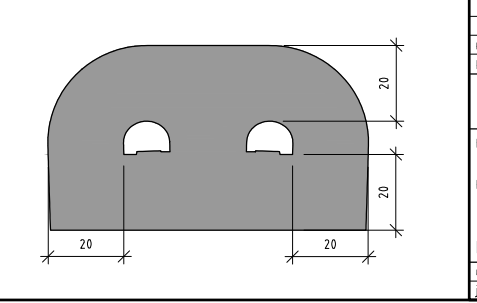
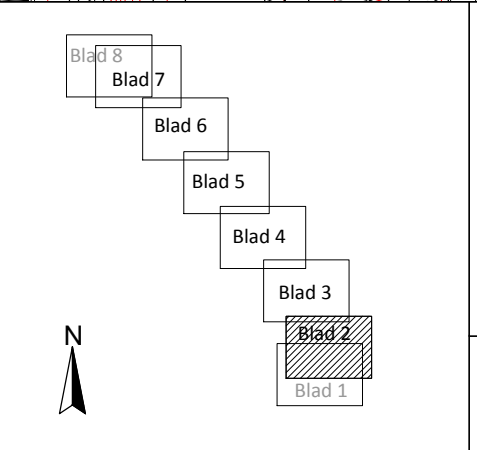
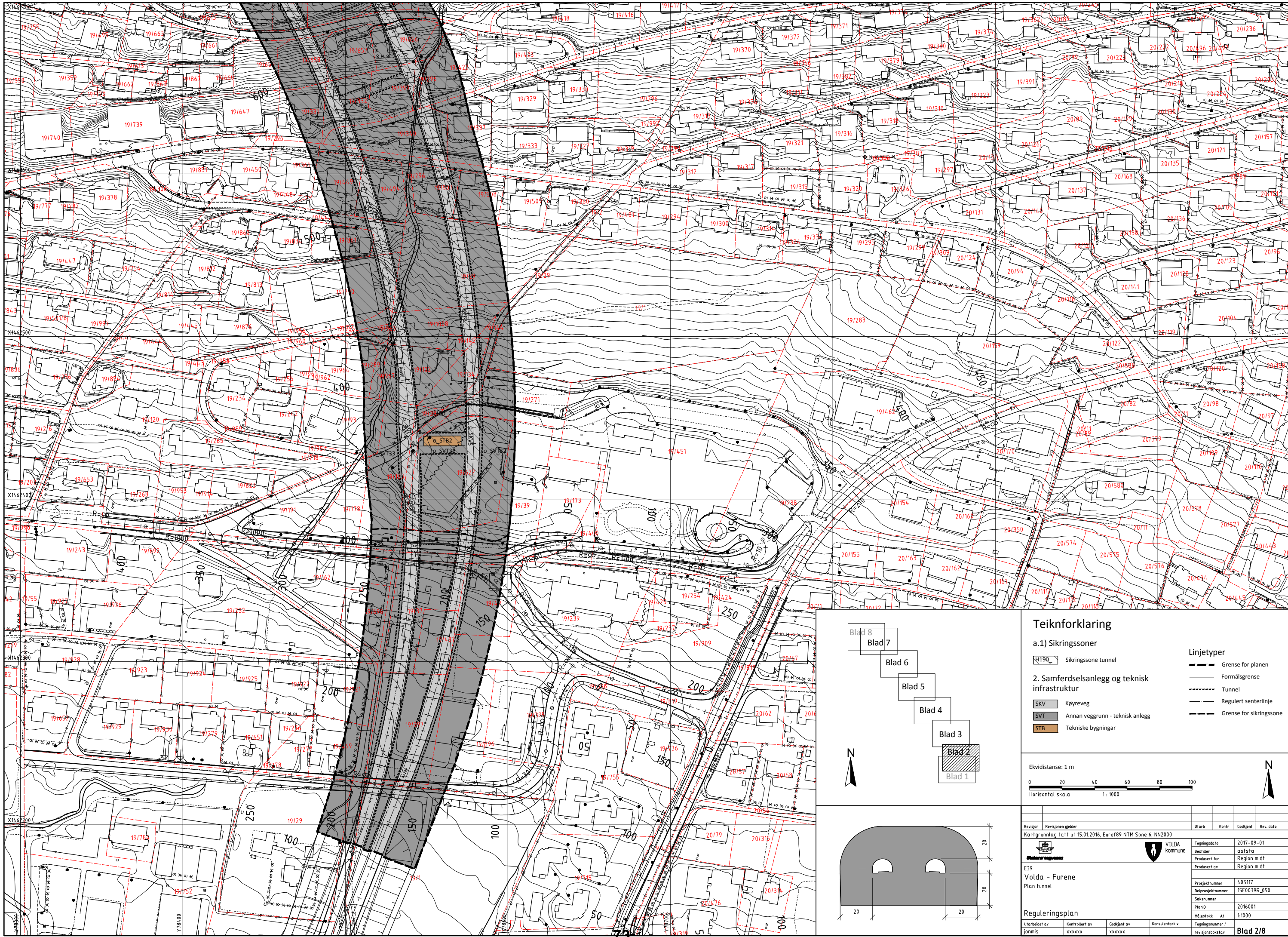
Nivå 2 under gangbrua, mål 1:1000

Nivå 2 under brua, mål 1:1000



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Eurf89 NTM Sone 6, NN2000					
E39 Volda - Furene Plan Volda		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	asfsta		
		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	4.05117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saknummer			
		PlanID	2016001		
		Målestokk	A1 1:1000		
		Tegningsnummer / revisjonsbøksnavn	Blad 1/8		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
jonnis	xxxxxx	xxxxxx			





### Teiknforklaring

**a.1) Sikringssoner**

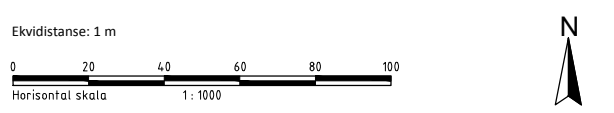
190 Sikringszone tunnel

**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

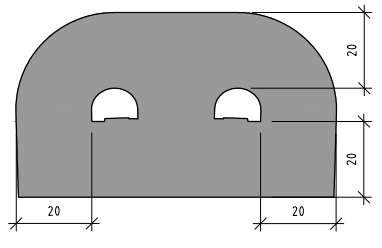
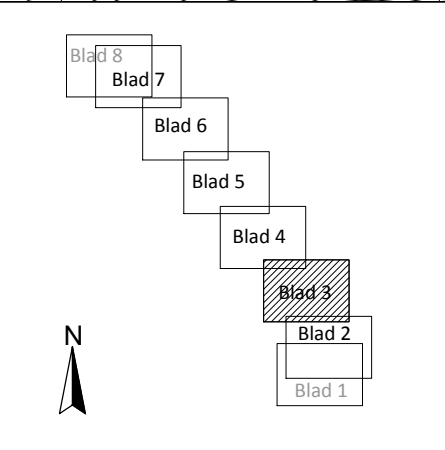
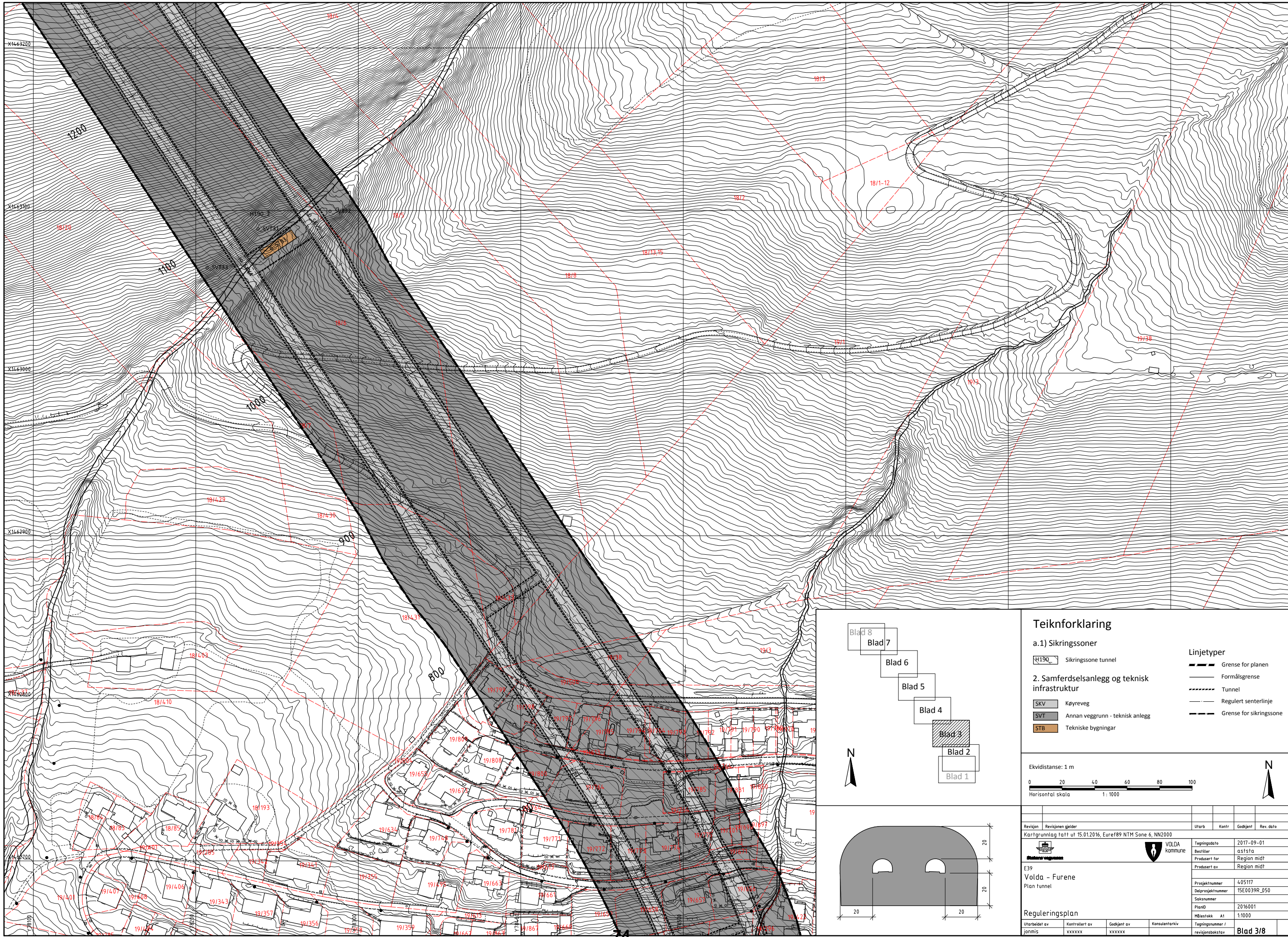
SKV Køyreveg  
SVT Annan veggrunn - teknisk anlegg  
STB Tekniske bygningar

**Linjetyper**

— Grense for planen  
— Formålsgrense  
- - - Tunnel  
- - - Regulert senterlinje  
- - - Grense for sikringszone



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
				Tegningsdato 2017-09-01 Bestiller aststa Produsert for Region midt Produsert av Region midt	
E39 Volda - Furene Plan tunnel		Prosjektnummer 4.05117 Delprosjektnummer 15E0039R_050 Saksnummer PlanID 2016001 Målestokk A1 1:1000		Tegningsnummer / revisjonsbokstav <b>Blad 2/8</b>	
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx			



**Teiknforklaring**

**a.1) Sikringssoner**

1190\_ Sikringszone tunnel

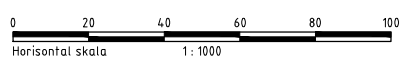
**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Køyreveg
- SVT Annan veggrunn - teknisk anlegg
- STB Tekniske bygningar

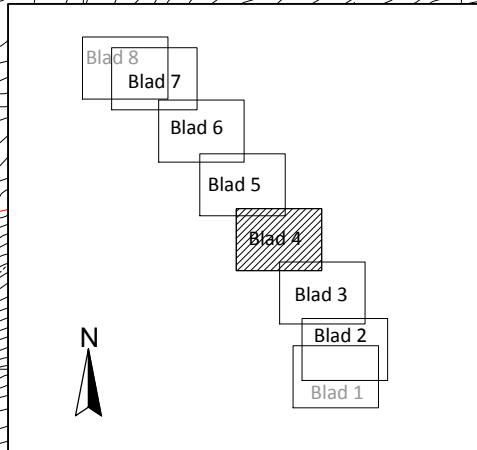
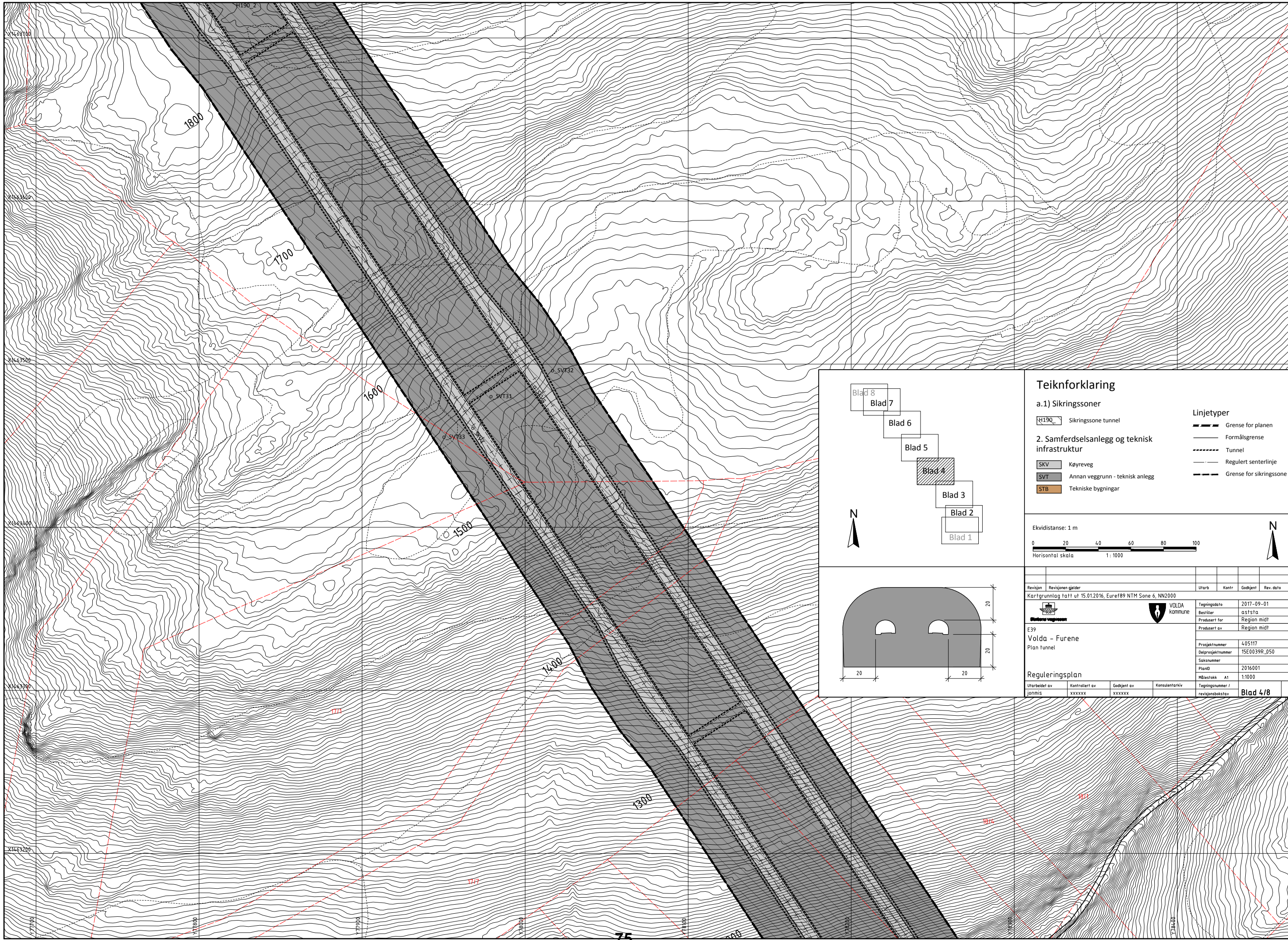
**Linjetyper**

- Grense for planen
- Formålsgrense
- Tunnel
- Regulert senterlinje
- Grense for sikringszone

Ekvidistans: 1 m







Revisjon	Revisjonen gjelder	Utb	Kontr	Godjnt	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
		Tegningsdato		2017-09-01	
E39 Volda - Furene		Bestiller		aststa	
Plan tunnel		Prosjekt for		Region midt	
		Prosjektnummer		405117	
		Delprosjektnummer		15E0039R_050	
		Saksnummer			
		PlanID		2016001	
		Målestokk		A1 1:1000	
		Tegningsnummer / revisjonsbokstav		Blad 3/8	
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjnt av	Konsulentarkiv		
jonnis	xxxxxx	xxxxxx			








**Teiknforklaring**

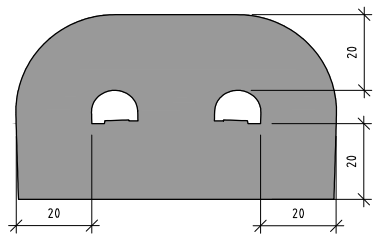
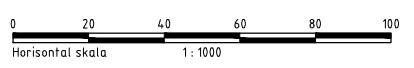
**a.1) Sikringssoner**



-  Sikringszone tunnel
-  Køyreveg
-  Annan veggrunn - teknisk anlegg
-  Tekniske bygningar

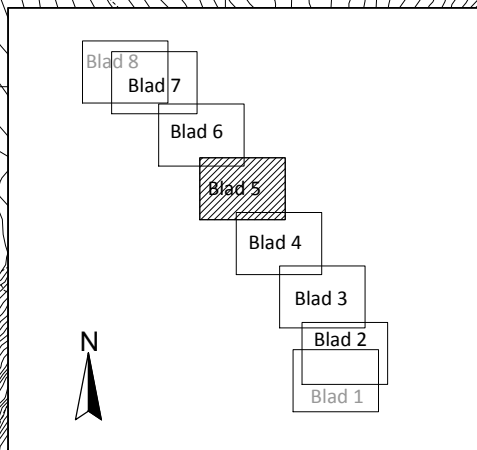
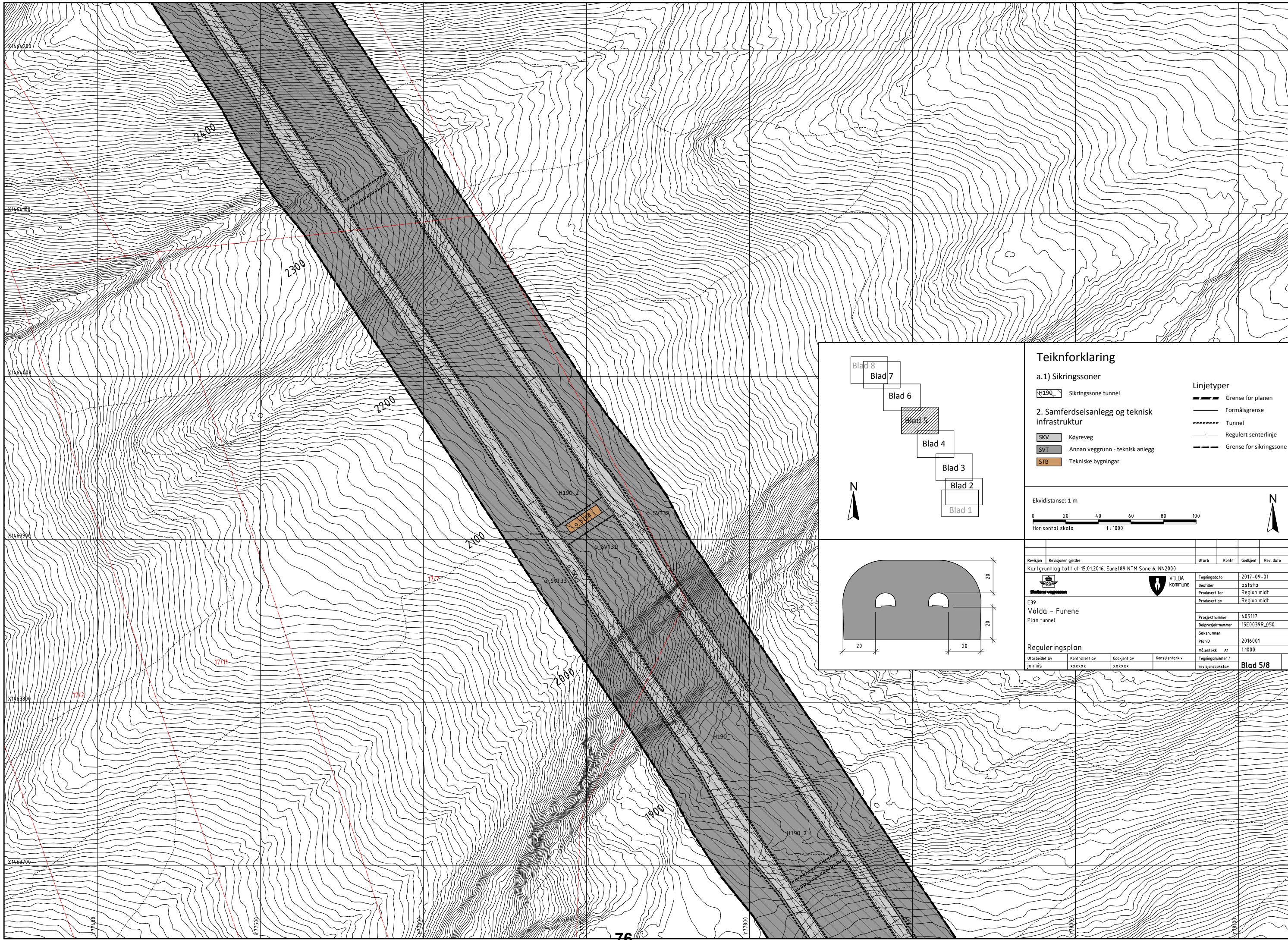
**Linjetyper**

-  Grense for planen
-  Formålsgrense
-  Tunnel
-  Regulert senterlinje
-  Grense for sikringszone

Ekvidistans: 1 m



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
				Tegningsdato	2017-09-01
E39		Volda - Furene		Bestiller	aststa
Plan tunnel				Prosjekt for	Region midt
				Prosjekt av	Region midt
				Prosjektnummer	4 05117
				Delprosjektnummer	15E0039R_050
				Saksnummer	
				PlanID	2016001
				Målestokk	A1 1:1000
				Tegningsnummer / revisjonsbokstav	Blad 4/8
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx			



### Teiknforklaring

**a.1) Sikringssoner**

H190 Sikringssone tunnel

**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

SKV Køyreveg

SVT Annan veggrunn - teknisk anlegg

STB Tekniske bygningar

**Linjetyper**

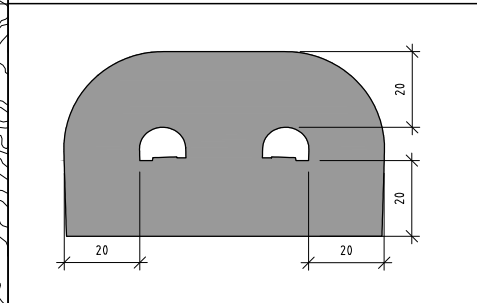
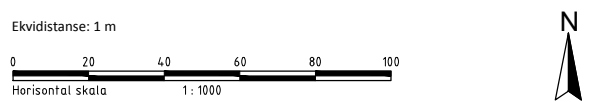
— Grense for planen

— Formålsgrense

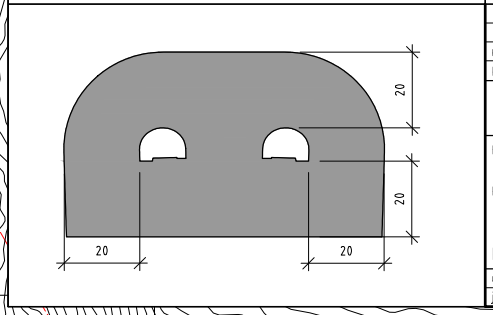
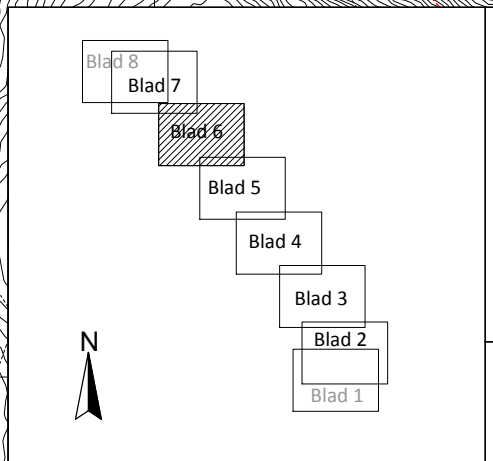
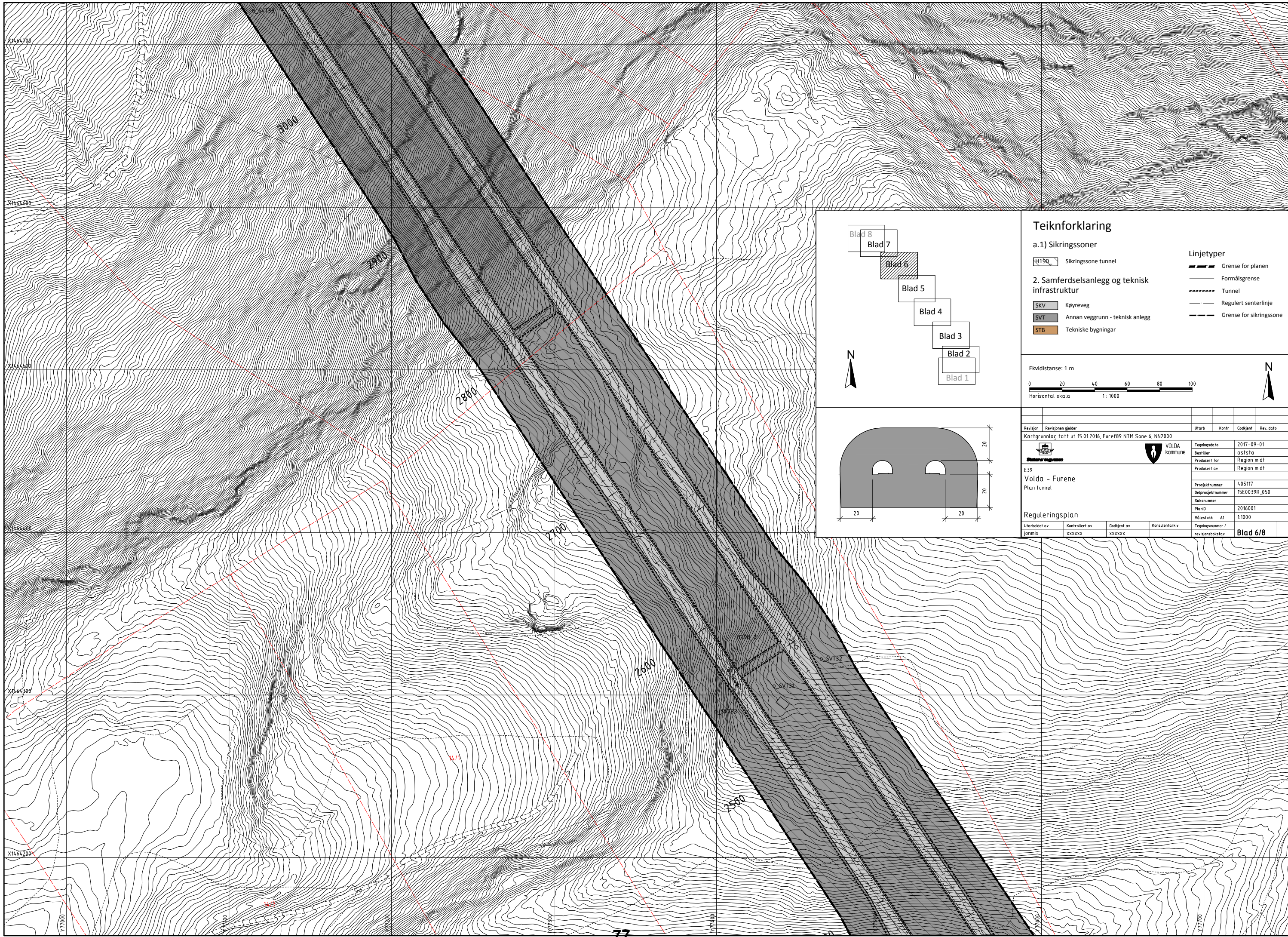
--- Tunnel

— Regulert senterlinje

--- Grense for sikringssone



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
				Tegningsdato	2017-09-01
E39		Volda - Furene		Bestiller	aststa
Plan tunnel				Produsert for	Region midt
				Produsert av	Region midt
				Prosjektnummer	405117
				Delprosjektnummer	15E0039R_050
				Saksnummer	
				PlanID	2016001
				Målestokk	A1 1:1000
				Tegningsnummer / revisjonsbokstav	Blad 5/8
Reguleringsplan				Utarbeidet av	jonnis
				Kontrollert av	xxxxxx
				Godjent av	xxxxxx
				Konsulentarkiv	



### Teiknforklaring

**a.1) Sikringssoner**

- H190 Sikringssone tunnel

**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Køyreveg
- SVT Annan veggrunn - teknisk anlegg
- STB Tekniske bygningar

**Linjetyper**

- Grense for planen
- Formålsgrense
- - - Tunnel
- - - Regulert senterlinje
- - - Grense for sikringssone

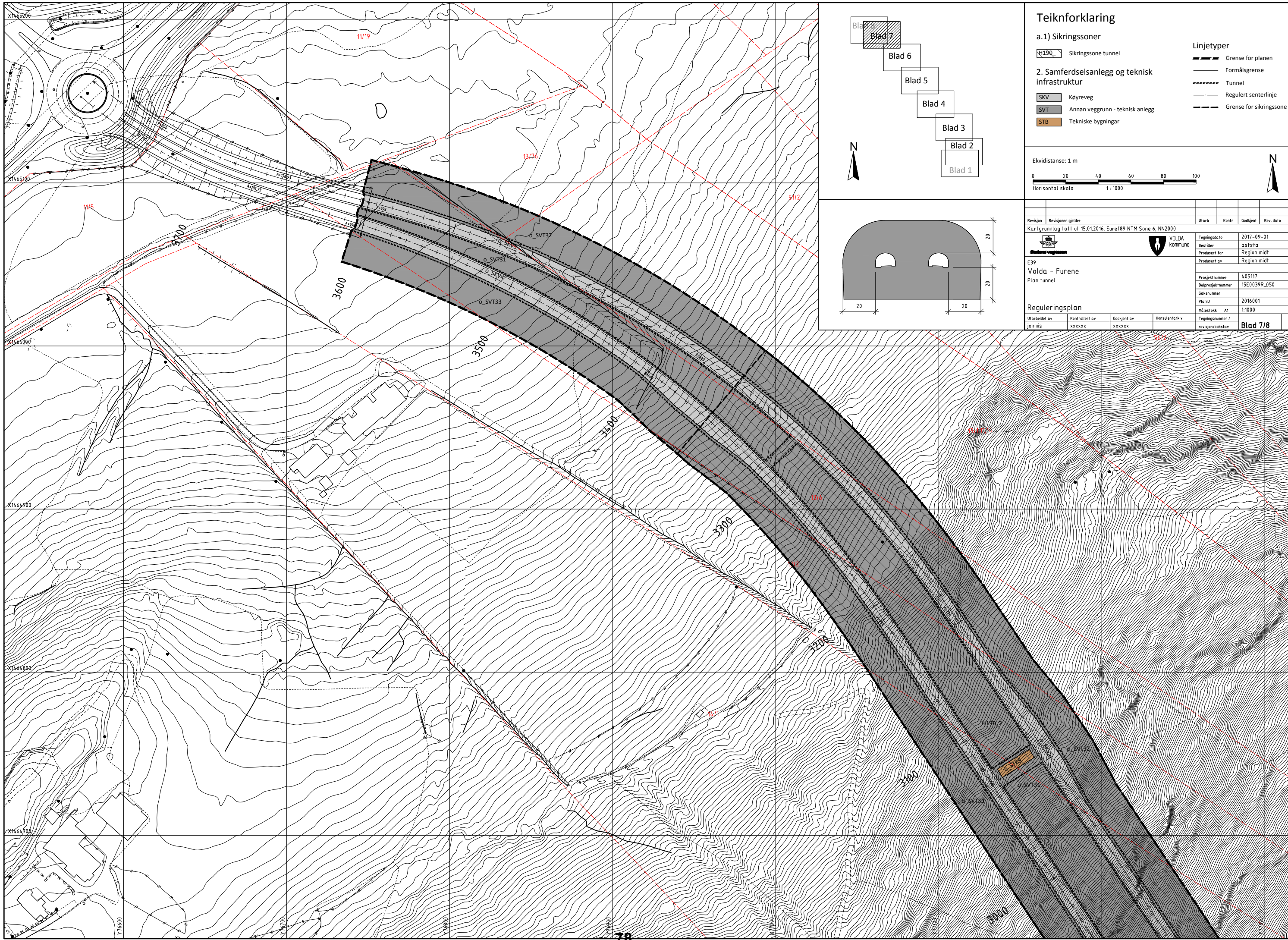
Ekvidistans: 1 m

Horisontal skala 1: 1000

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				

		Tegningsdato	2017-09-01
		Bestiller	oststa
		Produsert for	Region midt
		Produsert av	Region midt
E39 Volda - Furene		Prosjektnummer	405117
Plan tunnel		Delprosjektnummer	15E0039R_050
		Saksnummer	
		PlanID	2016001
		Målestokk A1	1:1000
		Tegningsnummer /	
		revisjonsbokstav	<b>Blad 6/8</b>

Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv
jonnis	xxxxxx	xxxxxx	



### Teiknforklaring

#### a.1) Sikringssoner

Sikringszone tunnel

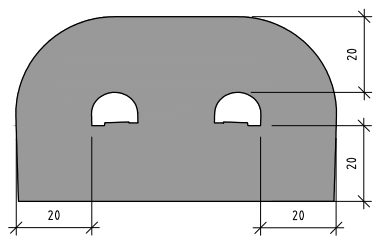
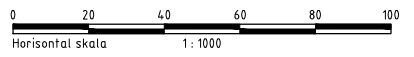
#### 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Køyreveg
- Annan veggrunn - teknisk anlegg
- Tekniske bygningar

#### Linjetyper

- Grense for planen
- Formålsgrense
- Tunnel
- Regulert senterlinje
- Grense for sikringszone

Ekvidistans: 1 m



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000					
				Tegningsdato	2017-09-01
E39		Volda - Furene		Bestiller	aststa
Plan tunnel				Prosjekt for	Region midt
				Prosjekt av	Region midt
				Prosjektnummer	4 05117
				Delprosjektnummer	15E0039R_050
				Saksnummer	
				PlanID	2016001
				Målestokk	A1 1:1000
				Tegningsnummer / revisjonsbokstav	Blad 7/8
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
jonnis	xxxxxx	xxxxxx			

# Teiknforklaring

## Område bestemmelser

# Anlegg- og riggområde

## a.1) Sikringsoner

H190 Sikringszone tunnel  
Sikringszone flyplass

## c) Sone med angitte særlege omsyn

H560 Bevaring naturmiljø

## 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV Køyreveg

SGS Gang-/sykkelveg

SVT Annan veggrunn - tekniske anlegg

## 5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LL Landbruksformål

## Linjetyper

--- Grense for planen

— Formålsgrense

— Regulert senterlinje

— Sikringsgjerd

--- Grense for angitt omsynsone

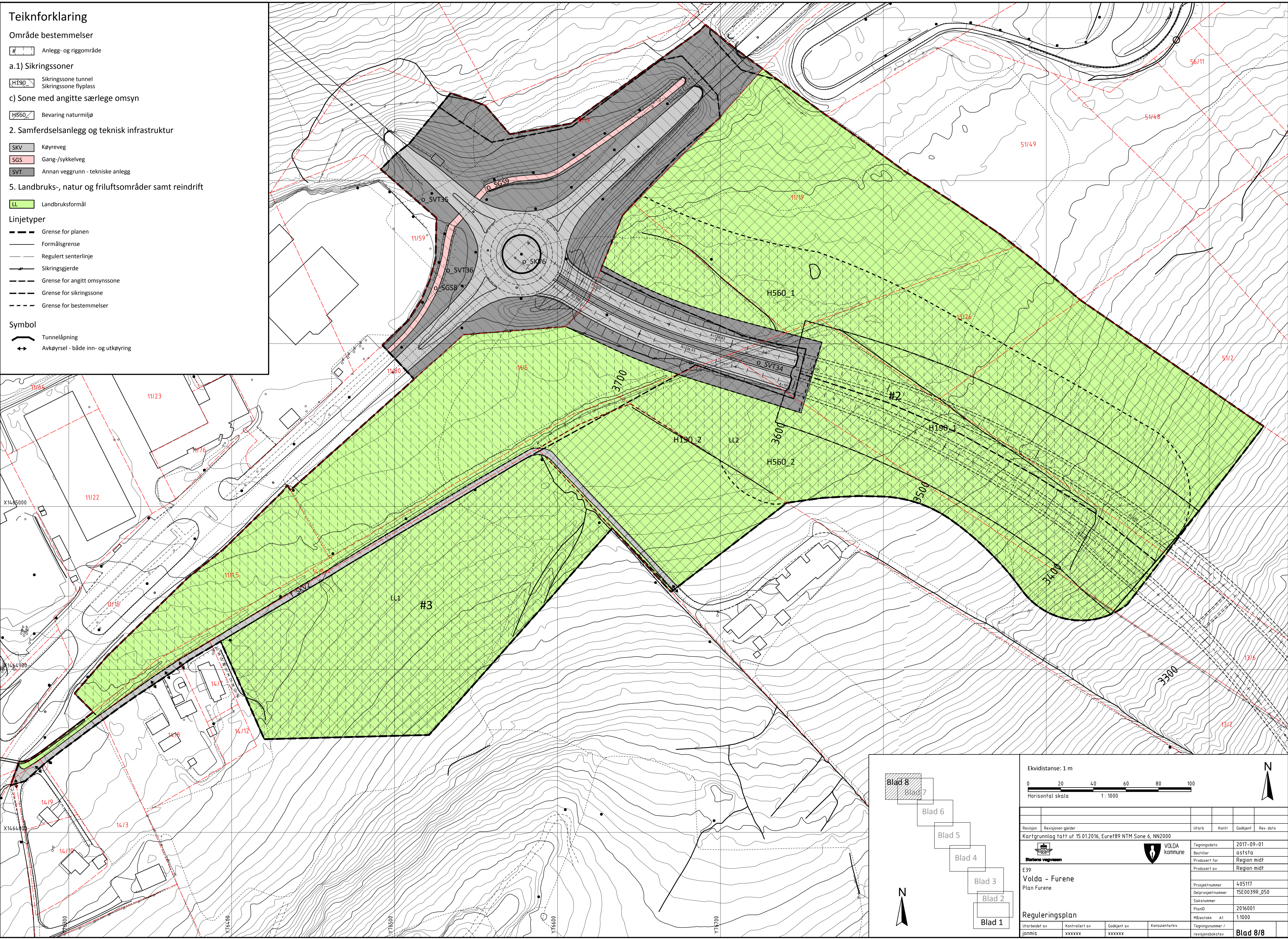
--- Grense for sikringszone

--- Grense for bestemmelser

## Symbol

⤵ Tunnelåpning

↔ Avkjørsel - både inn- og utkjøring



Blad 8

Blad 7

Blad 6

Blad 5

Blad 4

Blad 3

Blad 2

Blad 1

Ekvidistans: 1 m

Horisontal skala 1: 1000

Revisjon Revisjonen gjelder

Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000

**Volda kommune**

E39  
Volda - Furene  
Plan Furene

Reguleringsplan

Utarb. Kontr. Godkjent Rev. dato

Tegningsdato 2017-09-01

Bestiller asfsta

Prosjekt for Region midt

Prosjekt av Region midt

Prosjektnummer 405117

Delprosjektnummer 15E0039R\_050

Saknummer

PlanID 2016001

Målestokk A1 1:1000

Utarbeidet av jomis

Kontrollert av xxxxxx

Godkjent av xxxxxx

Konsulentarkiv

Tegningsnummer / revisjonsbøksnavn

**Blad 8/8**

# Teiknforklaring

## Område bestemmelser

# Anlegg- og riggområde

## a.1) Sikringsoner

H190 Sikringszone tunnel

Sikringszone flyplass

## c) Sone med angitte særlige omsyn

H560 Bevaring naturmiljø

## 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV Køyreveg

SGS Gang-/sykkelveg

SVT Annan veggrunn - tekniske anlegg

## 5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LL Landbruksformål

## Linjetyper

--- Grense for planen

— Formålsgrense

— Regulert senterlinje

— Sikringsgjerd

--- Grense for angitt omsynszone

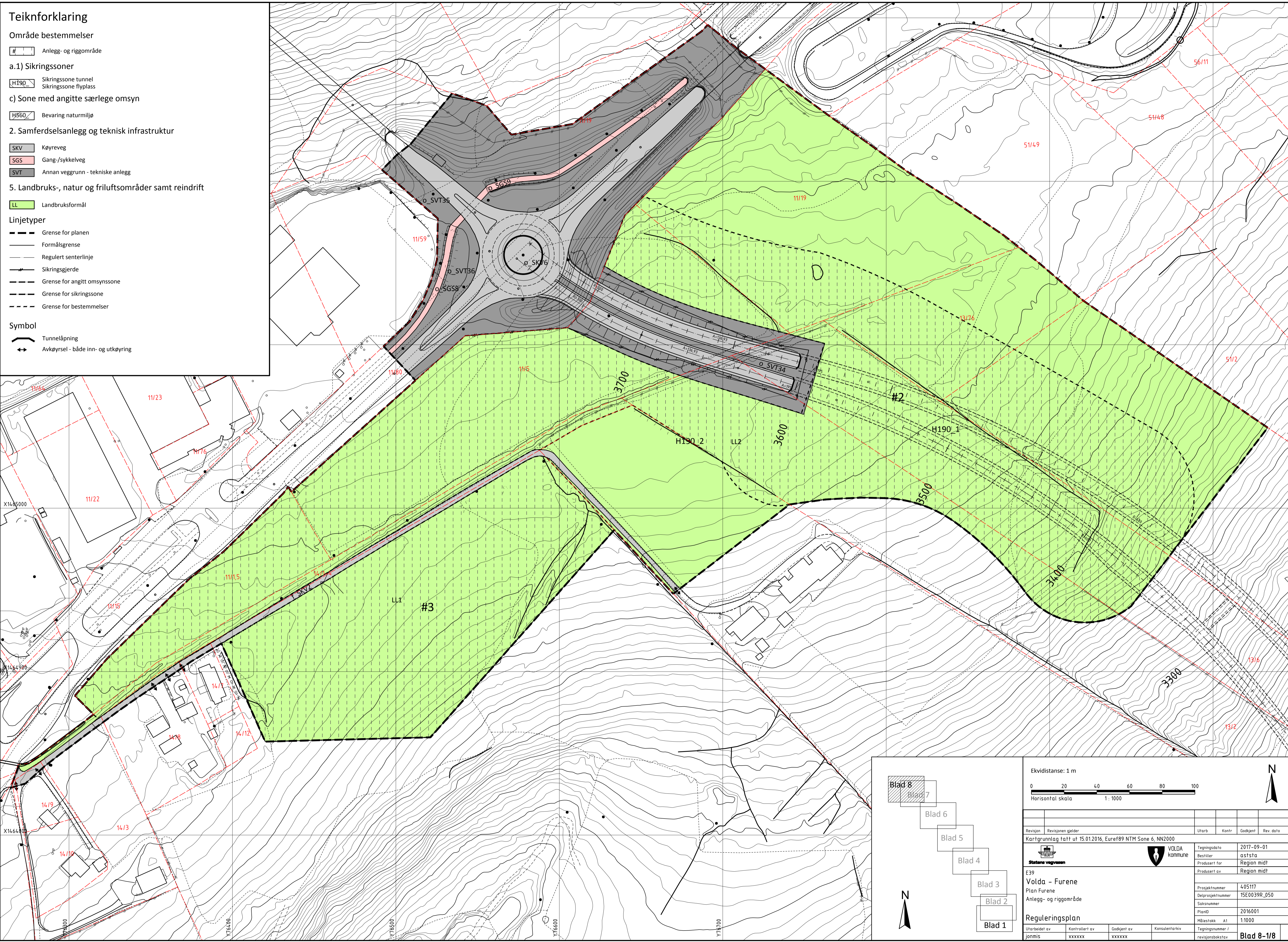
--- Grense for sikringszone

--- Grense for bestemmelser

## Symbol

⤵ Tunnelåpning

↔ Avkjørsel - både inn- og utkjøring



Blad 8

Blad 7

Blad 6

Blad 5

Blad 4

Blad 3

Blad 2

Blad 1

Ekvidistans: 1 m

0 20 40 60 80 100

Horisontal skala 1:1000

Revisjon Revisjonen gjelder Utarb Kontr Godkjent Rev dato

Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000

**Statens vegvesen** **VOLDA kommune**

E39  
Volda - Furene  
Plan Furene  
Anlegg- og riggområde

Reguleringsplan

Utarbeidet av Janmis Kontrollert av xxxxxx Godkjent av xxxxxx Konsulentarkiv

Tegningsdato 2017-09-01  
Bestiller asfsta  
Prosjekt for Region midt  
Prosjekt av Region midt

Prosjektnummer 405117  
Delprosjektnummer 15E0039R\_050  
Saknummer  
PlanID 2016001  
Målestokk A1 1:1000

Tegningsnummer / revisjonsbøstev **Blad 8-1/8**



# Teiknforklaring

## Område bestemmelser

# Anlegg- og riggområde

## a.1) Sikringsoner

H190 Sikringszone tunnel  
Sikringszone flyplass

## c) Sone med angitte særlige omsyn

H560 Bevaring naturmiljø

## 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV Køyreveg

SGS Gang-/sykkelveg

SVT Annan veggrunn - tekniske anlegg

## 5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LL Landbruksformål

## Linjetyper

--- Grense for planen

— Formålsgrense

— Regulert senterlinje

— Sikringsgjerd

--- Grense for angitt omsynszone

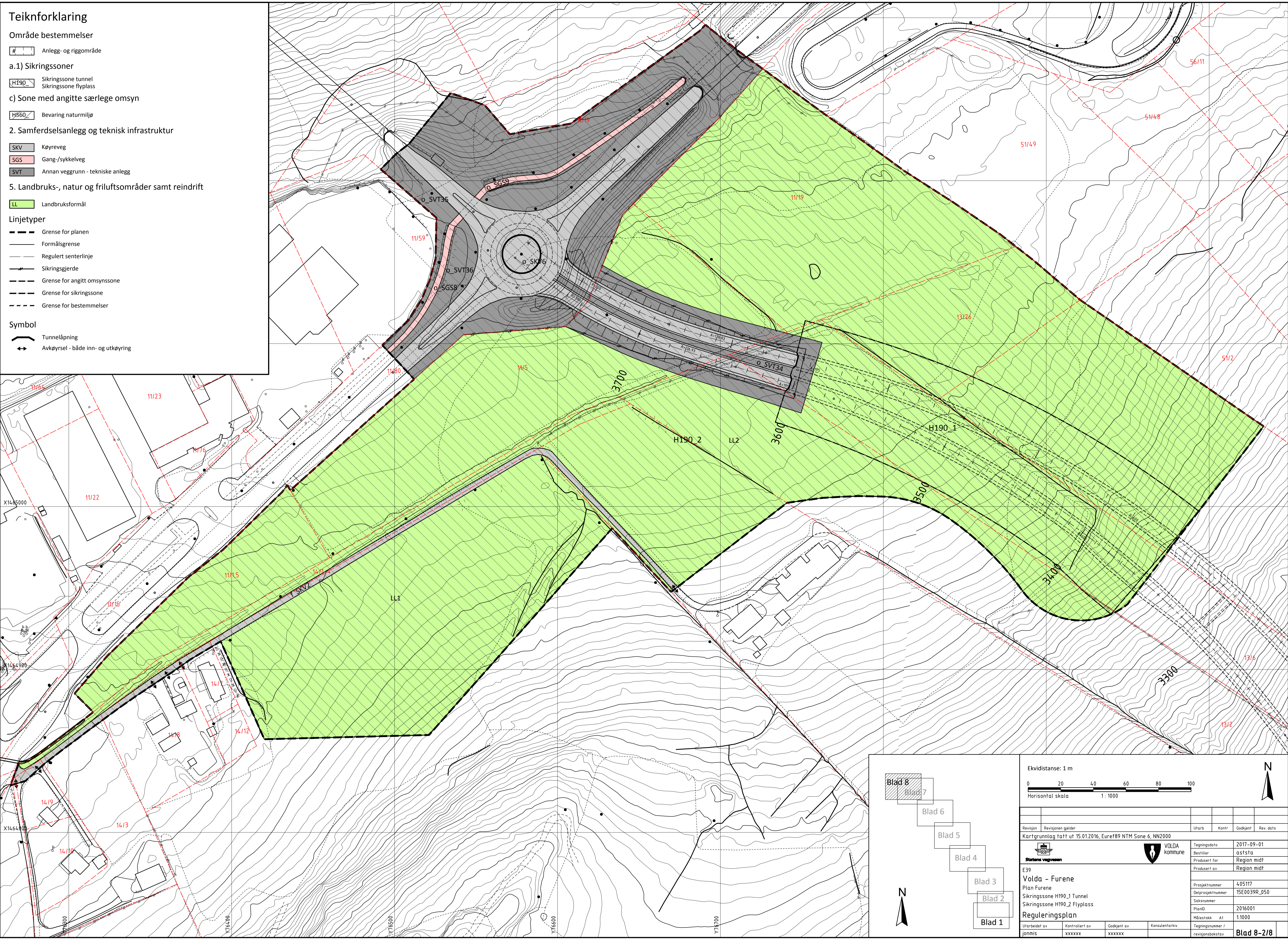
--- Grense for sikringszone

--- Grense for bestemmelser

## Symbol

⤵ Tunnelåpning

↔ Avkjørsel - både inn- og utkjøring



Blad 8

Blad 7

Blad 6

Blad 5

Blad 4

Blad 3

Blad 2

Blad 1

Ekvidistans: 1 m

0 20 40 60 80 100

Horisontal skala 1: 1000

Revisjon Revisjonen gjelder

Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000

Utarb Kontr Godkjent Rev. dato

Storane vegvesen VOLDA kommune

Tegningsdato 2017-09-01

Bestiller asfsta

Prosjekt for Region midt

Prosjekt av Region midt

E39

Volda - Furene

Plan Furene

Sikringszone H190\_1 Tunnel

Sikringszone H190\_2 Flyplass

Reguleringsplan

Prosjektnummer 405117

Delprosjektnummer 15E0039R\_050

Saknummer

PlanID 2016001

Målestokk A1 1:1000

Utarbeidet av jomhis

Kontrollert av xxxxxx

Godkjent av xxxxxx

Konsulentarkiv

Tegningsnummer / revisjonsbøksnavn

**Blad 8-2/8**

# Teiknforklaring

## Område bestemmelser

# Anlegg- og riggområde

## a.1) Sikringsoner

H190 Sikringszone tunnel

Sikringszone flyplass

## c) Sone med angitte særlege omsyn

H560 Bevaring naturmiljø

## 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV Køyreveg

SGS Gang-/sykkelveg

SVT Annan veggrunn - tekniske anlegg

## 5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LL Landbruksformål

## Linjetyper

--- Grense for planen

— Formålsgrense

— Regulert senterlinje

— Sikringsgjerd

--- Grense for angitt omsynszone

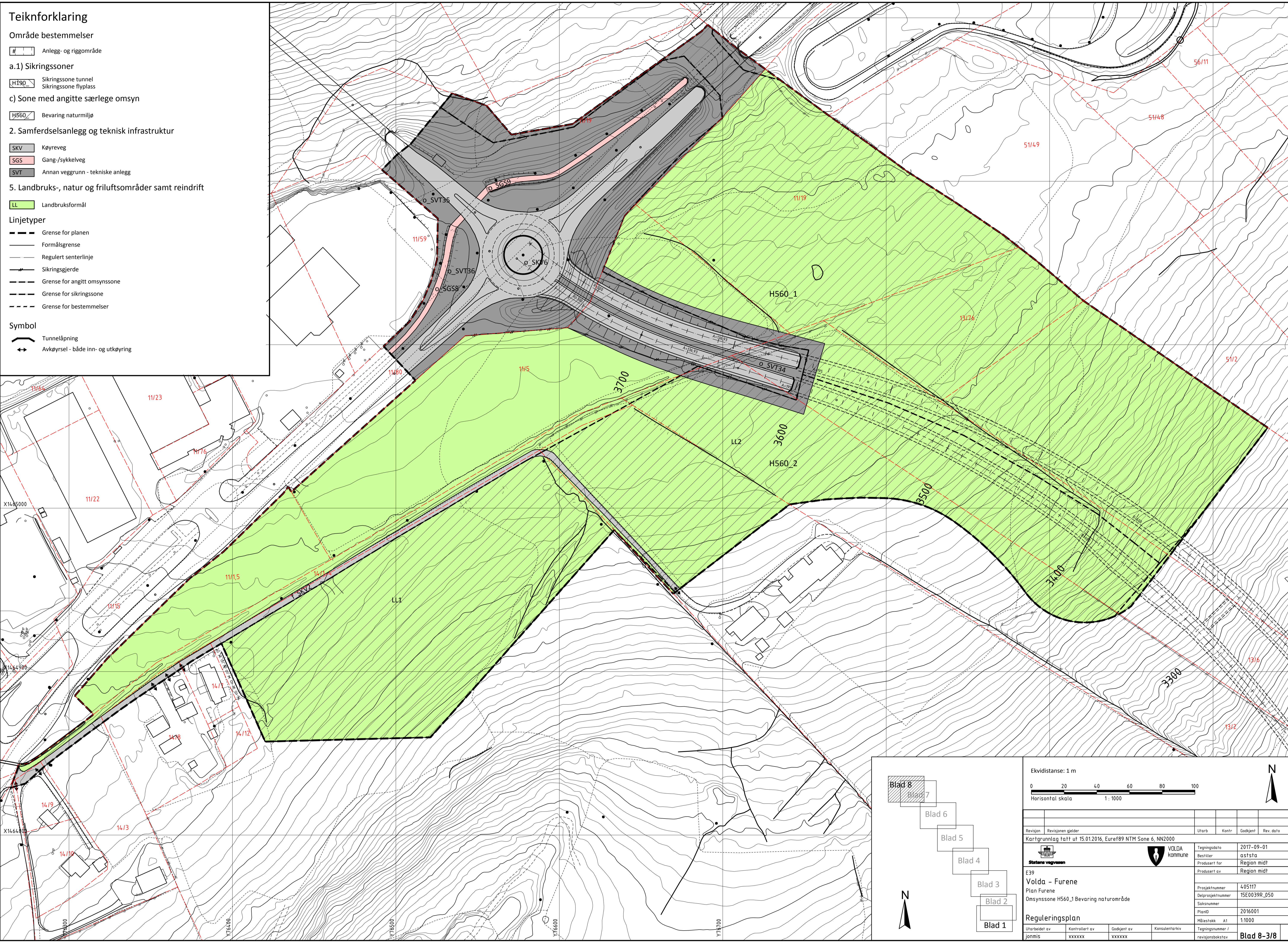
--- Grense for sikringszone

--- Grense for bestemmelser

## Symbol

⌒ Tunnelåpning

↔ Avkjørsel - både inn- og utkjøring



Blad 8

Blad 7

Blad 6

Blad 5

Blad 4

Blad 3

Blad 2

Blad 1

Ekvidistans: 1 m

Horisontal skala 1: 1000

Revisjon Revisjonen gjelder

Utarb Kontr Godkjent Rev. dato

Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000

**Starane vagnveien**

**VOLDA** kommune

E39

**Volda - Furene**

Plan Furene

Omsynszone H560\_1 Bevaring naturområde

**Reguleringsplan**

Utarbeidet av Janmis

Kontrollert av xxxxxx

Godkjent av xxxxxx

Konsulentarkiv

Tegningsdato 2017-09-01

Bestiller asfsta

Prosjekt for Region midt

Prosjekt av Region midt

Prosjektnummer 405117

Delprosjektnummer 15E0039R\_050

Saknummer

PlanID 2016001

Målestokk A1 1:1000

Tegningsnummer / revisjonsboksnavn

**Blad 8-3/8**

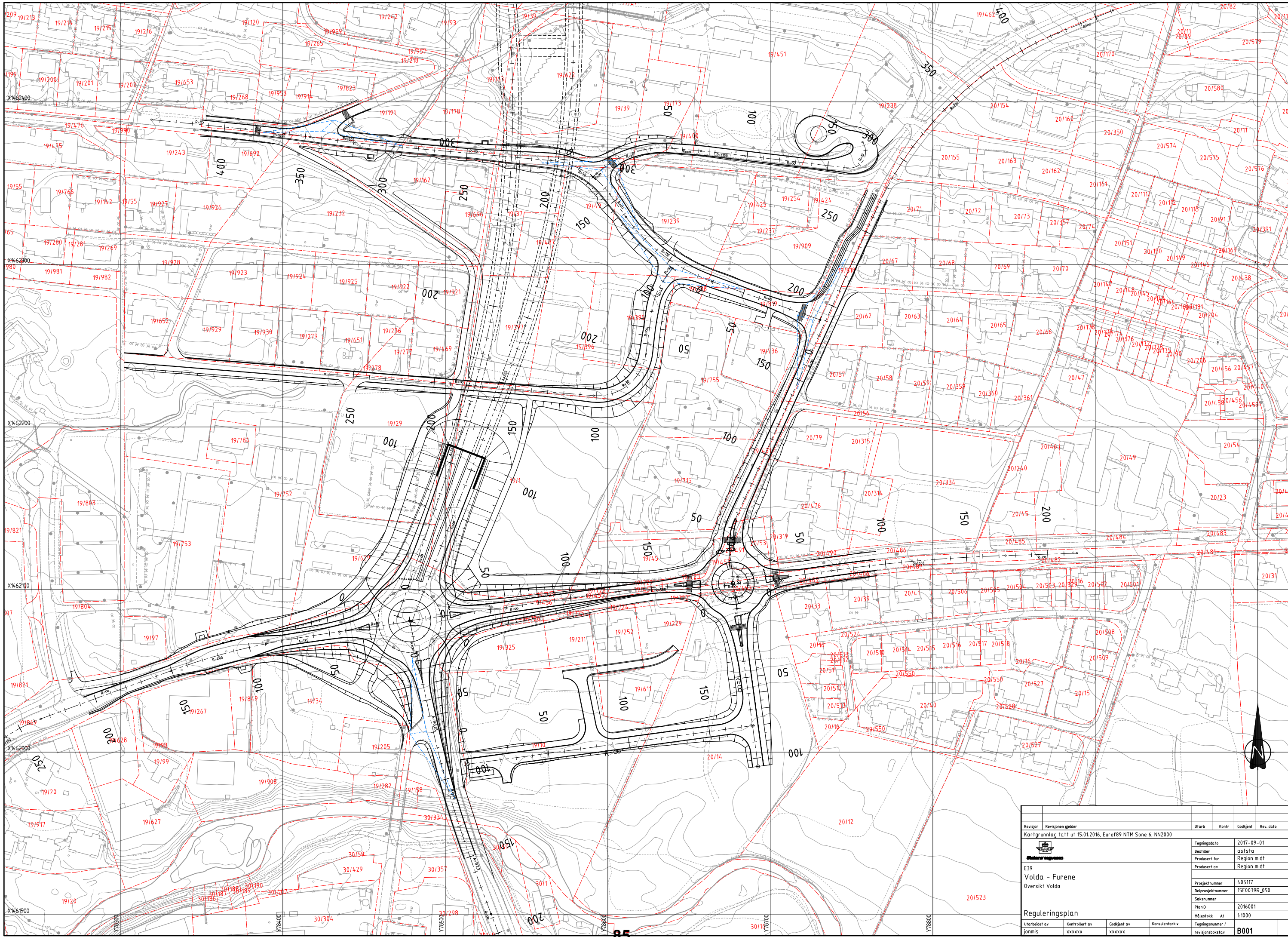



## E39 Volda - Furene

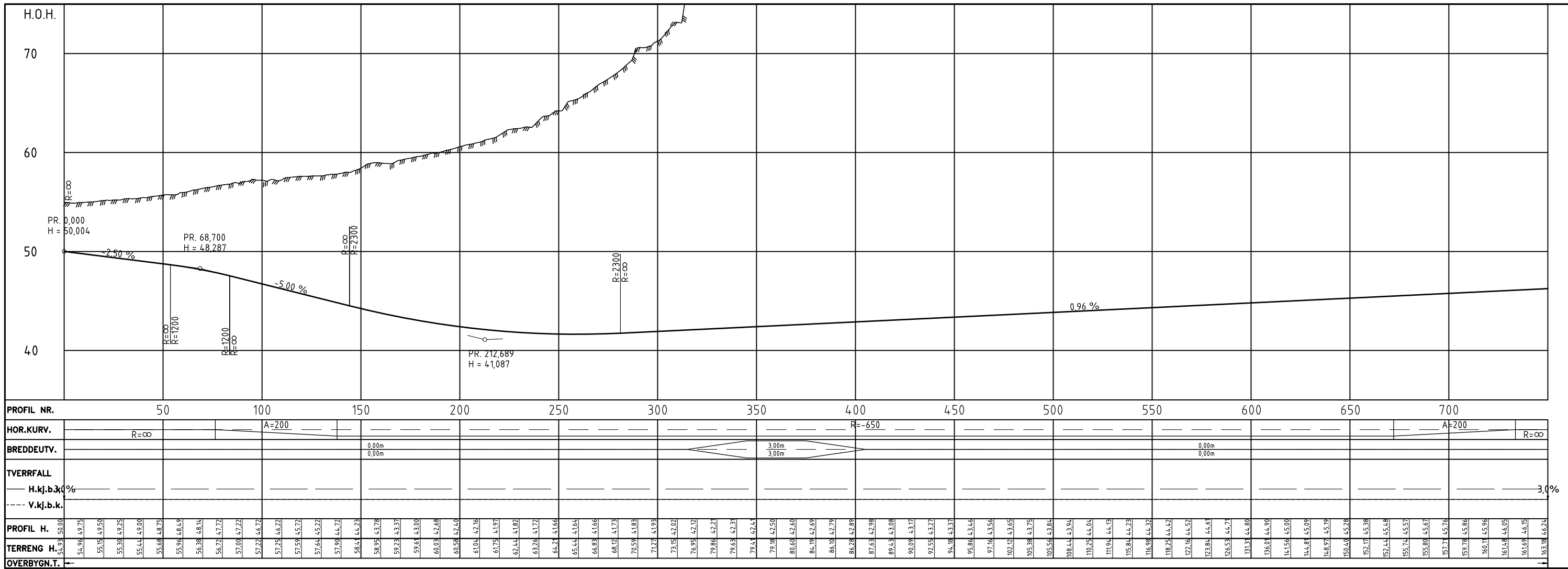
Volda kommune





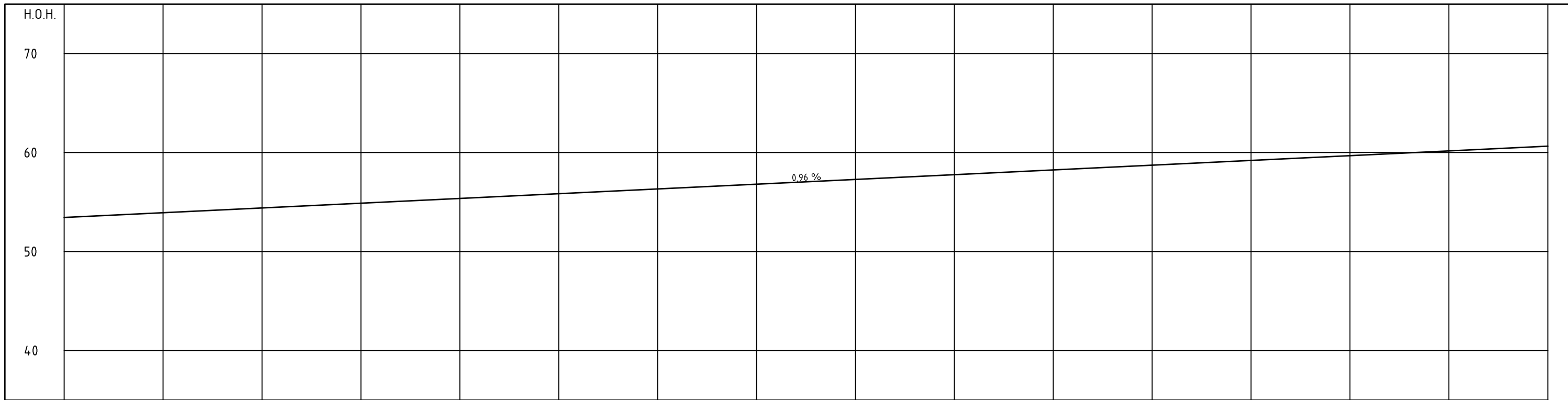


Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
		Tegningsdato	2017-09-01		
E39		Bestiller	aststa		
Volda - Furene		Prosjekt for	Region midt		
Oversikt Volda		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer			
		PlanID	2016001		
		Målestokk	A1 1:1000		
Reguleringsplan		Tegningsnummer /	revisjonsbokstav		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
jonnis	xxxxxx	xxxxxx			
				B001	

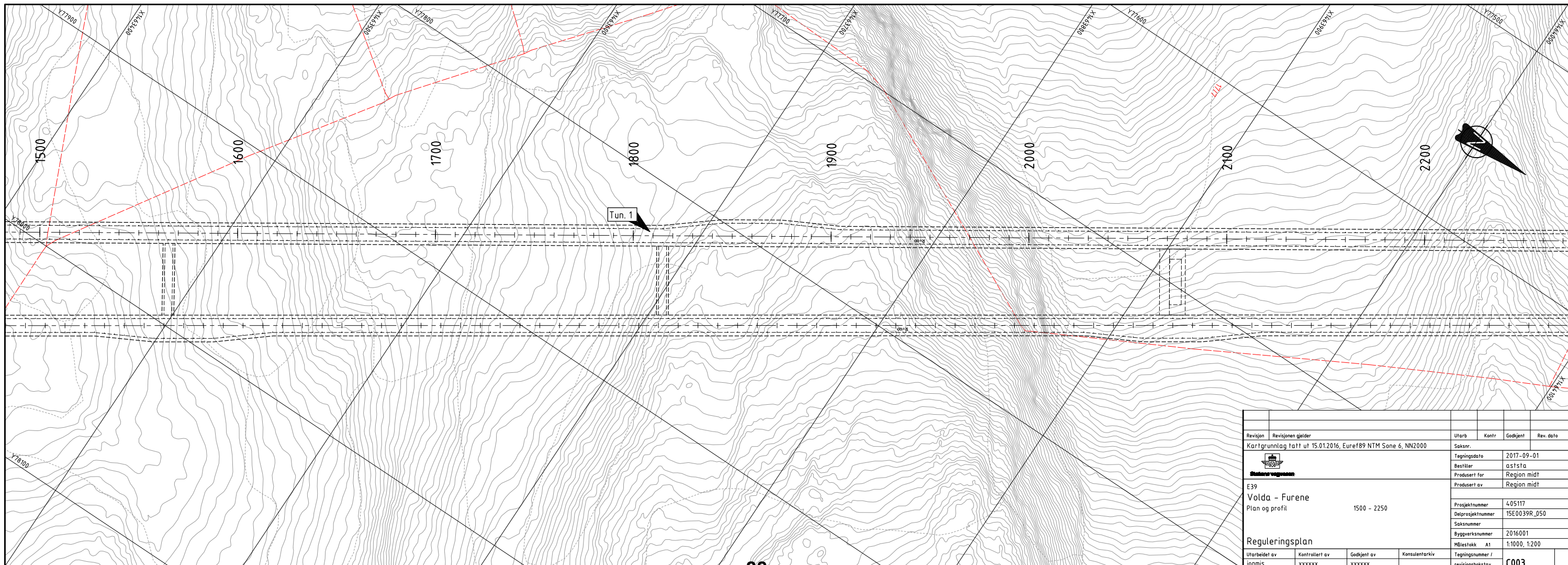


Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
1	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
		Saksnr.	2017-09-01		
E39		Tegningsdato	2017-09-01		
Volda - Furene		Bestiller	aststa		
Plan og profil		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt nummer	4.05117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer	2016001		
		Byggesaksnummer	Milesfakk AT		
		Målestokk	1:1000, 1:200		
		Tegningsnummer / revisjonsbokstav	C001		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx			



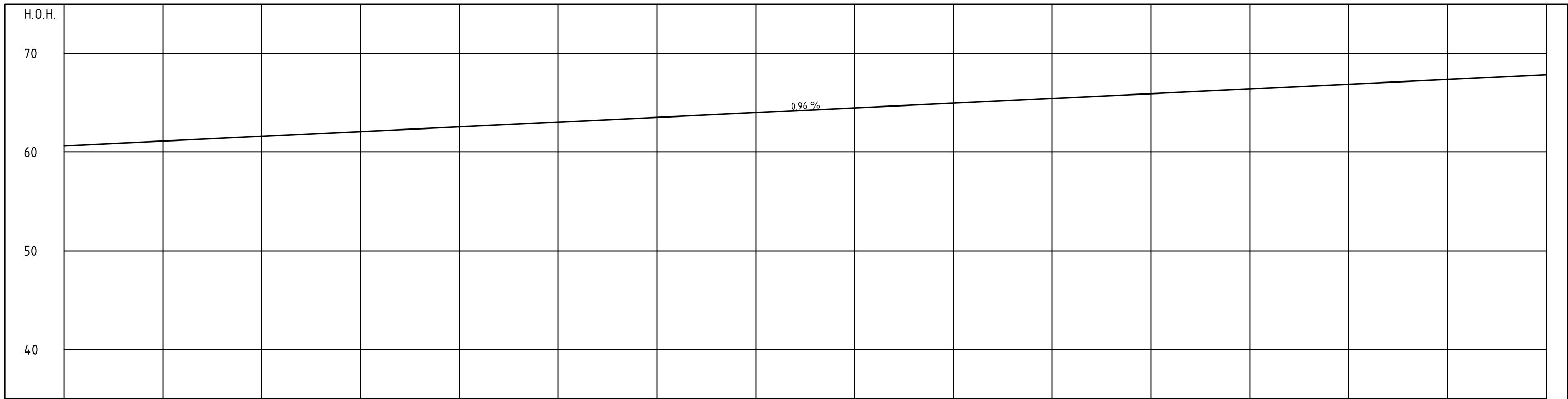


PROFIL NR.	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000	2050	2100	2150	2200
HOR.KURV.														
BREDDUUTV.			0,00m 0,00m					3,00m 3,00m				0,00m 0,00m		
TVERRFALL	-----													
H.kj.b.3,0%	-----													
V.kj.b.k.	-----													
PROFIL H.	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43
TERRENG H.	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43	372,43
OVERBYGN.T.														

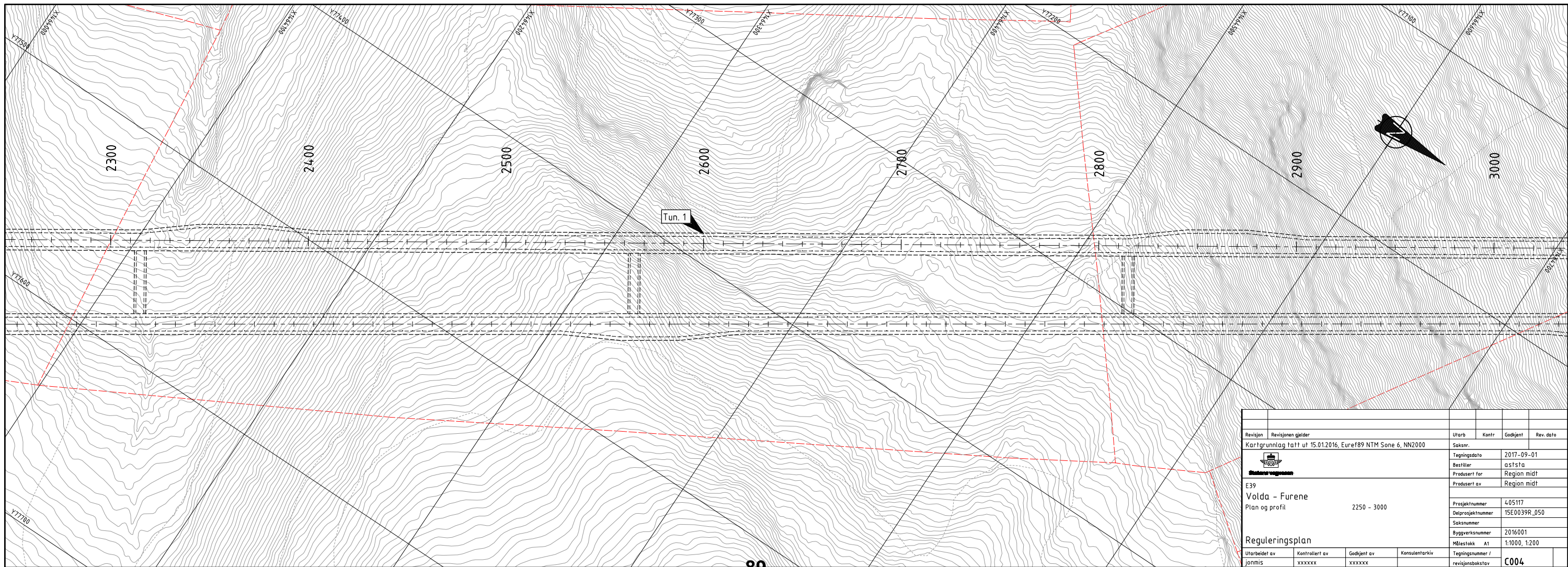


Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
E39 Volda - Furene Plan og profil		Saksnr.	2017-09-01		
		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	aststa		
		Produsert for	Region midt		
		Produsert av	Region midt		
		Prosjektnummer	4 05117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer	2016001		
		Byggesaksnummer	1:1000, 1:200		
		Målestokk	A1		
		Tegningsnummer / revisjonsbokstav	C003		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv		
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx			

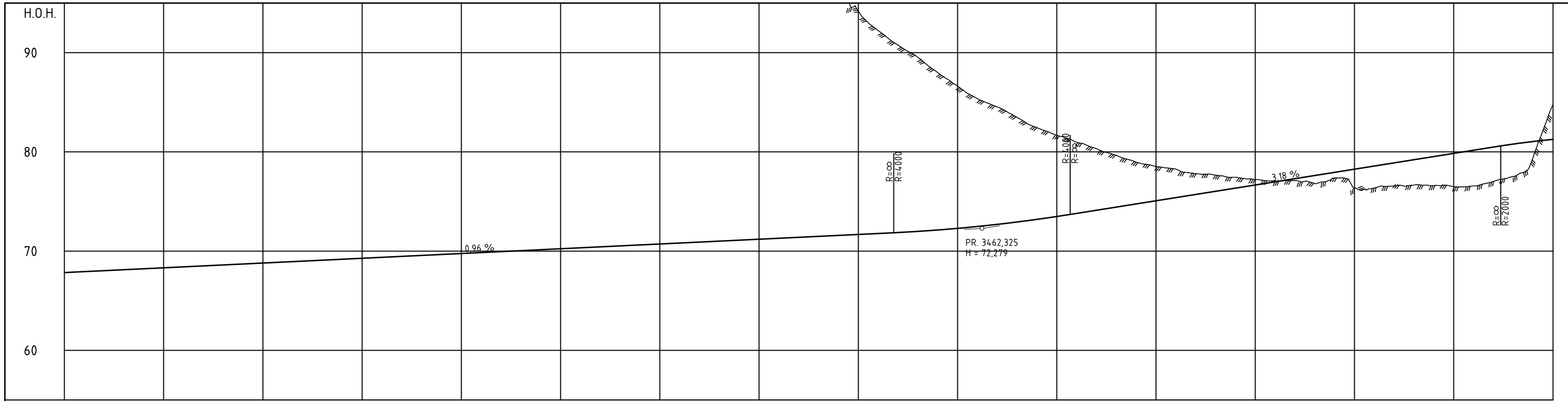




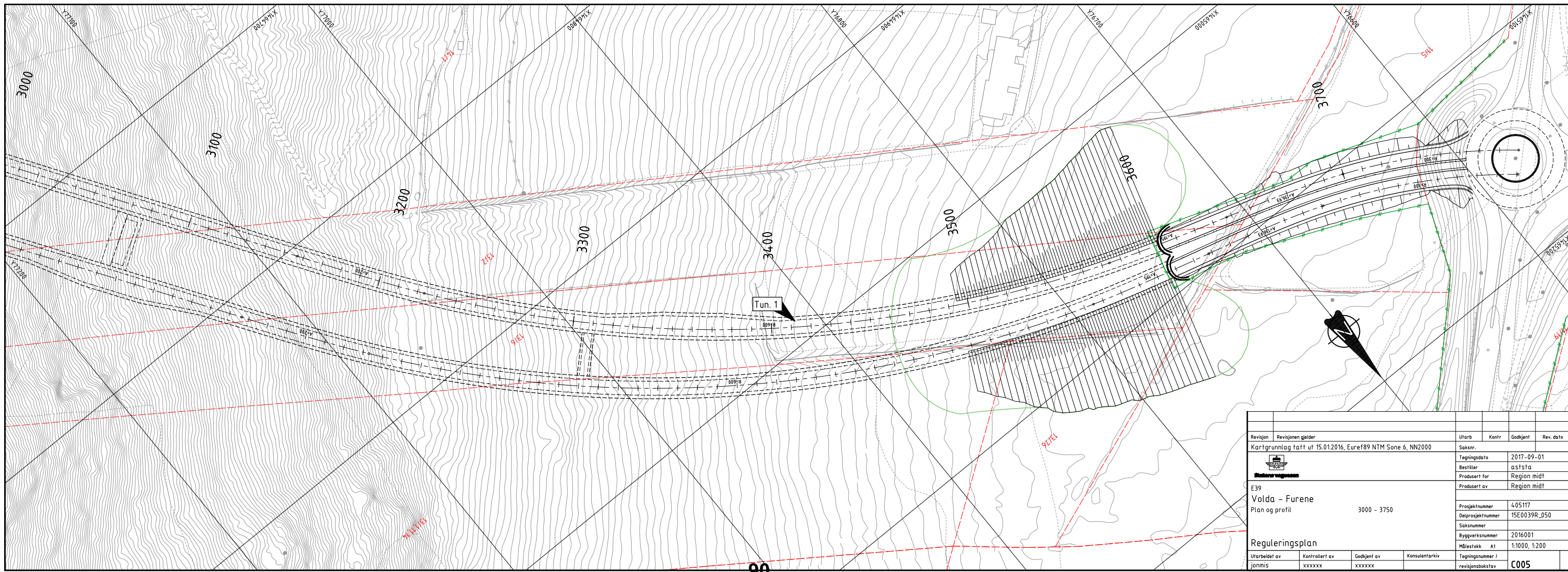
PROFIL NR.	2300	2350	2400	2450	2500	2550	2600	2650	2700	2750	2800	2850	2900	2950
HOR.KURV.								R=∞						
BREDDDEUTV.	0,00m 0,00m		3,00m 3,00m				0,00m 0,00m					3,00m 3,00m		0,00m 0,00m
TVERRFALL														
H.kj.b.3%	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
V.kj.b.k.	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
PROFIL H.	40,64	40,74	40,83	40,93	41,03	41,12	41,22	41,31	41,41	41,50	41,60	41,69	41,79	41,88
TERRENG H.	397,12	399,62	399,08	399,16	399,15	398,72	398,72	398,86	398,76	398,52	398,63	398,15	390,89	394,70
OVERBYGN.T.	402,27	407,44	408,83	409,93	410,93	411,92	412,91	413,90	414,89	415,88	416,87	417,86	418,85	419,84



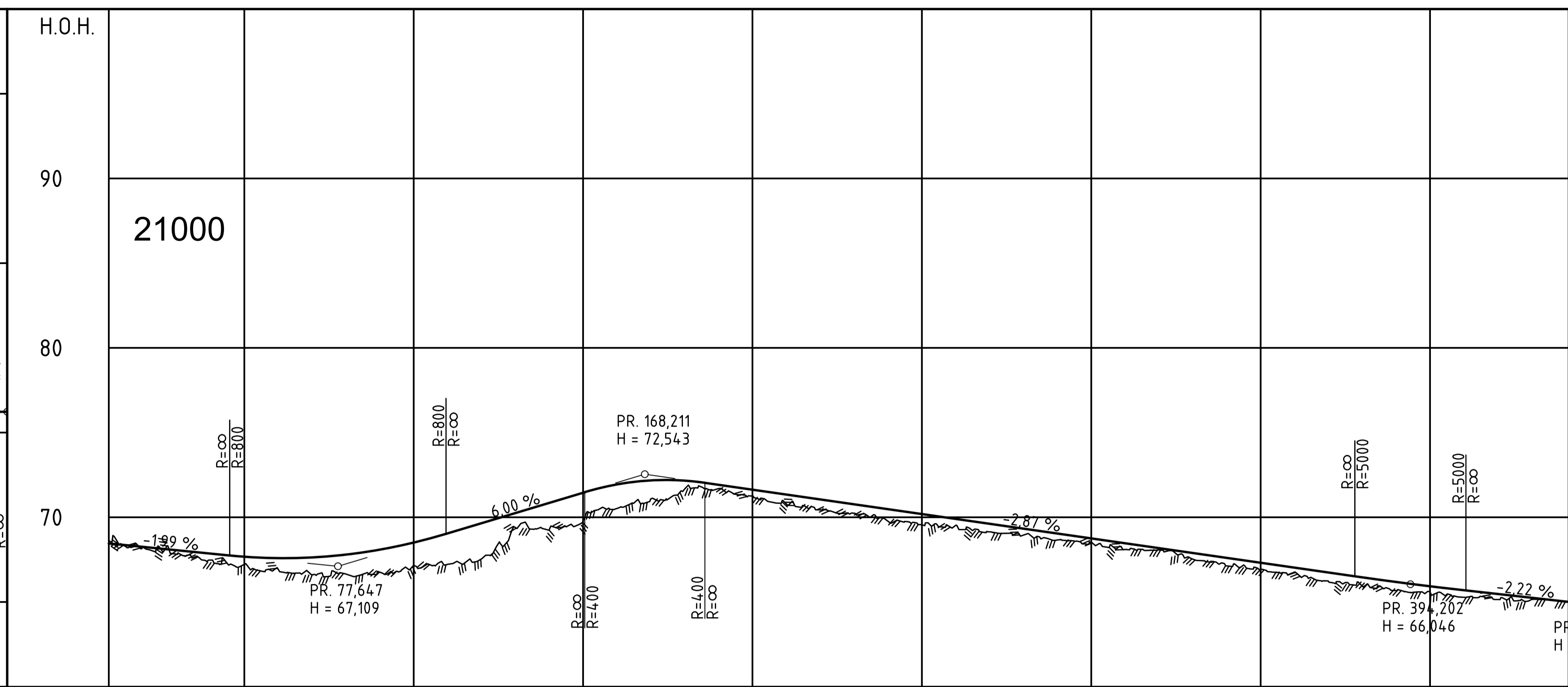
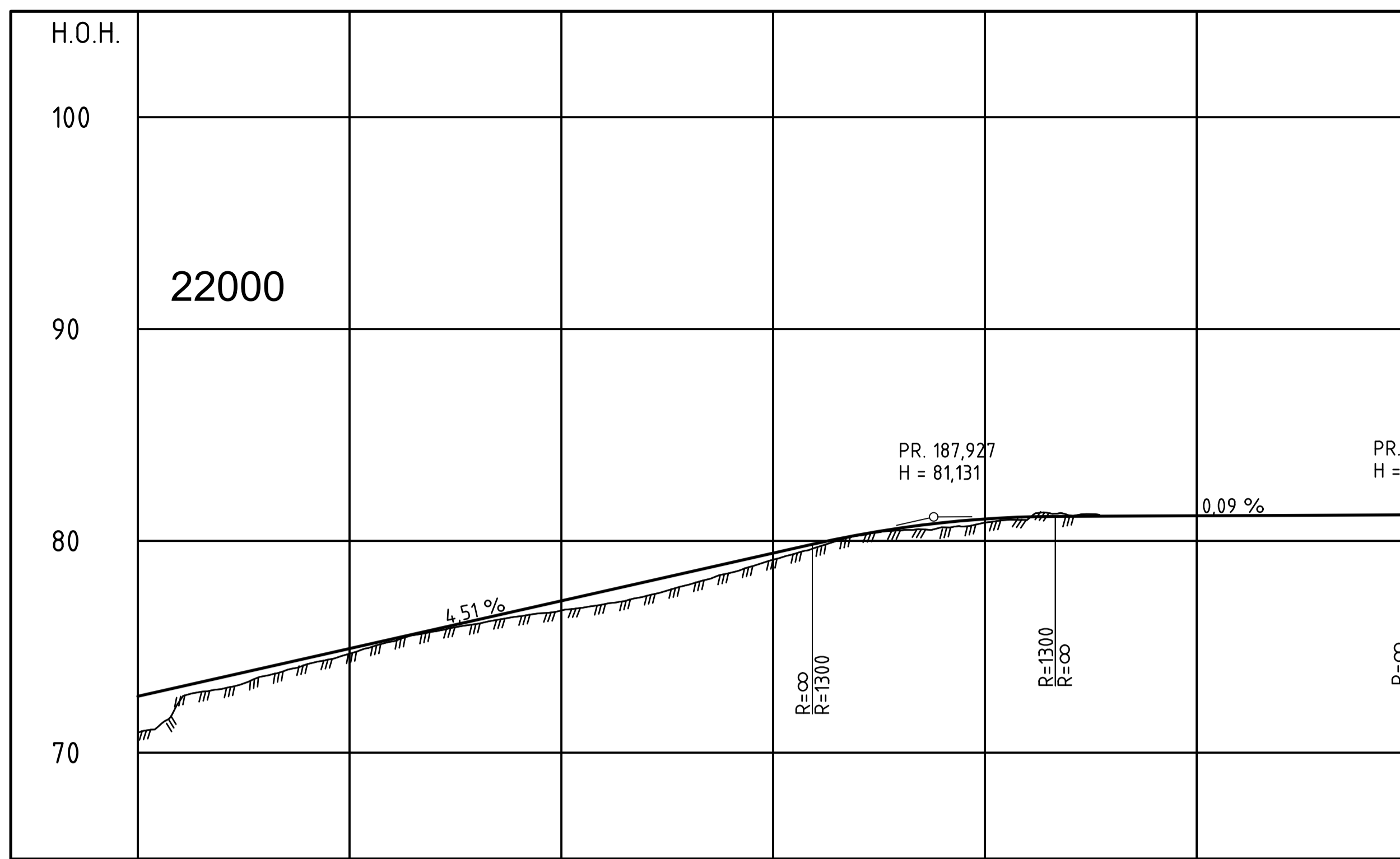
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
E39 Volda - Furene Plan og profil		Saksnr.	2017-09-01		
		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	aststa		
		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer	2016001		
		Byggesaksnummer	AT		
		Målestokk	1:1000, 1:200		
Reguleringsplan		Tegningsnummer /	revisjonsbokstav		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer /	
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx		revisjonsbokstav	
				C004	



PROFIL NR.	3050	3100	3150	3200	3250	3300	3350	3400	3450	3500	3550	3600	3650	3700	
HOR.KURV.		R=∞		A=200				R=-600				A=195		A=136,931	R=300
BREDDDEUTV.			0,00m				3,00m					0,00m			
TVERRFALL															
H.kj.b.k.															3,0%
V.kj.b.k.															
PROFIL H.	269,54	267,94	266,03	264,28	262,62	261,04	259,54	258,03	256,51	255,00	253,48	251,95	250,42	248,89	247,36
TERRENG H.	269,54	267,94	266,03	264,28	262,62	261,04	259,54	258,03	256,51	255,00	253,48	251,95	250,42	248,89	247,36
OVERBYGN.T.															

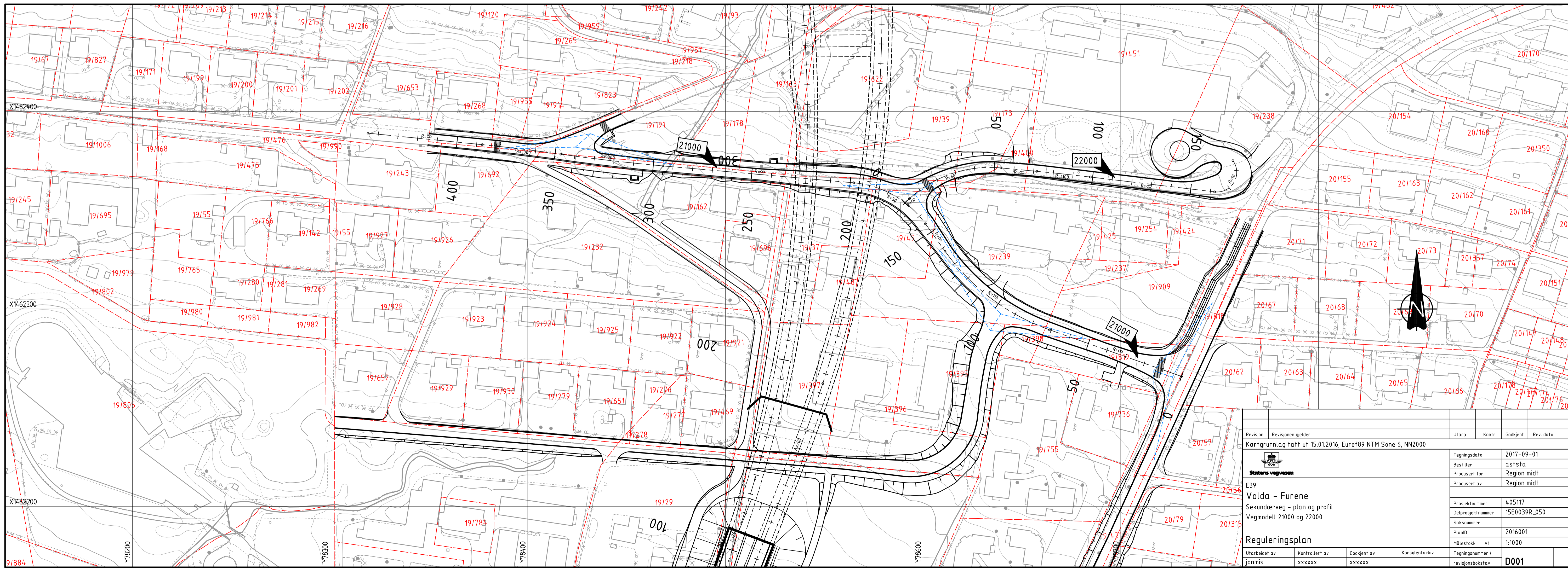



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godjnt	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
E39 Volda - Furene Plan og profil		Saksnr.	2017-09-01		
		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	aststa		
		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer	2016001		
		Byggesaksnummer	Milesfokk AT		
		Målestokk	1:1000, 1:200		
		Tegningsnummer /	revisjonsbokstav		
			C005		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjnt av	Konsulentarkiv		
Jonnis	xxxxxx	xxxxxx			

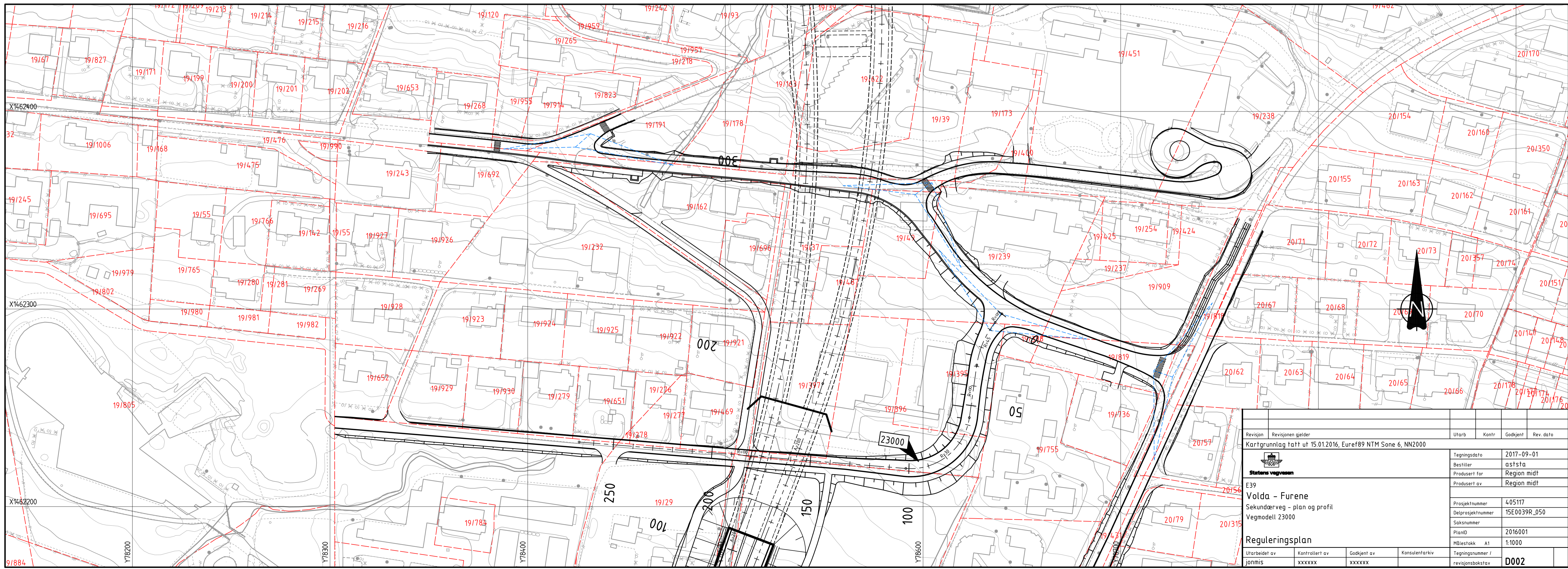
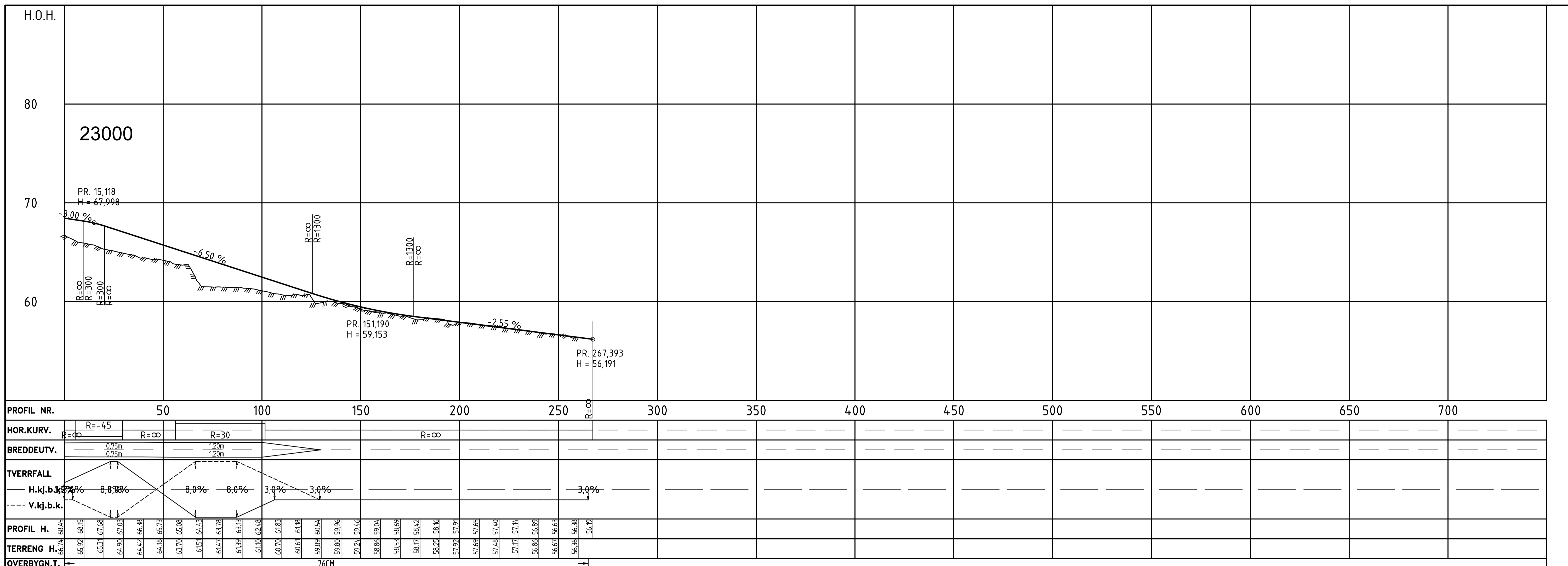


PROFIL NR.	50	100	150	200	250	300
HOR.KURV.	R=∞	R=60	R=∞	R=700	R=∞	R=∞
BREDEDEUTV.						
TVERRFALL	H.kj.b.k. 4%	2.6%	1.9%	1.4%	0.0%	
	V.kj.b.k.					
PROFIL H.	70.94	72.66	74.47	76.27	78.07	79.87
TERRENG H.	72.48	73.11	73.57	74.02	74.47	74.92
OVERBYGN.T.						

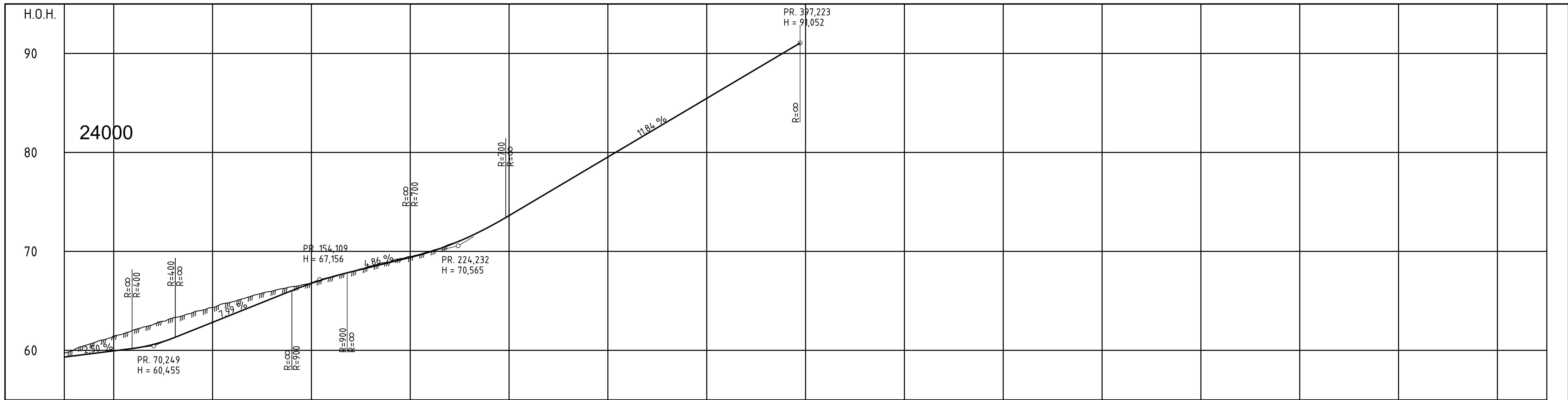
PROFIL NR.	50	100	150	200	250	300	350	400
HOR.KURV.	R=∞	R=110	R=∞	R=-50	R=∞	R=1000	R=-1000	R=∞
BREDEDEUTV.								
TVERRFALL	H.kj.b.k. 3.0%	3.0%	8.0%	8.0%	8.0%	3.0%	3.0%	3.0%
	V.kj.b.k.							
PROFIL H.	68.6	68.6	67.22	67.22	67.22	69.05	69.05	69.05
TERRENG H.	68.2	68.2	68.06	67.82	67.47	67.86	67.72	67.67
OVERBYGN.T.								



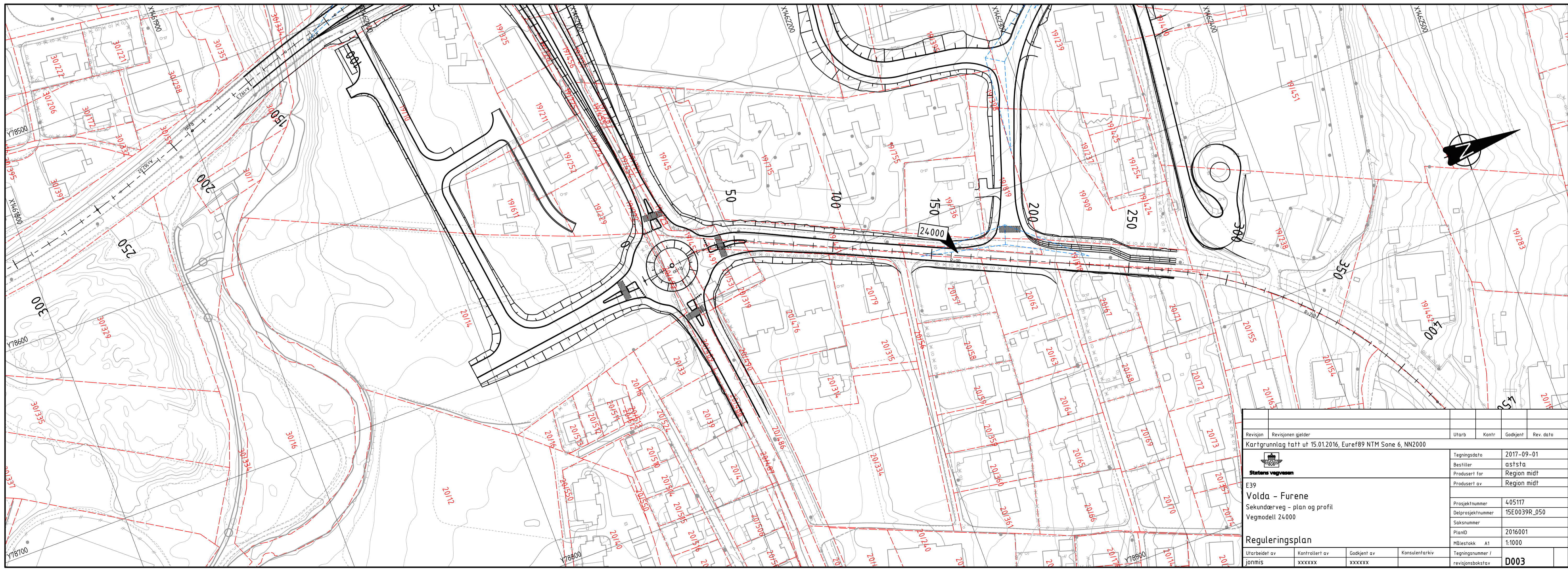
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
 Statens vegvesen		Tegningsdato: 2017-09-01 Bestiller: asfsta Produsert for: Region midt Produsert av: Region midt			
E39 Volda - Furene Sekundærveg - plan og profil Vegmodell 21000 og 22000		Prosjektnummer: 405117 Delprosjektnummer: 15E0039R_050 Saksnummer: PlanID: 2016001 Målestokk: A1 1:1000 Tegningsnummer / revisjonsboks: D001			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
Janis	xxxxxx	xxxxxx			



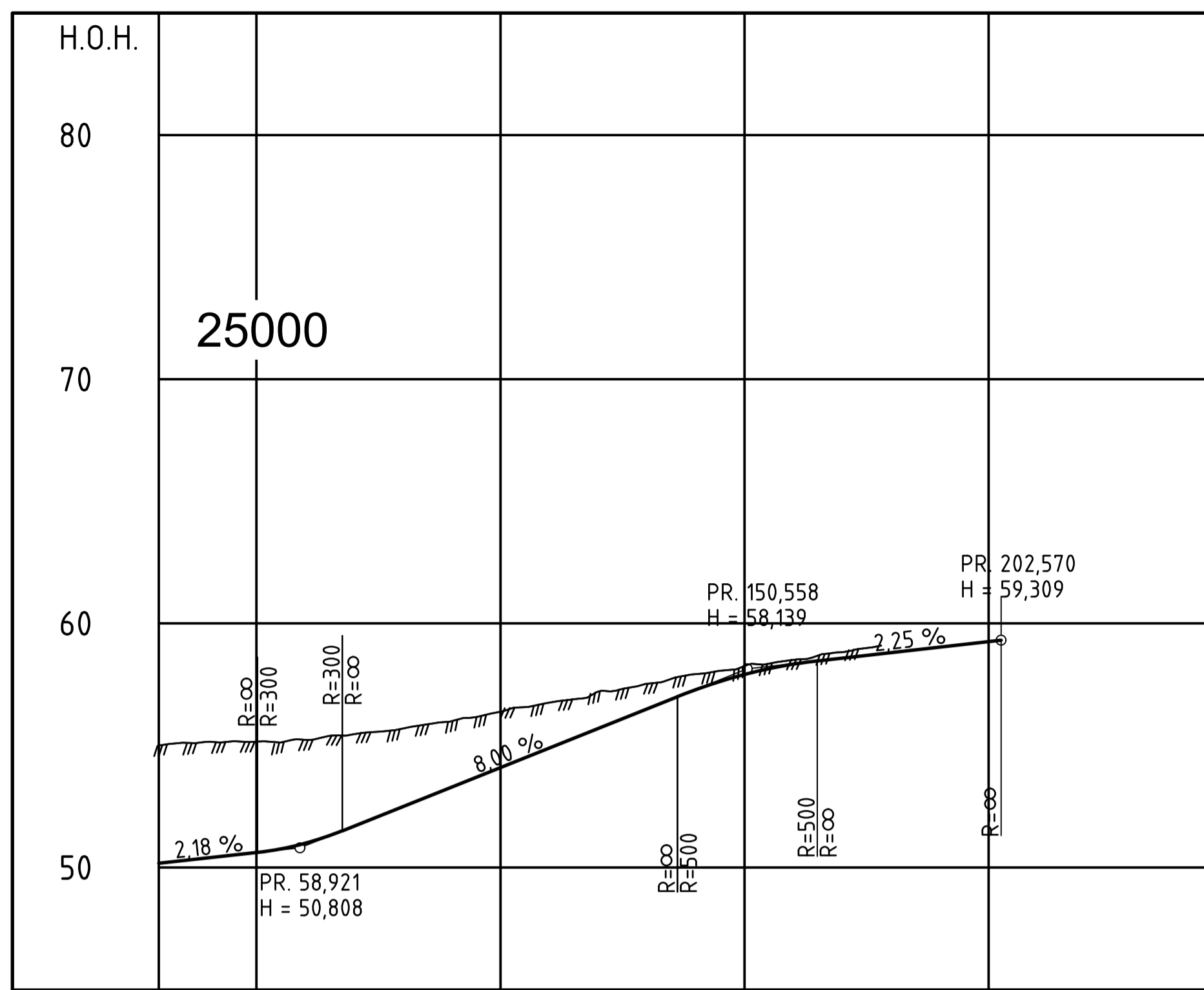
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Kartgrunntegning tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
<b>Statens vegvesen</b> E39 Volda - Furene Sekundærveg - plan og profil Vegmodell 23000		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	asfsta		
		Prosjektleder	Region midt		
		Prosjekt nr.	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saknummer	2016001		
		PlanID	Målestokk A1 1:1000		
		Målestokk	Tegningsnummer / revisjonsboks		
		Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv
		janis	xxxxxx	xxxxxx	
		<b>D002</b>			



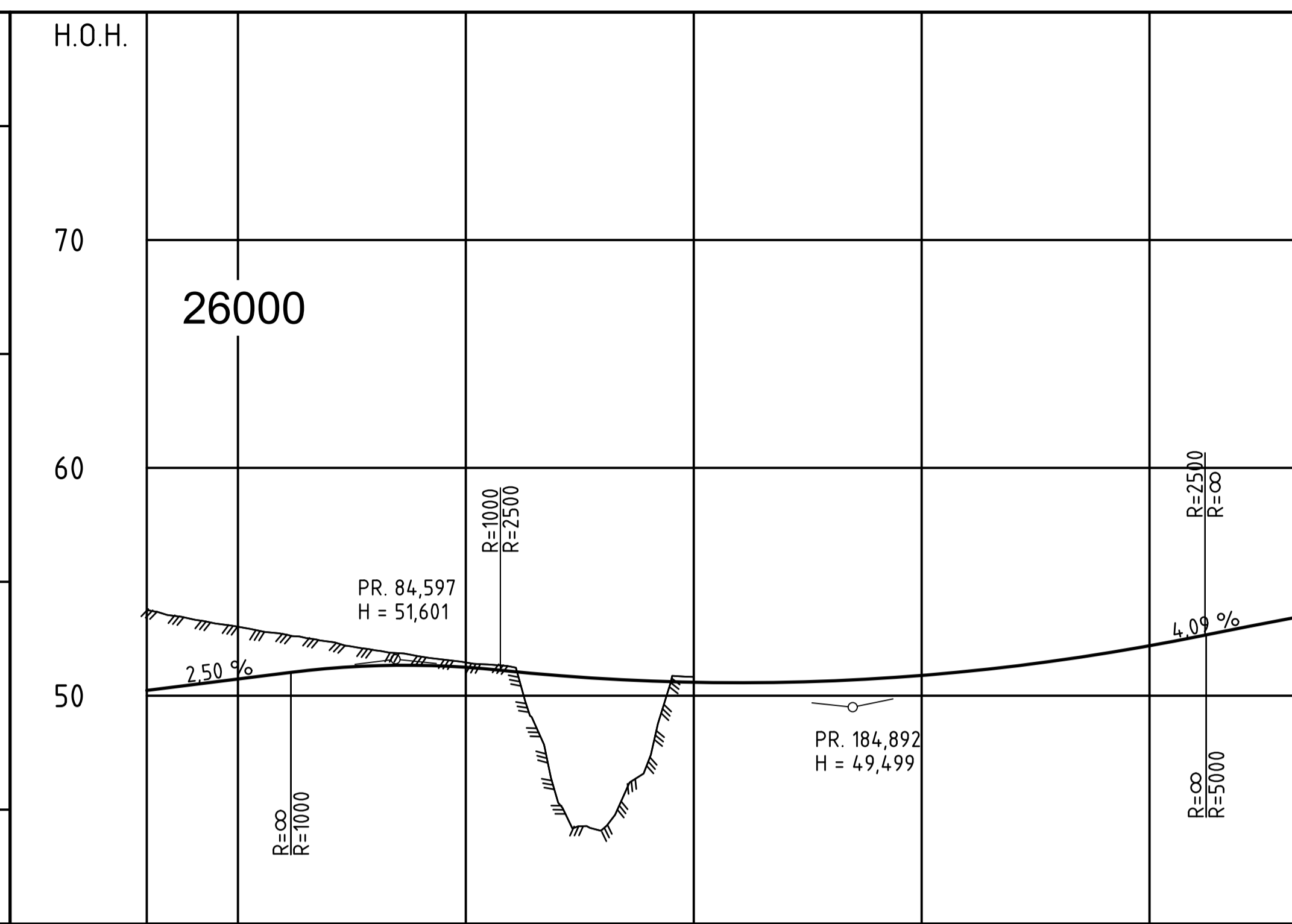
PROFIL NR.	50	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750
HOR.KURV.	R=∞	R=400	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞	R=210	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞	R=∞
BREDEUTV.	0,90m	0,90m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m	0,00m
TVERRFALL	H.kj.b.k. 1,59%														
	V.kj.b.k. 2,0%														
PROFIL H.	60,24	60,77	61,38	62,05	62,76	63,28	63,82	64,33	64,90	65,5	65,98	66,43	66,03	66,82	66,77
TERRENG H.	60,06	60,77	61,38	62,05	62,76	63,28	63,82	64,33	64,90	65,5	65,98	66,43	66,03	66,82	66,77
OVERBYGN.T.	89CM														



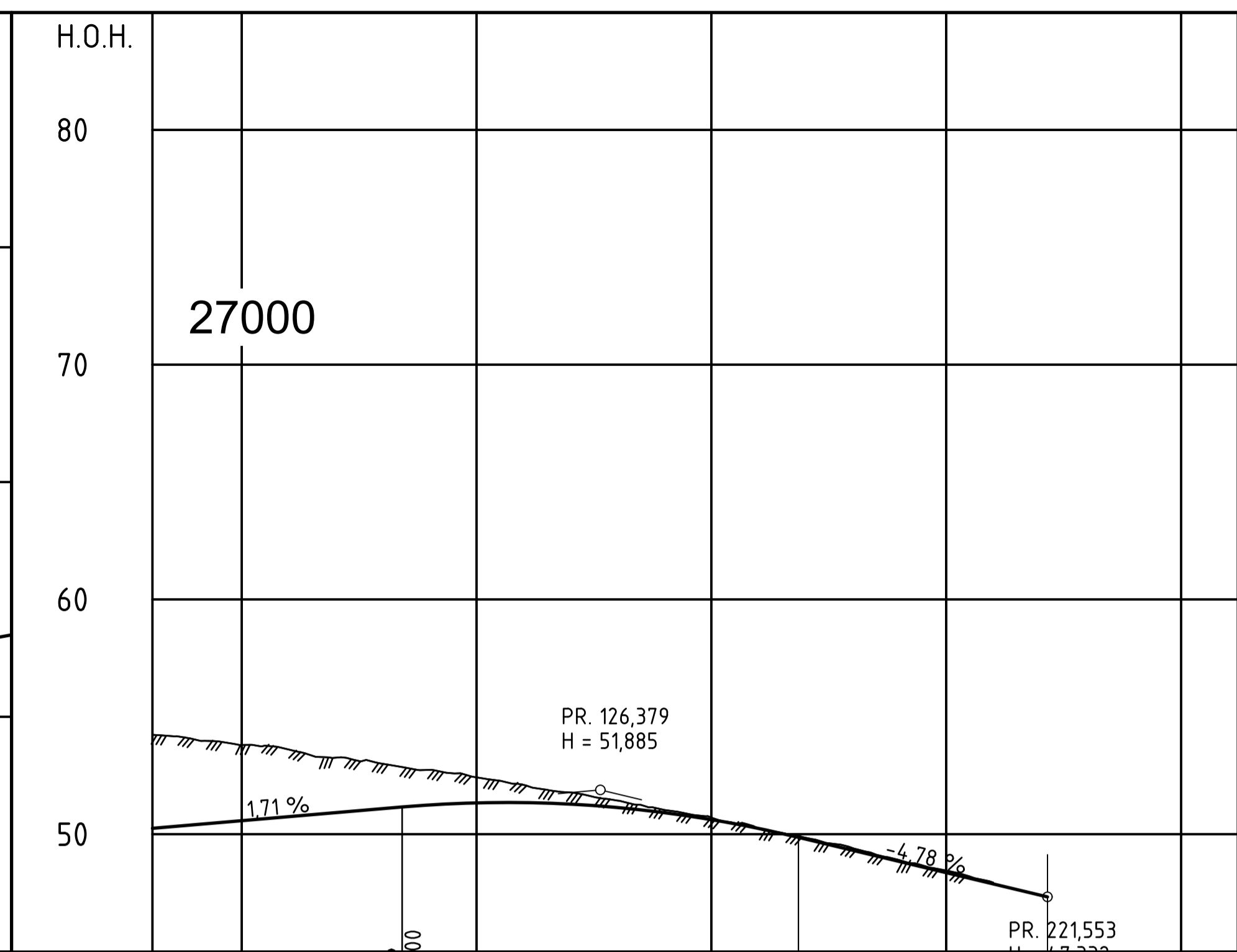
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
Kartgrunntag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000					
<b>Statens vegvesen</b>					
E39	Volda - Furene	Tegningsdato	2017-09-01		
Sekundærveg - plan og profil		Bestiller	asfsta		
Vegmodell 24000		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saknummer			
		PlanID	2016001		
		Målestokk	A1 1:1000		
<b>Reguleringsplan</b>					
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
Janmis	xxxxxx	xxxxxx			
			Tegningsnummer /		
			revisjonsboksnavn	D003	



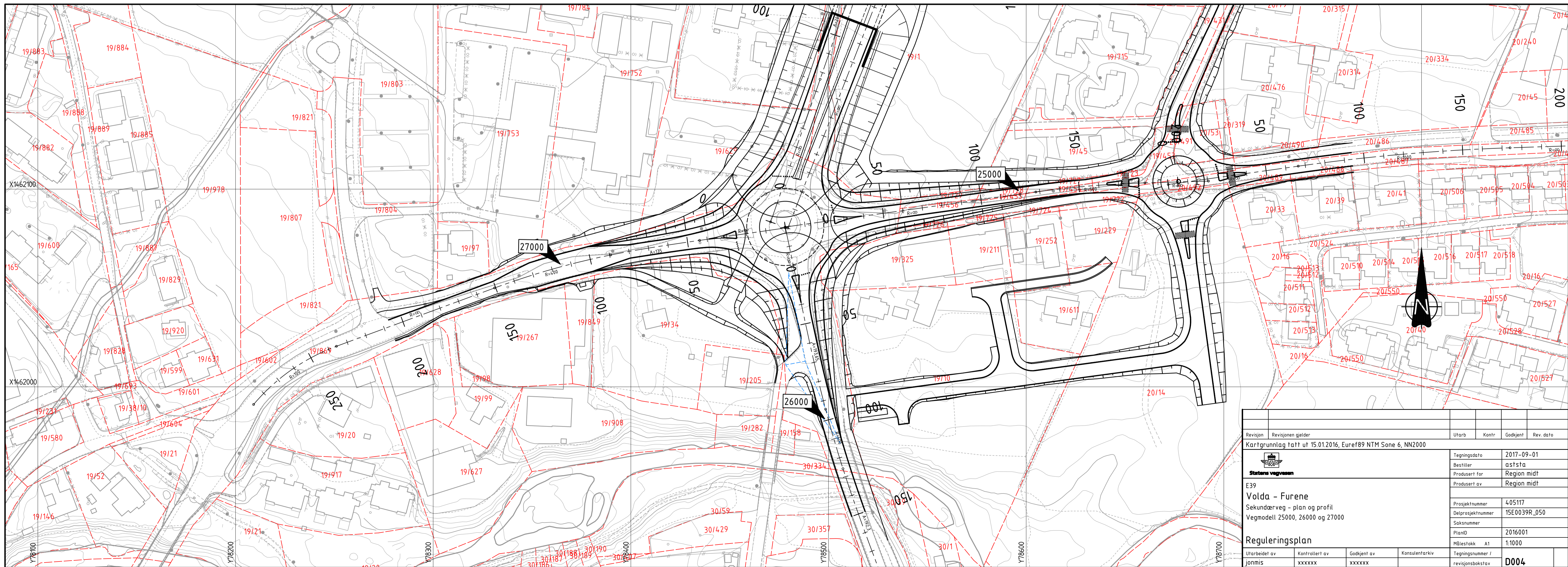
PROFIL NR.	50	100	150	200
HOR.KURV.	R=∞	R=∞	R=500	R=∞
BREDDDEUTV.				
TVERRFALL	H.kj.b.k. 3.0%			
	V.kj.b.k. 3.0%			
PROFIL H.	50.808	55.999	58.139	59.309
TERRENG H.	50.808	55.999	58.139	59.309
OVERBYGN.T.	89CM			



PROFIL NR.	50	100	150	200	250
HOR.KURV.	R=∞	A=193,649	R=-600	A=192,302	R=∞
BREDDDEUTV.					
TVERRFALL	H.kj.b.k. 3.0%				
	V.kj.b.k. 3.0%				
PROFIL H.	51.601	51.601	49.499	47.332	47.332
TERRENG H.	51.601	51.601	49.499	47.332	47.332
OVERBYGN.T.	89CM				



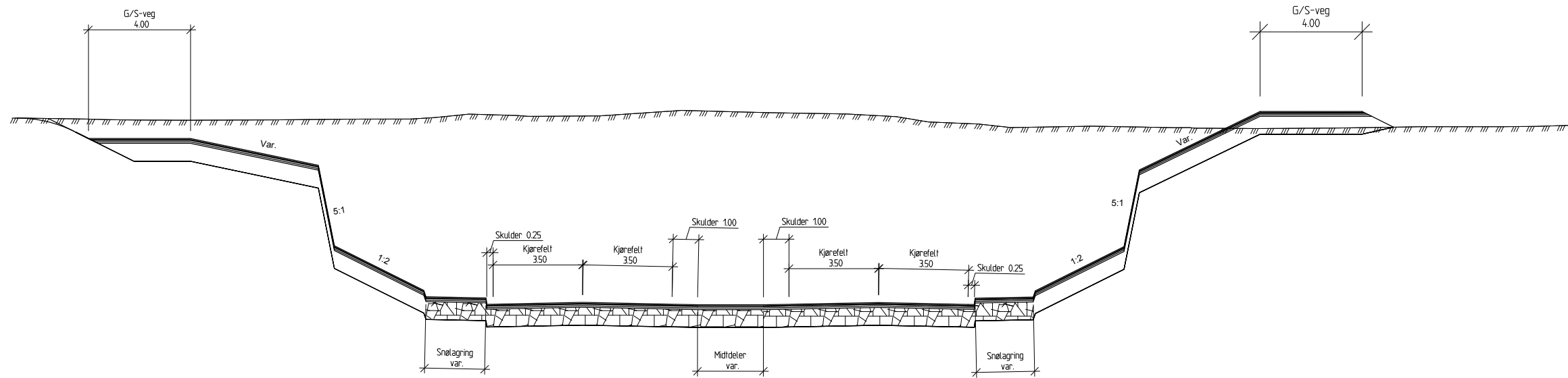
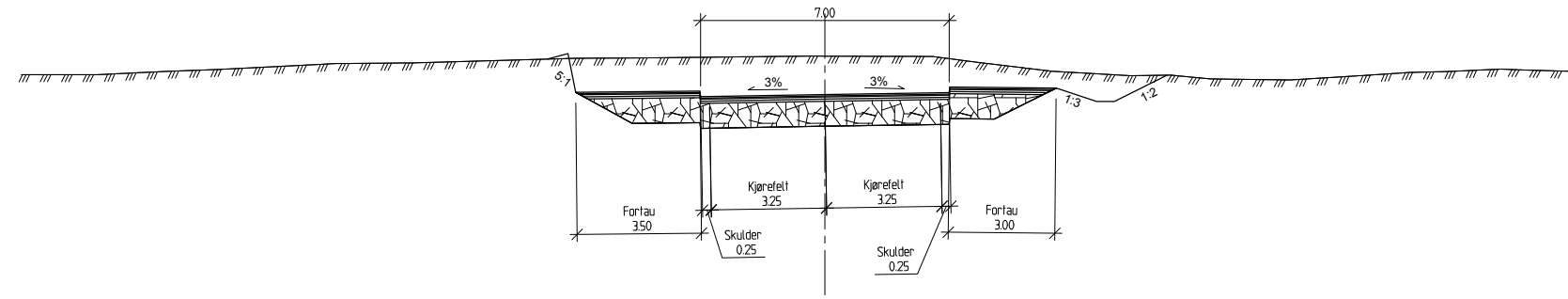
PROFIL NR.	50	100	150	200	250
HOR.KURV.	R=∞	A=135	R=-400	R=300	R=∞
BREDDDEUTV.	0.00m	3.00m	0.00m	3.50m	0.00m
TVERRFALL	H.kj.b.k. 1.0%				
	V.kj.b.k. 1.0%				
PROFIL H.	51.885	51.885	47.332	47.332	47.332
TERRENG H.	51.885	51.885	47.332	47.332	47.332
OVERBYGN.T.	101CM				




Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000				
		Tegningsdato	2017-09-01		
E39		Bestiller	asfsta		
Volda - Furene		Prosjekt for	Region midt		
Søknad		Prosjekt av	Region midt		
Reguleringsplan		Prosjektnummer	405117		
Utarbeidet av		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
Jonhis		Saknummer			
Kontrollert av		PlanID	2016001		
Godkjent av		Målestokk	A1 1:1000		
Konsulentarkiv		Tegningsnummer /			
		revisjonsboksnavn	D004		

Normalprofil  
 Gateprofil og 4-feltsveg  
 Fjellskjæring/jordskjæring  
 1:100

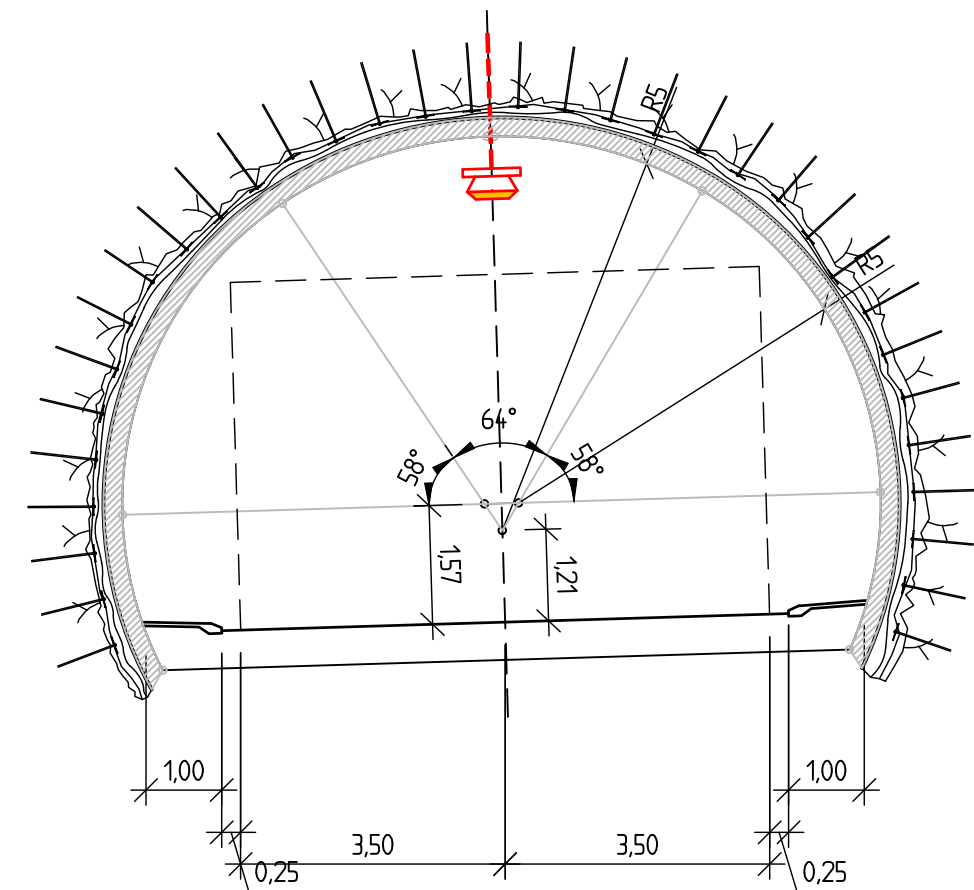
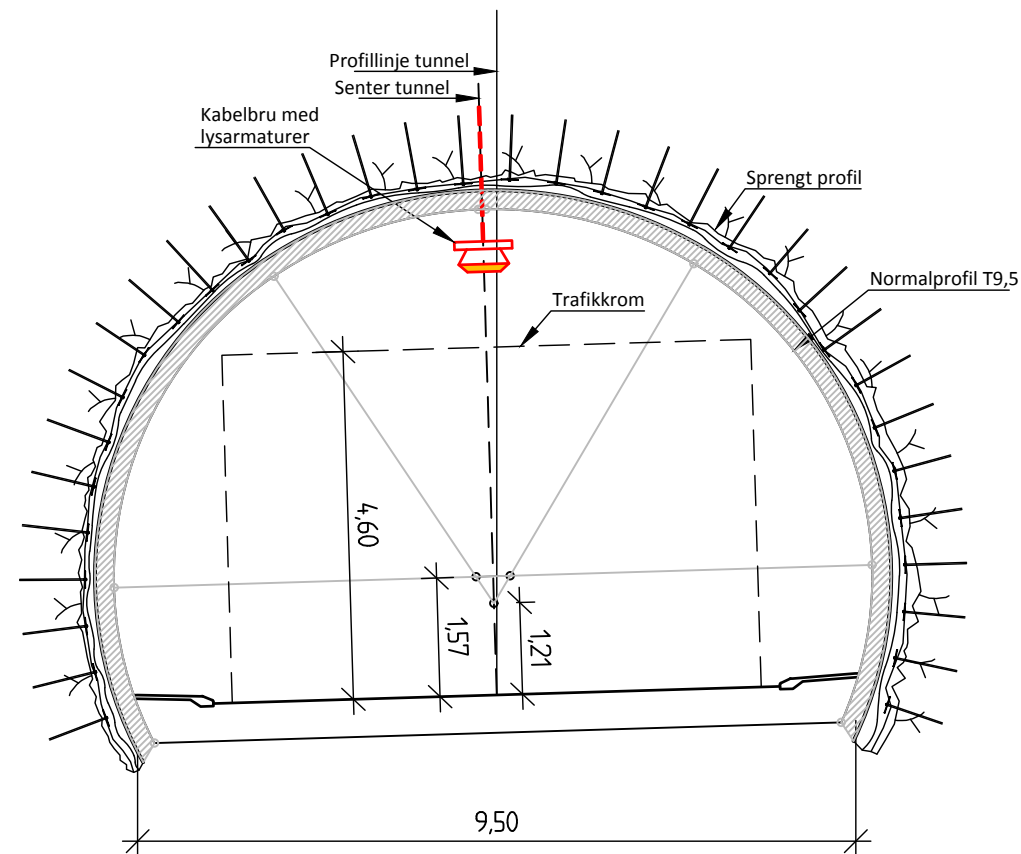
Gateprofil med kantstein og fortau




Revisjon	Revisjonen gjelder	Uarb	Kontr	Godjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000					
 E39 Volda - Furene Normalprofil hovedveg og gate		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	aststa		
		Prosjekt for	Region midt		
		Prosjekt av	Region midt		
		Prosjektnummer	405117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer			
		Byggesaksnummer	2016001		
		Målestokk	A1 1:100		
Reguleringsplan					
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer /	
jonnis	xxxxxx	xxxxxx		revisjonsboksstav	
				F001	

# Normalprofil T 9,5

Mål=1:100



Vann- og frostsikringsmetode blir valgt i byggefasen. Metoden som er vist her, er en illustrasjon gjengitt fra prosjektet "Moderne vegtunneler", og viser prinsippet med helstøpt tunnelhvelv.

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
Kartgrunnlag tatt ut 15.01.2016, Euref89 NTM Sone 6, NN2000					
 <b>Statens vegvesen</b>		Tegningsdato	2017-09-01		
		Bestiller	aststa		
E39 Volda - Furene Normalprofil tunnel T9.5		Produsert for	Region midt		
		Produsert av	Region midt		
Reguleringsplan		Prosjektnummer	4 05117		
		Delprosjektnummer	15E0039R_050		
		Saksnummer			
		Byggverksnummer	2016001		
		Målestokk	A3	1:100	
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer /	
jonmis	xxxxxx	xxxxxx		revisjonsbokstav	<b>F002</b>





## SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Per Heltne

Arkivsak nr.: 2013/109

Arkivkode: 2012012

Utvalsaksnr

Utval

Møtedato

140/17

Formannskapet

02.10.2017

### **PLANID 2012012 FYLKESVEG 651 - E39 SMÅBÅTHAMNA - ELVADALEN. VIDARE FRAMDRIFT - ORIENTERING OM ALTERNATIVE TRASEAR FRÅ STATENS VEGVESEN**

#### **Saksopplysningar/fakta:**

Eg viser til tidlegare saksgang vedkomande plan for E39 mellom Elvadalen og Volda Hamn. Det planframlegget som i 2016 vart fremja av Statens Vegvesen med sikte på slutthandsaming, vart ikkje godkjent av kommunen. Jf. Formannskapssak 14/16.

Kopi av saka ligg ved til orientering.

Statens vegvesen har no starta opp att planprosessen med grunnlag i dette vedtaket.

I samband med dette har dei også gjort nye vurderingar av eksisterande bruer m.v.

I møte med kommuneadministrasjonen har Statens Vegvesen også gjort kjent at dei ynskjer å gjere ny vurdering av alternativ veglinje sør for elva.



Tidlegare vurdert alternativ veglinje

Eit slikt alternativ var også vurdert i tidleg fase i tidlegare planprosess, men vart då av ulike årsaker forkasta og ikkje gått vidare med. Etter ny vurdering ynskjer St.VV å sjå nærare også på ei tilpassa løysing på denne sida av elva som alternativ.

**Statens vegvesen vil i møte den 2.10.2017 orientere Volda Formannskap nærare om status for dette planprosjektet. Her vil også spørsmål om ein skal ta opp att eit slikt alternativ sør for elva bli nærare drøfta.**

#### **Vurdering og konklusjon:**

Dersom kommunen (formannskapet) finn å ville gå vidare med eit slikt alternativ for veglinje i reguleringsplan, vil det sjølvsagt bli varsla på vanleg måte i samsvar med plan og bygningslova §12-8.

Rune Sjurgard  
Rådmann



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 08.11.2016  
Tid: 12.30–14.00  
Referent: Astrid Eide Stavseng

Sakshandsamar/telefon:  
<Sakshandsamars namn / tlf>  
Vår dato: 21.11.2016  
Vår referanse:

### E39 Volda hamn–Elvegata. Referat frå møte med Volda kommune 08.11.2016

**Møte nr:** 2  
**Stad:** Volda rådhus  
**Møteleiar:** Astrid Eide Stavseng/Robin Sætre  
**Til stades:** Jørgen Amdam, Torgeir Stensø, Per Heltne, Rune Sjurgard, Asbjørn Aasebø, Berit Sandvik Skeide, Rune Totland, Stefan N. Halck, Robin Sætre, Astrid Eide Stavseng  
**Forfall:** Fyll inn.  
**Kopi til:** Vidar Neraas, vegavd. Møre og Romsdal

#### Formål med møtet

*Volda kommune v/formannskapet gjorde i januar 2016 vedtak om å ikkje godkjenne reguleringsplanen for E39 Volda hamn–Elvegata (vedtak PS 14/16). I vidareføring av planlegginga er det behov for ei drøfting av løysing i det aktuelle området av Volda sentrum.*

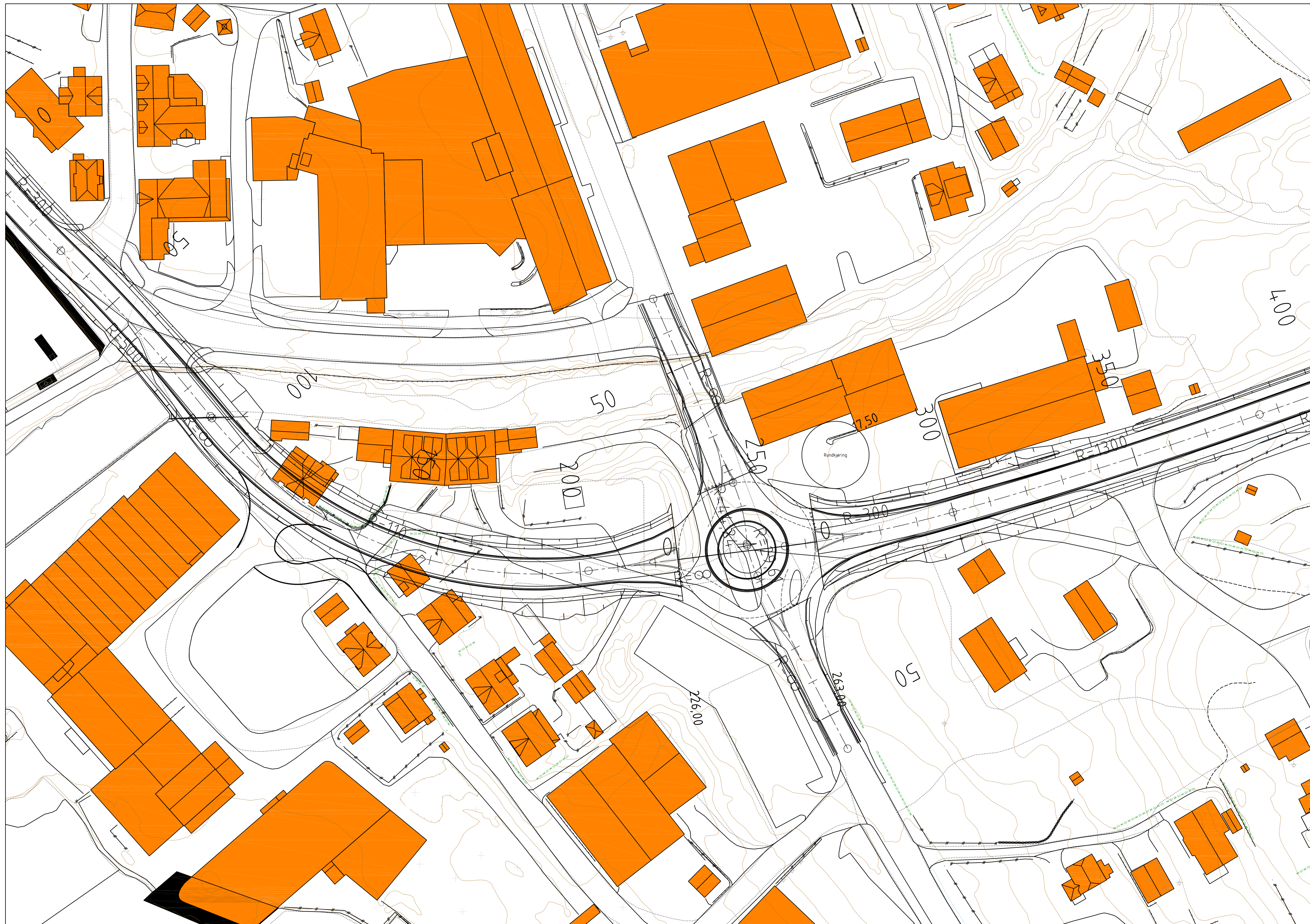
#### Status for aktuelle tiltak i Volda sentrum, utgangspunkt for møtet og vurdering av aktuelle alternative løysingar

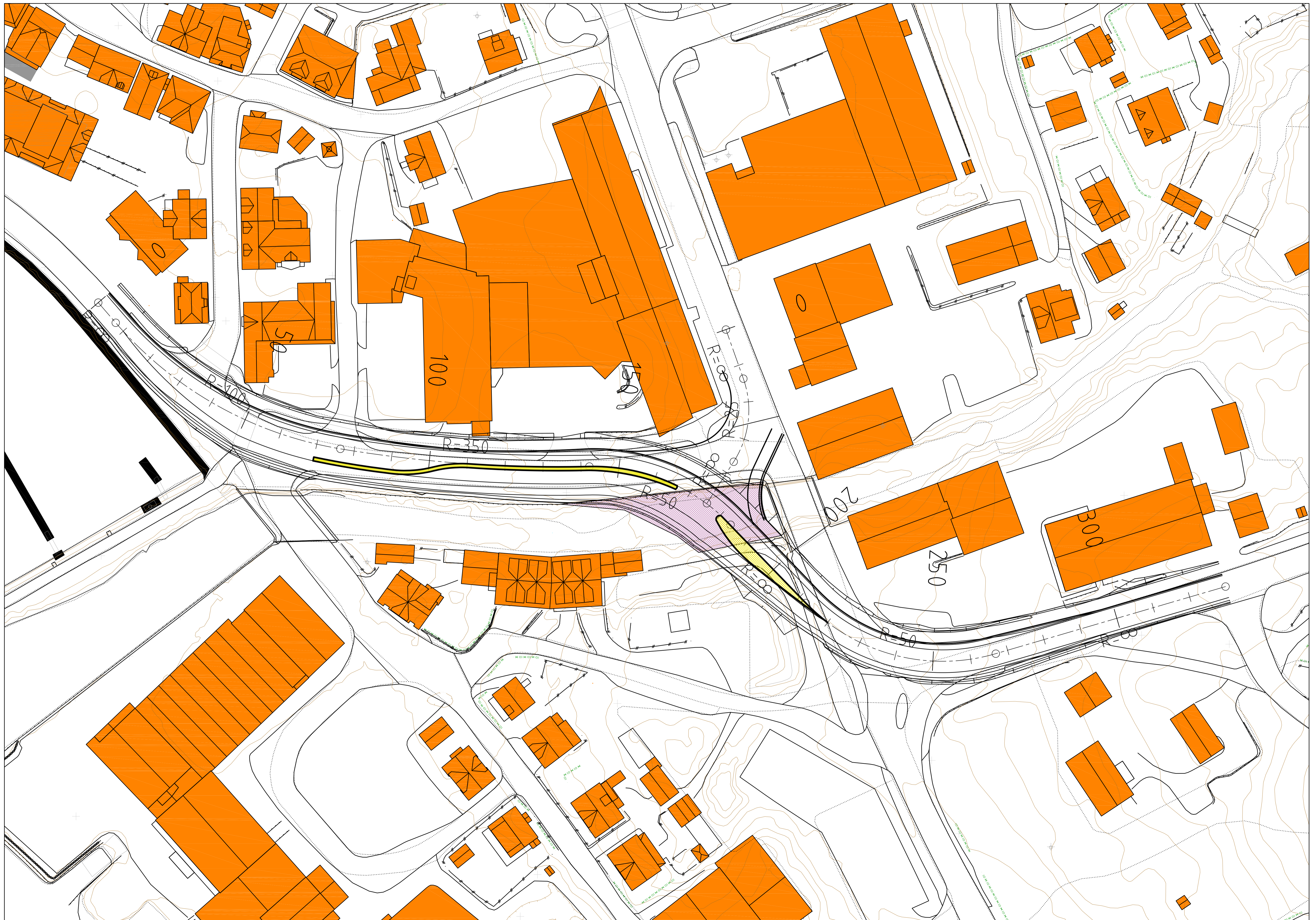
- Volda kommune og SVV hadde eit gjensidig orienteringsmøte 18.08.16.
- Gjennom prosjektet «Mellom bygningane i Volda sentrum» har Volda kommune engasjert Nordplan AS til å detaljprosjektare ei definert strekning av Hamnegata til miljøgateprofil, samt eit område i Elvadalen definert som 'Bru og turveg mellom sentrum og Presteholmen'.
- I tidlegare tilbakemelding til kommunen vedk. sistnemnde prosjekt, har SVV formidla at løysingar som vert prosjektert i dette området ikkje må

Ansvar / frist

	Ansvar / frist
<p>vere premissgivande for hovudgrep i reguleringsplanen. Kommunen er samde i at ein må ha tett dialog om dei aktuelle løysingane og grensesnittet i begge delområda.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguleringsplan for E39 Volda hamn–Elvadalen vart ikkje vedteken i Volda kommunestyre i januar 2016.</li> <li>• Frå SVV si side vil ein prioritere å få ferdigstilt ein reguleringsplan for den aktuelle strekninga, og ønskjer i samarbeid med kommunen å finne løysingar som er i tråd med målsettingane for prosjektet, og som både SVV og kommunen kan stå inne for.</li> <li>• Mange alternative løysingar vart drøfta og vurdert i reguleringsprosessen i 2014–15. Fleire av alternativa vart i møtet drøfta og sett på på nytt, for å sjå om dei kan vere gjennomførbare med nokre justeringar.</li> <li>• Berekningar utført av SVV tyder på at årstdøgntrafikken (ÅDT) vil halde seg stabil om lag på dagens nivå, trass i at det vert etablert tunnel mellom Volda og Furene. Industrigata har i tillegg fått tilført meir trafikk frå bustadfeltet nord–aust for krysset. Kryssutforming Industrigata x E39 er ei av hovudutfordringane i prosjektet.</li> <li>• Det vart drøfta moglegheitene for å erstatte eksisterande bru mellom Elvegata og Industrigata med ei ny bru som er noko skråstilt samanlikna med eksisterande bru. Med ei slik løysing vil ein få etablert eit T–kryss til Industrigata. I anleggsperioden vil ein vere avhengig av å nytte vegen mellom Ristevegen og Hamnegata og dagens kommunale bru retning Holmen.</li> <li>• Dette føreset at vegen med noko bearbeiding vil ha akseptabel stigning, og vidare at brua er dimensjonert for denne trafikken. Ein må også sjekke tilhøva knytt til 200–års flaum og om vannlineberekningane vil vere utslagsgjevande for ei slik mellombels løysing.</li> <li>• Denne løysinga fordrar at tilkomst til kjøpesenteret frå Holmen (på elvasida) vert stengt.</li> <li>• Løysing og trafikkavvikling i anleggsperioden fordrar også at E39 er omlagt via Volda–Furene.</li> <li>• Når det gjeld avklaring i høve vidareføring av ev. alternativ inn mot planprosess etter PBL, har reguleringsplanen status som ikkje godkjent. Skulle dette bli ei løysing begge partane ser føre seg å gå vidare med, må ein i korte trekk ta ein utsjekk i høve varsla plangrenser, og vidare omarbeide plandokumenta før desse vert sendt kommunen for handsaming til offentleg ettersyn.</li> </ul>	

	Ansvar / frist
<p><u>Oppfølging til neste møte</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• SVV teiknar ut grovskisse av aktuelt alternativ, samt sjekkar stigning på omkøyringsveg.</li><li>• Volda kommune sjekkar om brua i Hamnegata er dimensjonert for å kunne brukast som omkøyringsveg i anleggsfasen.</li></ul>	Rune Totland 28.11.2016
<p>Ålesund, 21.11.2016 Astrid Eide Stavseng, referent</p>	







## SAKSDOKUMENT

---

Sakshandsamar: Torgeir Stensø

Arkivsak nr.: 2016/1025

Arkivkode: L05

---

**Utvallsaksnr**

**Utval**

**Møtedato**

153/17

Formannskapet

02.10.2017

### GRUNNAVTALAR BRUER OG TURVEG I ELVADALEN

#### Administrasjonen si tilråding:

1. Avtale om overdraging av eit areal på ca 21 m<sup>2</sup> frå eigar av gnr 19 bnr 778 Volda Eigedom AS til Volda kommune, vert godkjent.
2. Avtale mellom Møre Konfeksjon AS, MKV Eigedom AS og Volda kommune vedrørende løyve til bygging av bru og turveg på gnr 29 bnr 9,44 og 48, vert godkjent.
3. Avtale om overdraging av eit areal på 75 m<sup>2</sup> frå eigar av gnr 19 bnr 999 Marie Halkjelvik og Emma Halkjelsvik til Volda kommune, vert godkjent.
4. Avtale om overdraging av eit areal på 155 m<sup>2</sup> frå eigar av gnr 19 bnr 107 Dalsbygd Mek verkstad AS til Volda kommune, vert godkjent.
5. Volda kommune sine kostnader med frådeling av eigedomane samt utbetaling av kr 101 660,- knytt til vilkåra i avtalane vert å dekkje innanfor rammene til sentrumsprosjektet.

#### Vedleggsliste:

Avtale mellom eigarar av gnr 19 bnr 778 Volda Eigedom AS og Volda kommune

Avtale mellom eigarar av gnr 29 bnr 9,44 og 48 Møre Konfeksjon AS/MKV Eigedom AS og Volda kommune

Avtale mellom eigarar av gnr 19 bnr 999 Marie Halkjelvik/Emma Halkjelsvik og Volda kommune

Avtale mellom eigar av gnr 19 bnr 107 Dalsbygd Mek verkstad AS og Volda kommune  
Prosjektplan for turveg mellom Volda sentrum og Elvadalen



## Uprenta saksvedlegg:

### Samandrag av saka:

Det er gjennomført grunnforhandlingar om avtalar på eigedomar som planleggast nytta til bruer og turveg mellom sentrum og Presteholmen – eitt av tiltaka i sentrumsprosjektet MBV. For å kunne iverksette tiltaket som no er ferdig prosjektert er det behov for godkjenning av desse avtalane.

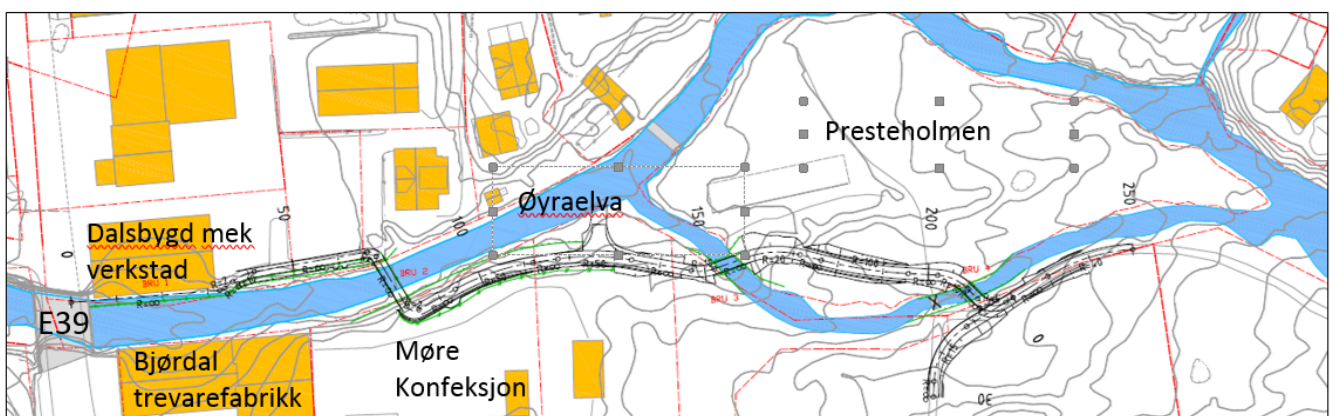
### Saksopplysningar/fakta:

I samband vedtak om realisering av prosjektert turveg mellom Volda sentrum og Presteholmen er forhandlingar om avtalar for det som gjeld bruk av grunn i området fullført. Grunneigarane har vist positiv interesse for kommunen sitt prosjekt og bidratt konstruktivt til å finne løysingar som partane er tente med.

Tiltaket som utgjer eitt av byggstega i sentrumsprosjektet MBV omfattar etablering av ca 200 m gangveg samt fleire brukonstruksjonar/elvekryssingar - er vedteke gjennomført i f-sak PS 79/17 den 16.05.2017. Vedtaket var slik:

- 1. Bygging av bru/turveg mellom Presteholmen og sentrum kan starte så snart grunnavtalar er på plass, pristilbod for prosjektet er innhenta og anlegget er godkjend av bygningsmyndet. Kostnadar med prosjektet vert dekt innanfor rammene til løyvde midlar på investeringsbudsjettet (kommunal del sentrumsutvikling) og med tilskot frå fylkeskommunen tilsvarande 1/3 av totalkostnadane. Eventuell redusert økonomisk deltaking av næringslivet sin 1/3 del skal dekkast opp av Volda kommune innanfor budsjettamma for sentrumsprosjektet.*
- 2. Del av sentrumsprosjektet «Mellom Bygningane i Volda» som vedkjem mobilisering, handlingsplan for handel, Her&No-prosjekt (Volda Næringsforum sin del), vert vidareført i 2017 og vert dekt innanfor rammene til løyving på investeringsbudsjettet – kommunal del sentrumsutvikling innanfor ei ramme på kr inntil 325 000 eks mva. (dvs. 50 % Volda kommune og 50 % tilskot frå Møre og Romsdal fylkeskommune).*
- 3. Organisering av sentrumsprosjektet «Mellom Bygningane i Volda» - partnerskaps-avtale m.m. skal evaluerast i samband med budsjettprosess hausten 2017.*
- 4. Detaljprosjekteringa av gatemiljøtiltak i området E39/Hamnekvartalet skal fullførast. Dei elementa i ferdig detaljplan som ikkje samsvarer med gjeldande reguleringsplan vert å handsame som dispensasjon ifrå reguleringsplan.*

Området ein no har forhandla fram avtalar på gjeld ei strekning ved Øyraelva på om lag 250 m – vist på kartet nedom



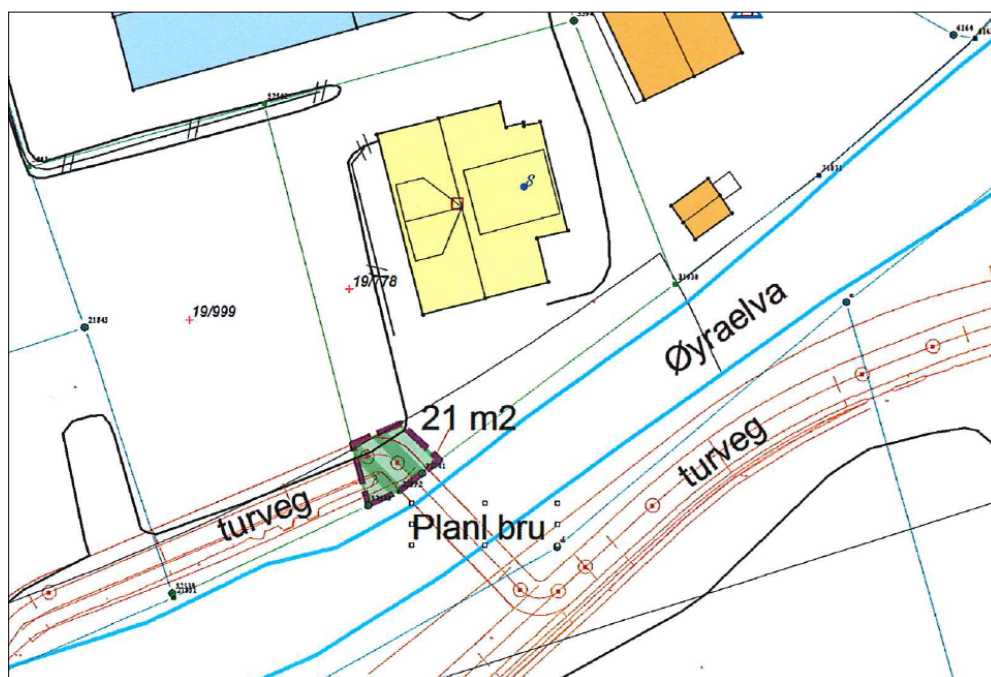
Turvegen vil verte kobla til brua ved E39 og bygd som ein brukonstruksjon langs fasaden på Industrigata 21, vidare langs parkeringsplass på nordsida av elva til elvekryssing ca 60 m frå utgangspunktet ved E39.

På sørsida av elva vil turvegen verte bygd i terrenget fram til ei kryssing av «innsteløpet» av Øyraelva ut til sjølve Presteholmen.

Om lag midt på Presteholmen vil ei ny gangbru knyte den nye vegen saman med eksisterande turveg i Elvadalen og ein vil såleis etablere eit samanhengande turvegsamband mellom Volda sentrum og Rotevatnet.

#### **Avtale på gnr 19 bnr 778 – heimelshavar: Volda Eigedom AS.**

Grunnavtalen gjeld for eit areal på ca 21 m<sup>2</sup> vist på kartutsnittet nedom som skal overdragast til kommunen. Arealet er i gjeldande reguleringsplan avsett til friområde.



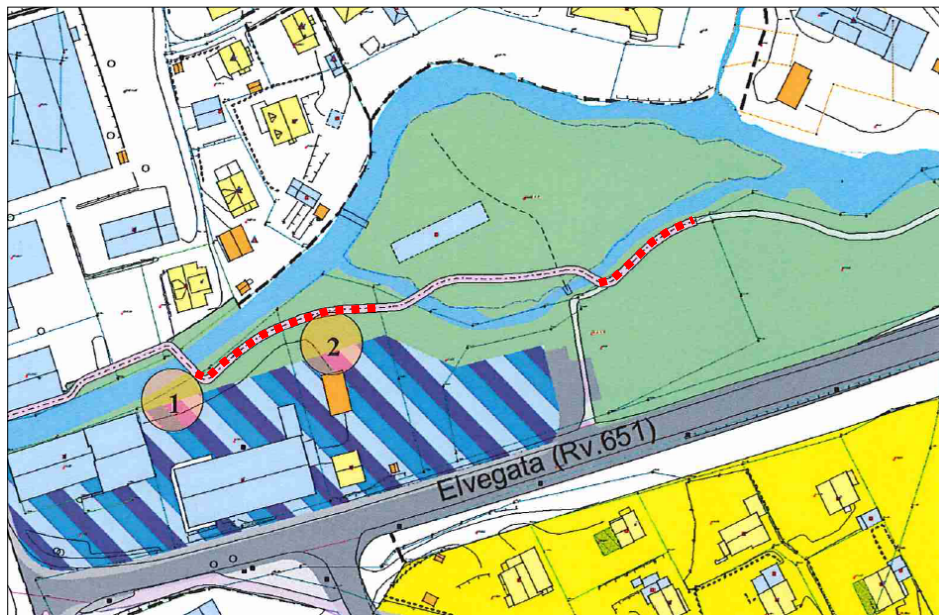
Under forhandlingane har ein – på vilkår – imøtekome eit ønskje frå grunneigar om at kommunen skal vurdere framtidig søknad om justering av reguleringsplan slik at det mogleggjer garasjeplassering på arealet mellom bustaden og elva. Arealet er i dag utlagt til friområde i reguleringsplan.

På bakgrunn av arealet sin storleik samt at grunnprisen vil ligge på kr 10,-/m<sup>2</sup> ville utbetalt beløp verte så lite at ein ikkje har funne grunn ta dette inn som vilkår i avtalen.

Avtalen gir kommunen løyve til å rekvirere deling- og oppmålingsforretning. Kommunen dekkjer alle kostnader med dette.

**Avtale på gnr 29 bnr 9,44 og 48 – heimelshavarar Møre Konfeksjon AS, MKV Eigedom AS.**

Grunnavtalen gjeld for turvegareal over fleire eigedomar vist med raud stipla linje på kartutsnittet nedom:

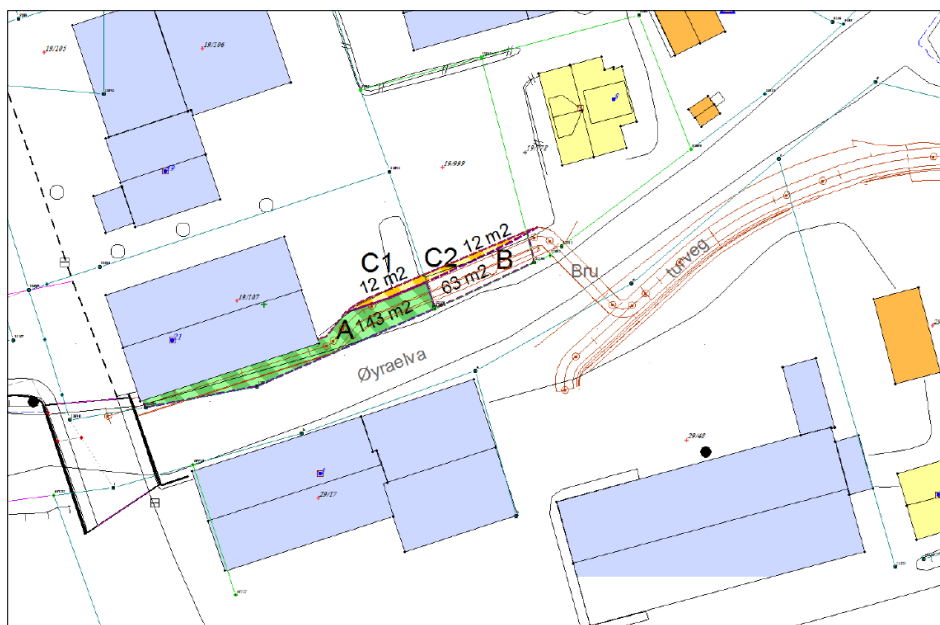


Det aktuelle arealet er i gjeldande reguleringsplan avsett til friområde. Det er semje om å vente med eventuell overdraging av grunn til etter at arealdelen av kommuneplanen er vedteken. Grunneigar ønskjer ei justering av regulerte grenser mellom utbyggingsområdet og friområdet og har gjort framlegg om dette i kommuneplanprosessen. For å kome i mål med grunnavtalen i dette området no har ein i avtaleteksta lagt inn ei formulering der kommunen stiller seg positiv til ei justering av slik grense, men at dette likevel skal vurderast på fritt grunnlag i kommuneplanprosessen

Det er elles avtalt nokre punkt som vedkjem den teknisk utforminga av turveganlegget, m.a. skal det kunne byggast snuplass for driftskøyrety på gbr 29/44 og prosjektert gjerde skal lengast inn på gbr 29/44.

**Avtale på gnr 19 bnr 107 – heimelshavar: Dalsbygd Mek varkstad AS**

Grunnavtalen gjeld for turvegareal over fleire eigedomar vist på kartutsnittet nedom og er merka som A og C1.



Parsell A er i reguleringsplanen avsett til friområde og skal overdragast til Volda kommune for ein avtalt pris på kr 10,-/m<sup>2</sup>.

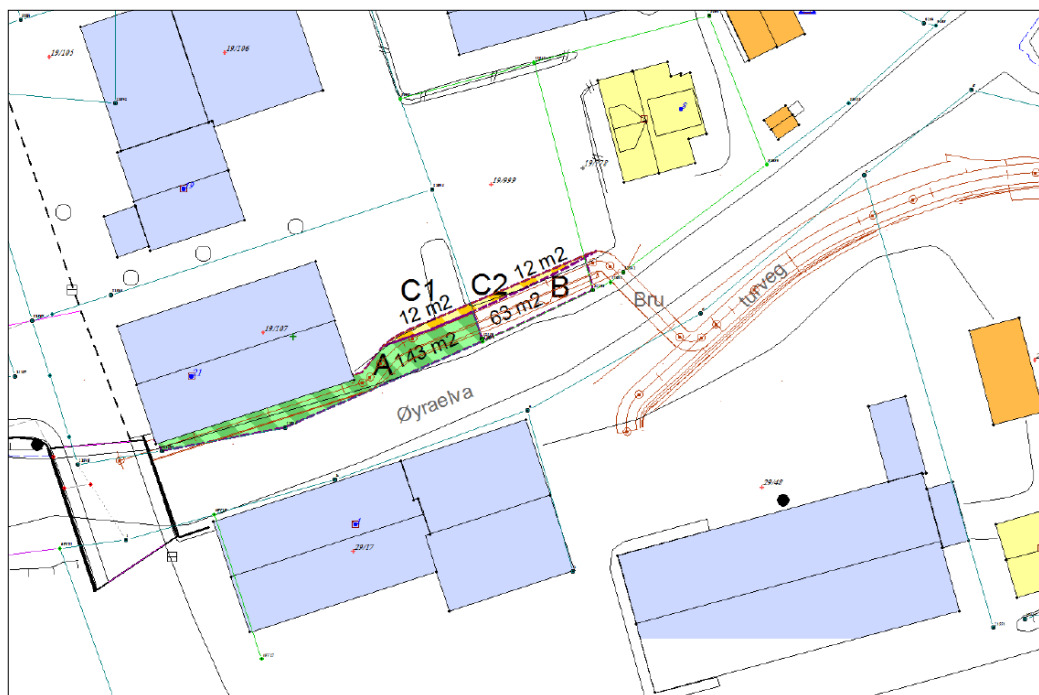
Parsell C1 er i kommuneplanen avsett til industri/forretning/kontor og skal overdragast til Volda kommune for ein avtalt pris på kr 1650,-/m<sup>2</sup>.

Kommunen får løyve til å etablere turveg som prosjektert inntil fasade på bygget i Industrigata 21. Elles er det i avtalen lagt inn nokre vilkår av teknisk karakter som gjeld rømningsveg frå kjellarplan i bygg, løyve til montering av stillas på brukonstruksjonen under framtidig vedlikehaldsarbeid på bygget i Industrigata 21.

Avtalen gir kommunen løyve til å rekvirere deling- og oppmålingsforretning og kommunen dekkjer alle kostnader med dette.

### **Avtale på gnr 19 bnr 999 – heimelshavarar: Marie Halkjelvik og Emma Halkjelvik.**

Grunnavtalen gjeld for turvegareal over fleire eigedomar vist på kartutsnittet nedom og er merka som B og C2.



Parsell B er i reguleringsplanen avsett til friområde og skal overdragast til Volda kommune for ein avtalt pris på kr 10,-/m<sup>2</sup>.

Parsell C2 er i kommuneplanen avsett til industri/forretning/kontor og skal overdragast til Volda kommune for ein avtalt pris på kr 1650,-/m<sup>2</sup>.

Eigarane er i avtalen gitt ein kompensasjon på kr 60 000,- for påført ulempe på deira eigedomar i området. Kompensasjonen gjeld for tap av noko areal som i dag nyttast til parkering samt for at det vert etablert brukonstruksjonar nær inntil fasade på bygget i Industrigata 21 – noko som gjer vedlikehald av bygg/fasade meir komplisert.

Avtalen gir kommunen løyve til å rekvirere deling- og oppmålingsforretning og kommunen dekkjer alle kostnader med dette.

[Sjekkliste for kommuneplan, samfunnsdelen. Slett linken etter bruk.](#)

**Helse og miljøkonsekvensar:**

[Sjå sjekkliste, slett denne linken etter bruk.](#)

**Økonomiske konsekvensar:**

Følgjande kostnadar er knytt til avtalane:

Kjøp av grunn regulert til friområde: 206 m<sup>2</sup> x kr 10,- = kr 2 060,-

Kjøp av grunn regulert til industri/forretning/kontor: 24 m<sup>2</sup> x kr 1650,- = kr 39 600,-

Kompensasjon for påført ulempe: = kr 60 000,-

Sum = kr 101 660,-

I tillegg kjem kostnadar med deling og oppmålingsforretning.

Kostnadane vert dekt innanfor ramma til sentrumsprosjektet

**Beredskapsmessige konsekvensar:****Vurdering og konklusjon:**

Vilkåra i grunnavtalane som vedkjem turvegbygging mellom sentrum og Presteholmen er – slik rådmannen vurderer det – akseptable og eg tilrår godkjenning.

Rune Sjurgard  
Rådmann

Jørgen Vestgarden  
utviklingssjef

**Utskrift av endeleg vedtak:**

Volda Eigedom AS v/Tarjei Vassbotn, Vikebygdvegen 202, 6104 Volda

Møre Konfeksjon AS, Postboks 10, 6101 Volda

MKV Eigedom AS, Elvegata 3, 6103 Volda

Marie Halkjelsvik, Oklabakken 5A, 6155 Ørsta

Emma Halkjelsvik, Elvegata 20, 6103 Volda

**Klageinstans:**

# AVTALE

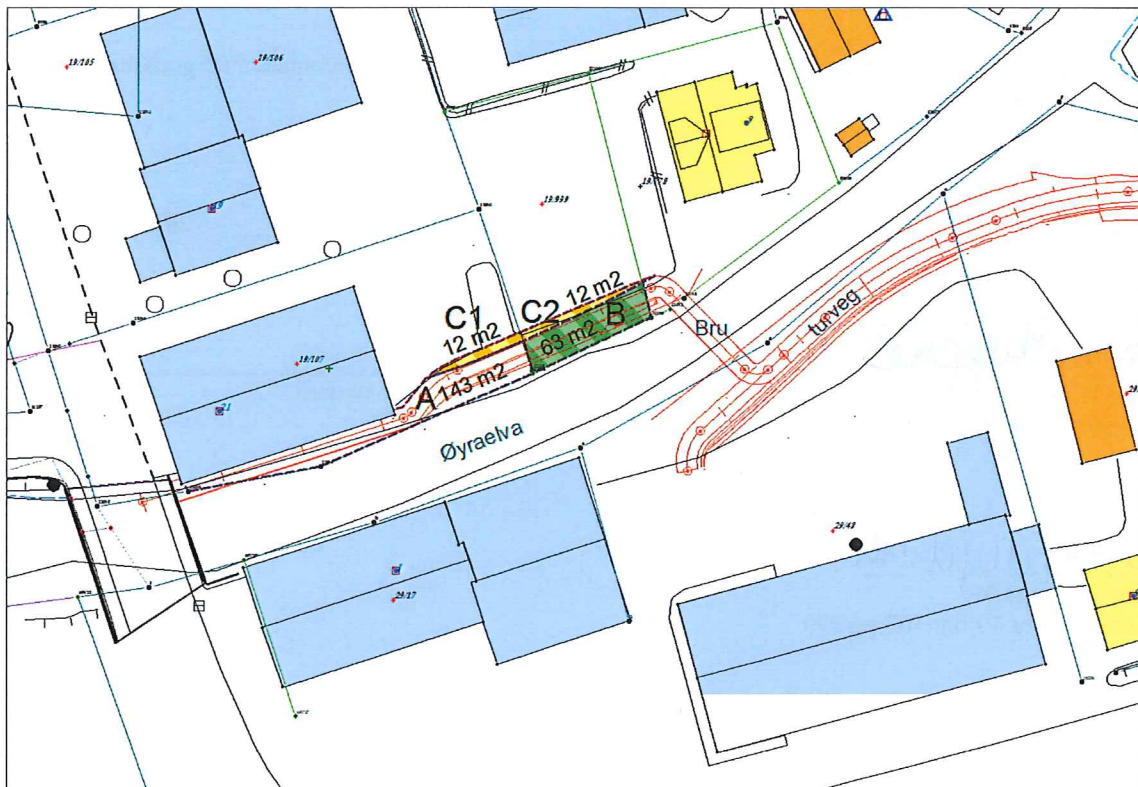
Mellom eigarar av gnr. 19 bnr. 999 Marie Halkjelsvik og Emma Halkjelsvik

og

Volda kommune

er det inngått slik avtale:

1. Marie Halkjelsvik og Emma Halkjelsvik overdrag til Volda kommune ein parsell frå eigedomen gnr. 19 bnr. 999. Den aktuelle parsellen er vist med grøn skravur på kartet nedom og er merka B.



2. Parsellen måler om lag 63 m<sup>2</sup> og skal nyttast til friområde/turveg i samsvar med vedteken arealbruk i reguleringsplan for Elvadalen, godkjent 28.08.1997. Eit areal på ca 12 m<sup>2</sup> - merka C2, ligg utanfor det som er avsett til friområde i reguleringsplanen men inngår som ein del av overdraginga.
3. Partane er samde om at grunnprisen skal vere kr 10,- /m<sup>2</sup> for det som gjeld friområde og kr 1650,- /m<sup>2</sup> for det som gjeld areal C2.

4. Som kompensasjon for påført ulempe skal kommunen dekkje kostnadar med asfaltering av parkeringsplass på eigedomen gnr 19 bnr 999 med eit beløp på kr 60 000,-.
5. Alt ansvar for tryggleik, drift og vedlikehald av turvegen ligg på Volda kommune.
6. Grensene for parsellen som skal overdragast skal oppmålast og grunneigarane gjev med dette Volda kommune fullmakt til å rekvirere kart- og delingsforretning på sine vegner. Alle utgifter i samband med oppmåling og tinglysing av målebrev/matrikkelbrev og skøyte skal dekkast av Volda kommune.
7. Når grunnen er oppmålt, skal grunneigarane innan 30 dagar utferde heftefritt skøyte.
8. Avtalen er utferda i 3 (-tre-) eksemplar. Eitt til kvar av partane og eitt eksemplar som skal sendast Statens kartverk i samband med tinglysing av matrikkelbrevet.
9. Tvist eller tvil vedkomande tolking og gjennomføring av denne avtalen skal avgjerast ved ordinær rettgang ved Søre Sunnmøre Tingrett.
10. Denne avtalen er bindande for grunneigar ved underskrift og for kommunen etter godkjenning i rette styreorgan.

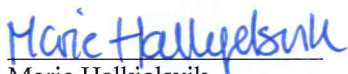
Volda, 15/9- 2017



Emma Halkjelsvik  
Grunneigar gbr 19 bnr 107 og 999

Volda, \_\_\_\_\_ 2017

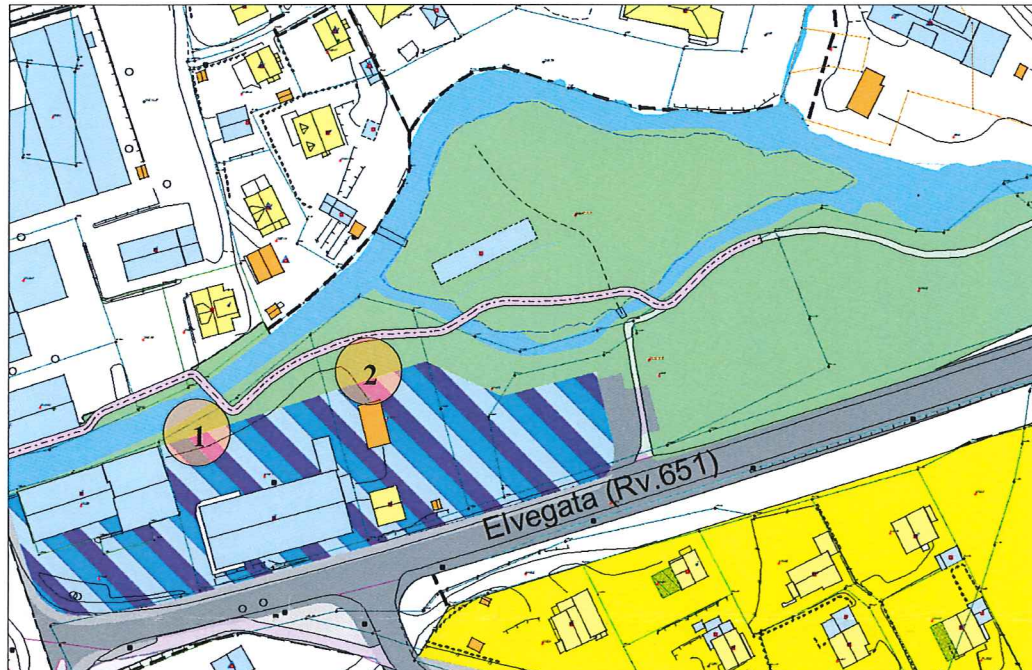
\_\_\_\_\_  
Jørgen Amdam  
ordfører



Marie Halkjelsvik  
Grunneigar gbr 19 bnr 107 og 999

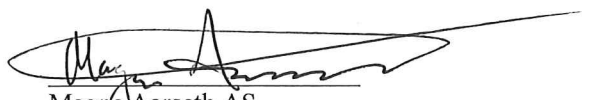
# Avtale

1. Møre Konfeksjon AS/MKV Eiendom AS gir Volda kommune løyve til å bygge og ha liggande turveg over eigedomane gnr. 29 bnr. 9, 44, 48 som vist med lys raud farge på vedlagte kart. Slik rett kan tinglysast.



2. Det visast til detaljprosjekt for Elvadalen utarbeidd av Nordplan AS. Følgjande endringar avtalast i høve dette:
  - Prosjekttert avkøyrsløse ved pkt 1 i kartet, skal ikkje byggast. Dersom det syner seg å vere behov for fysisk avgrensing av gang- og sykkeltrafikk gjennom området ved pkt 1, kan grunneigar og kommunen ordne dette i samråd. For å kompensere for bortfall av driftsavkøyrsløse ved pkt 1, skal det byggast snuplass på nordsida av trurvegen ved pkt 2.
  - Prosjekttert gjerde ved pkt 2 i kartet, skal lengast i noko grad inn på gbr 29/44.
3. Ny avtale for det som gjeld overdraging av grunn mellom partane skal forhandlast fram når kommuneplanen for Volda er vedteken.
4. Kommunen stiller seg positiv til ei justering av grensene mellom utbyggingsområdet og friområdet, men moment som går på endring til nye formål innanfor utbyggingsområdet - t.d til bustadføremål/endra avkøyrsløse m.m - skal vurderast på fritt grunnlag i den pågåande kommuneplanprosessen.

Volda, 25/8 2017

  
Magne Aarseth AS  
MKV Eiendom AS/Møre Konfeksjonsfabrikk AS  
Grunneigar gbr 29 bnr 9,44 og 48

Volda, \_\_\_\_\_ 2017

\_\_\_\_\_  
Jørgen Amdam  
ordfører





# AVTALE

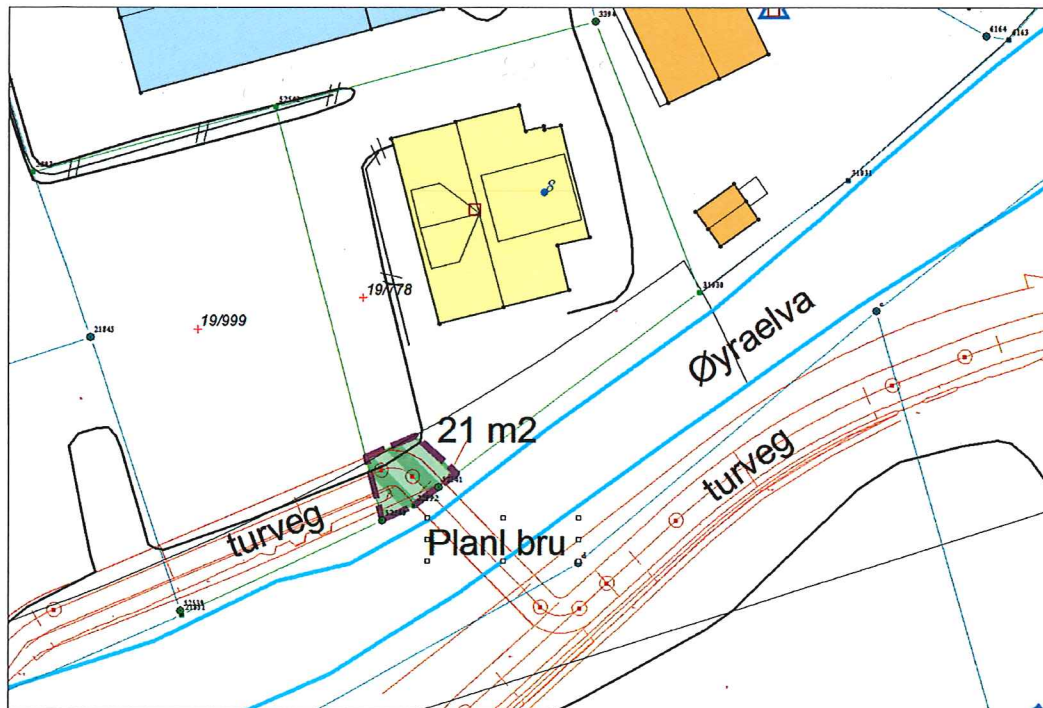
Mellom eigarar av gnr. 19 bnr. 778 Volda Eigedom AS

og

Volda kommune

er det inngått slik avtale:

1. Volda Eigedom AS overdrer til Volda kommune ein parsell frå eigedomen gnr. 19 bnr. 778. Den aktuelle parsellen er vist med grøn skravur på kartet nedom.



1. Parsellen måler om lag 21 m<sup>2</sup>, og skal nyttast til friområde/turveg i samsvar med vedteken arealbruk i reguleringsplan for Elvadalen, godkjent 28.08.1997.
2. Som del av avtalen aksepterast det at grunneigar utarbeider plan for utbygging av garasje/parkeringsplass på areal sør for bustadbygget. Planen skal først godkjennast av kommunen og vil verte handsama som ei mindre vesentleg reguleringsendring dersom tiltaka medfører bruk av areal regulert til friområde.  
Det er eit vilkår at planen vert utarbeidd med landskapsarkitektkompetanse og har ei utforming der det vert nytta naturmaterialar og naturtilpassa element i skråningsoppbygginga, helst med

murar i to nivå (terrassering). Det er ønskeleg at det er sett av plass til vegetasjonsbelte mellom elvekanten og skråningsfot/mur og at ein etablerer ei estetisk god avgrensing mot elva. Som del av planen må det utarbeidast snitt-teikning.  
Planen må vere godkjent av Vassdragsvesenet (NVE).

3. Grensene for parsellen som skal overdragast skal oppmålast og grunneigar gjev med dette Volda kommune fullmakt til å rekvirere kart- og delingsforretning på sine vegner. Alle utgifter i samband med oppmåling og tinglysing av målebrev/matrikkelbrev og skøyte skal dekkast av Volda kommune.
4. Når grunnen er oppmålt, skal grunneigar innan 30 dagar utferde heftefritt skøyte.
5. Avtalen er utferda i 3 (-tre-) eksemplar. Eitt til kvar av partane og eitt eksemplar som skal sendast Statens kartverk i samband med tinglysing av matrikkelbrevet.
6. Tvist eller tvil vedkomande tolking og gjennomføring av denne avtalen skal avgjerast ved ordinær rettgang ved Søre Sunnmøre Tingrett.
7. Denne avtalen er bindande for grunneigar ved underskrift og for kommunen etter godkjenning i rette styreorgan.

Volda, 9. mai 2017

Volda, \_\_\_\_\_ 2017



Tarjei Vassbotn  
Volda Eigedom AS  
Grunneigar gbr 19 bnr 778

Rune Koppernes

Trude Koppernes

Jørgen Amdam  
ordfører

# AVTALE

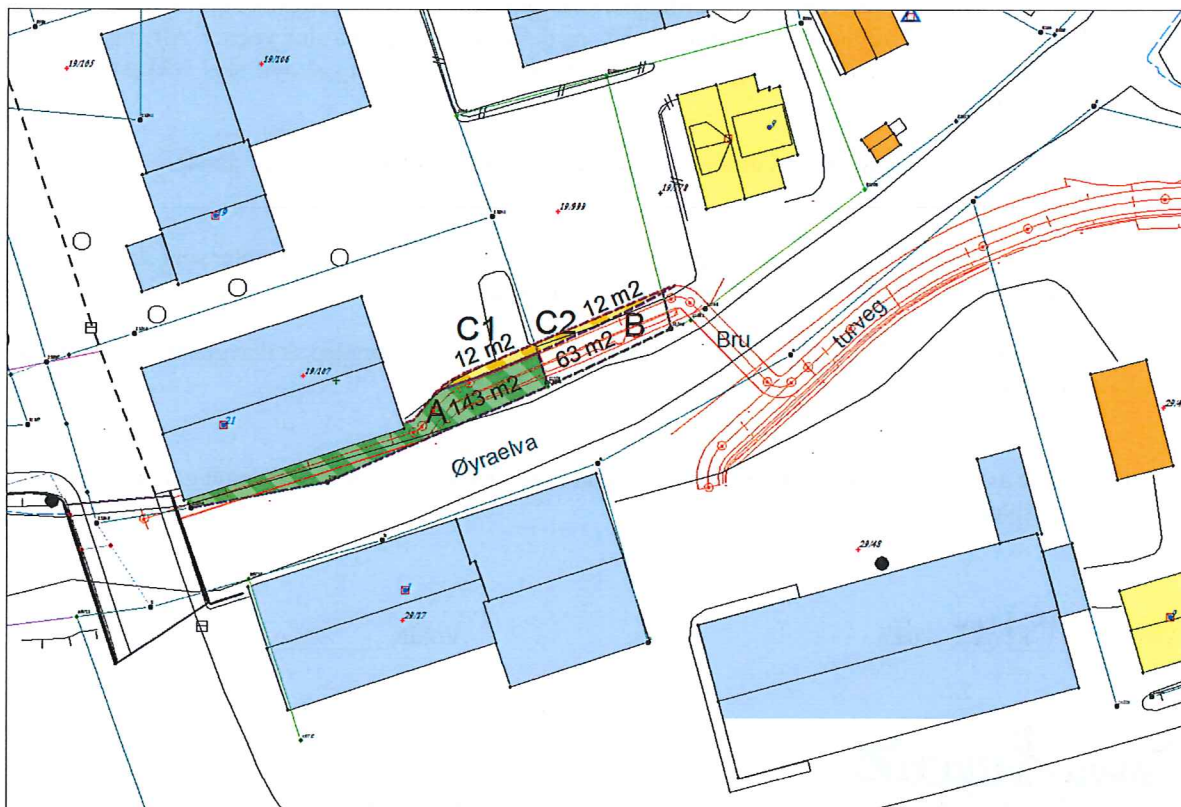
Mellom eigarar av gnr. 19 bnr. 107 Dalsbygd Mek verkstad AS

og

Volda kommune

er det inngått slik avtale:

1. Dalsbygd Mek verkstad AS overdrag til Volda kommune ein parsell frå eigedomen gnr. 19 bnr. 107. Den aktuelle parsellen er vist med grøn skravur på kartet nedom og er merka A.



2. Parsellen måler om lag 143 m<sup>2</sup> og skal nyttast til friområde/turveg i samsvar med vedteken arealbruk i reguleringsplan for Elvadalen, godkjent 28.08.1997. Eit areal på ca 12 m<sup>2</sup> - merka C1, ligg utanfor det som er avsett til friområde i reguleringsplanen men inngår som ein del av overdraginga.
3. Partane er samde om at grunnprisen skal vere kr 10,- /m<sup>2</sup> for det som gjeld friområde og kr 1650,- /m<sup>2</sup> for det som gjeld areal C1.

4. Alt ansvar for tryggleik, drift og vedlikehald av turveg og brukonstruksjonar ligg på Volda kommune.
5. Som del av turveganlegget skal rømmingsveg frå kjellarnivå for bygget i Industrigata 21 ordnast med stige og luke i brukonstruksjonen.
6. Volda kommune får løyve til å montere lys for turvegen på bygget i Industrigata 21. Lysa skal ikkje vere til sjenanse for brukarar av bygget eller ha negativ verknad for leigetakar sine lystilhøve inne i bygget.
7. Eigar av bygget i Industrigata 21 har høve til å montere stillas på brukonstruksjonen for å kunne utføre vedlikehald av fasaden mot turvegen. I samråd med Volda kommune kan turvegen då stengast. Slik stenging skal skje innanfor kortast mogleg tidsrom.
8. Grensene for parsellen som skal overdragast skal oppmålast og grunneigarane gjev med dette Volda kommune fullmakt til å rekvirere kart- og delingsforretning på sine vegner. Alle utgifter i samband med oppmåling og tinglysing av målebrev/matrikkelbrev og skøyte skal dekkast av Volda kommune.
9. Når grunnen er oppmålt, skal grunneigarane innan 30 dagar utferde heftefritt skøyte.
10. Avtalen er utferda i 3 (-tre-) eksemplar. Eitt til kvar av partane og eitt eksemplar som skal sendast Statens kartverk i samband med tinglysing av matrikkelbrevet.
11. Tvist eller tvil vedkomande tolking og gjennomføring av denne avtalen skal avgjerast ved ordinær rettargang ved Søre Sunnmøre Tingrett.
12. Denne avtalen er bindande for grunneigar ved underskrift og for kommunen etter godkjenning i rette styreorgan.

Volda, 15/9- 2017

Volda, \_\_\_\_\_ 2017



Dalsbygd Mek verkstad AS  
Emma Halkjelsvik  
Grunneigar gbr 19 bnr 107

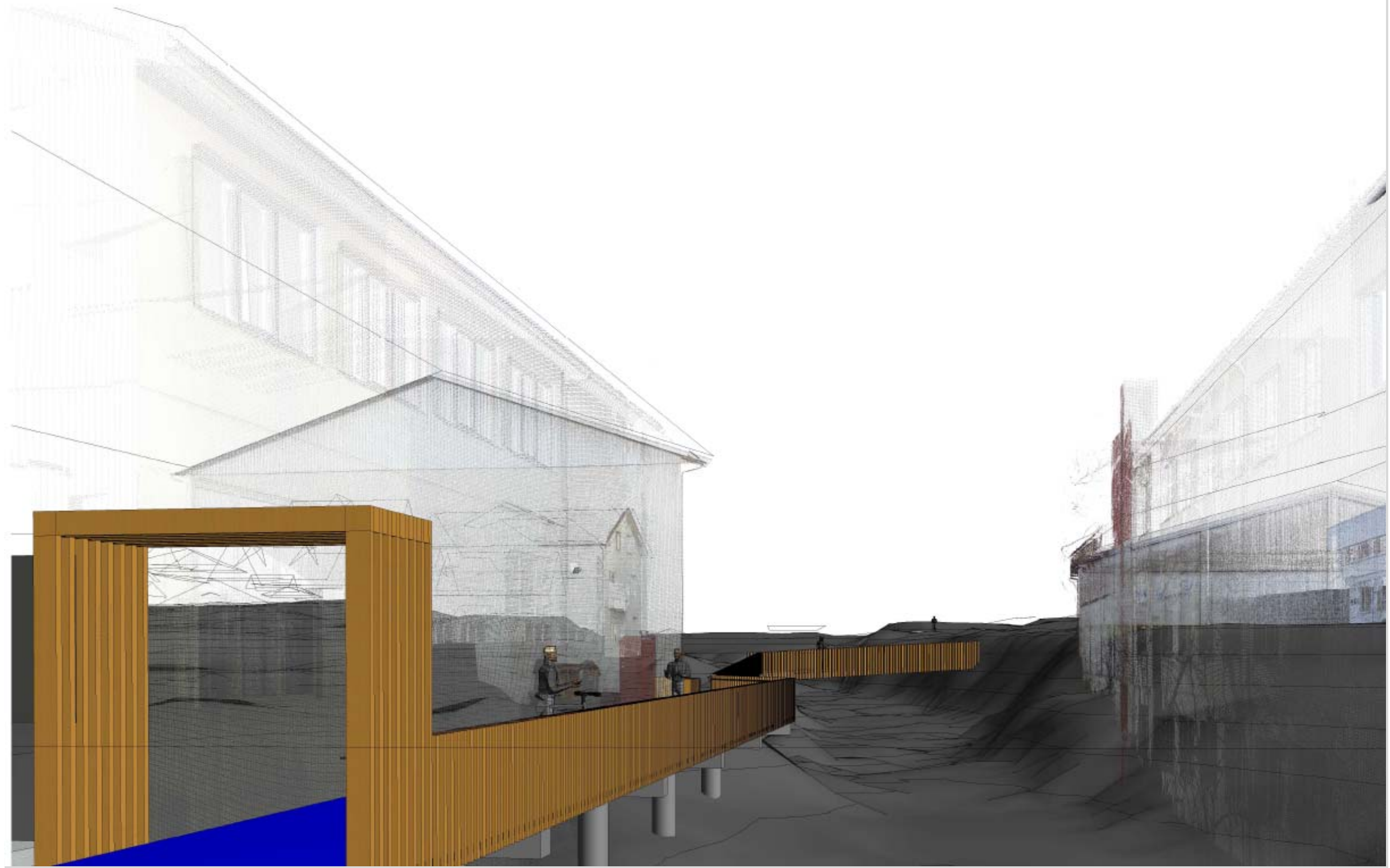
\_\_\_\_\_  
Jørgen Amdam  
ordførar



Dalsbygd Mek verkstad AS  
Marie Halkjelsvik  
Grunneigar gbr 19 bnr 107

Oppdragsgivar Volda Kommune  
Oppdrag Turveg  
Rapport type Anbudstegninger  
Prosjektnr. 16202  
Dato 11.09.2017

Anbudstegninger



**MERKNADER:**

Stål

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.  
Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.

Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)

Bolte kvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.

Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)

Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)

Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)

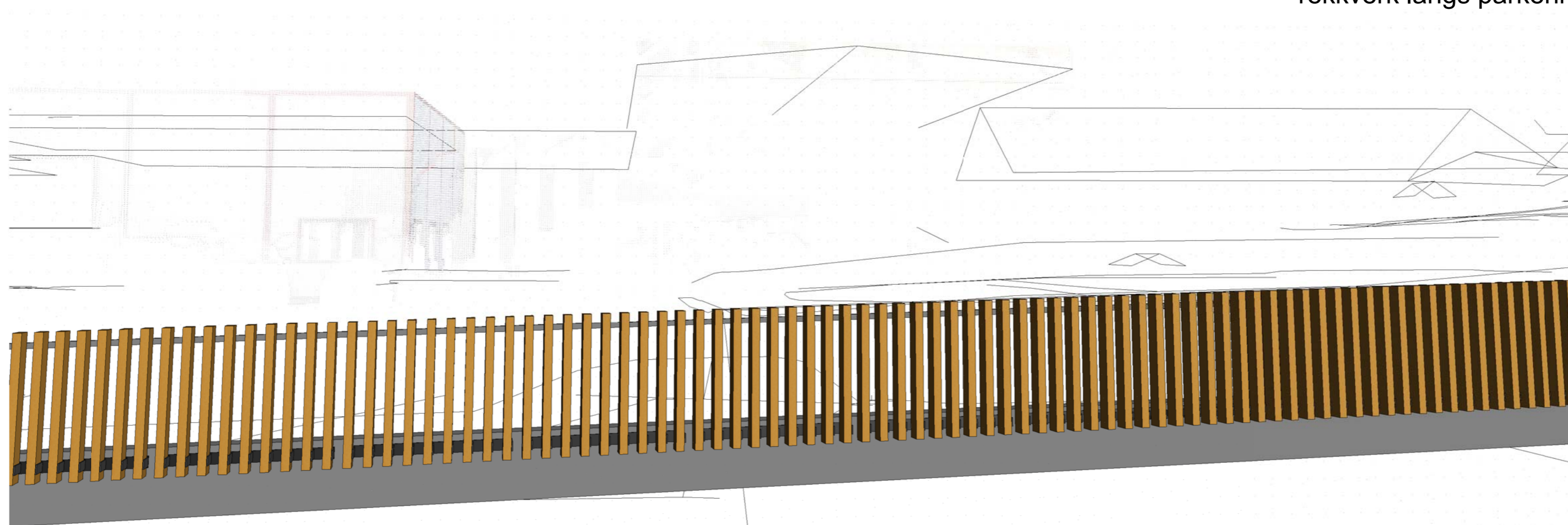
Sveise kvalitet: C (NS-EN ISO 5817)

Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast

Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.

rekkerk langs parkering



C:\Arbeid\Prosjekt\16202 Elvadalen\16202 Elvadalen lokalfile jan.nv

Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato
----------	----------------	---------	-----------

V	VVS	
F	Brann	
E	Elektro	
B	Byggeteknikk	
A	Arkitekt	Nordplan AS
Fagkode	Fag	Aktor

  
**nordplan**  
arkitektur  
konstruksjon  
landskap

Tiltakshavar  
**Volda kommune**

Tiltak  
**Elvadalen**

Teikning av	Teikna av:
rekkerk ved parkering	TL
	Sist kontrollert:
	Sjekkliste:

Teikning type  
**Tilbodeikning Plotta**  
18.08.2017

Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev
	16202	A50.01	A2	

**MERKNADER:**

**Stål**

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.  
 Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009 +A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.  
 Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)  
 Bolte kvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.  
 Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)  
 Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)  
 Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)  
 Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)  
 Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast  
 Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.

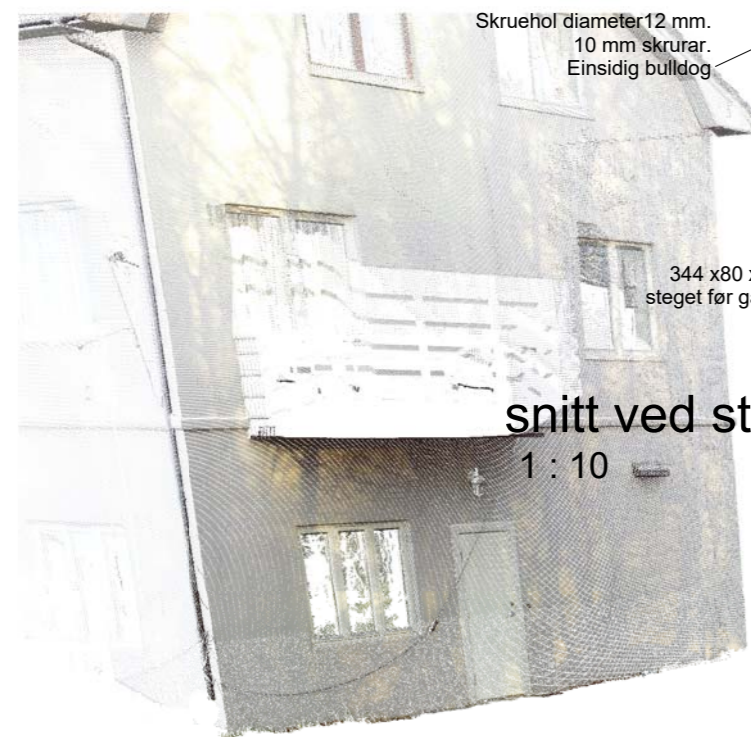
trestender møre royal 73 x 198  
 c/c 173 . Minimum C 18 kvalitet

håndløpar i stål med LED  
 armatur under.

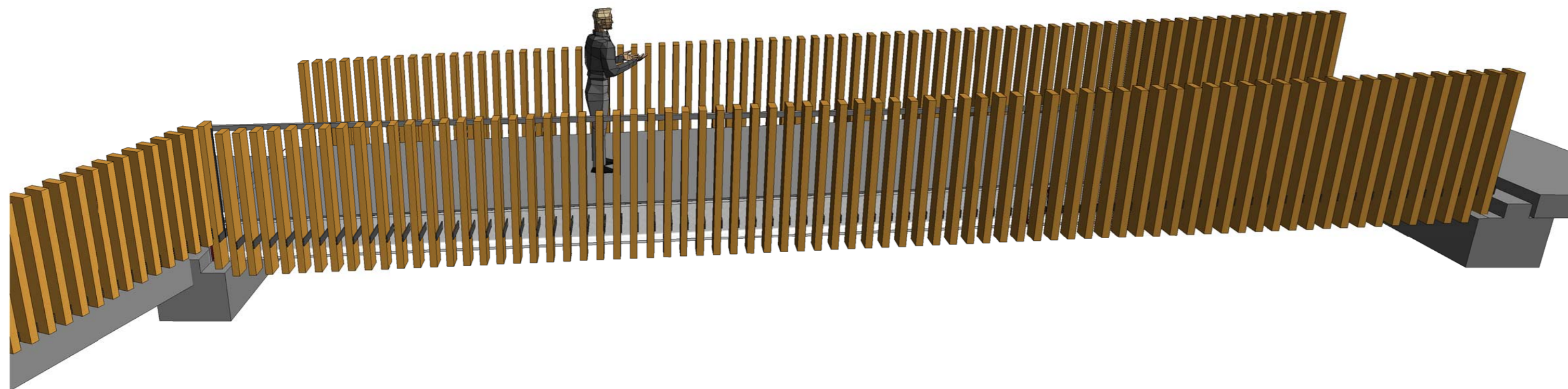
Innfesting håndløpar  
 til kvar  
 rekkversstender

Skruehol diameter 12 mm.  
 10 mm skrurar.  
 Einsidig bulldog

344 x 80 x 10 flattstål sveist fast i  
 steget før galvanisering cc 173 mm



snitt ved store stålbrua  
 1 : 10



store stålbru

Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato
----------	----------------	---------	-----------

V	VVS	
F	Brann	
E	Elektro	
B	Byggeteknikk	
A	Arkitekt	Nordplan AS
Fagkode	Fag	Aktor

**nordplan**  
 arkitektur  
 konstruksjon  
 landskap

Tiltakshavar  
**Volda kommune**

Tiltak  
**Elvadalen**

Teikning av  
**rekkverk store stålbrua**

Teikna av: TL  
 Sist kontrollert: Checker  
 Sjekklister:

Teikning type  
**Tilbodteikning Plotta**  
 18.08.2017

Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev
1 : 10	16202	A50.02	A2	

C:\Arbeid\Prosjekt\Elvadalen\16202 Elvadalen\16202 Elvadalen lokalfile jan.nv

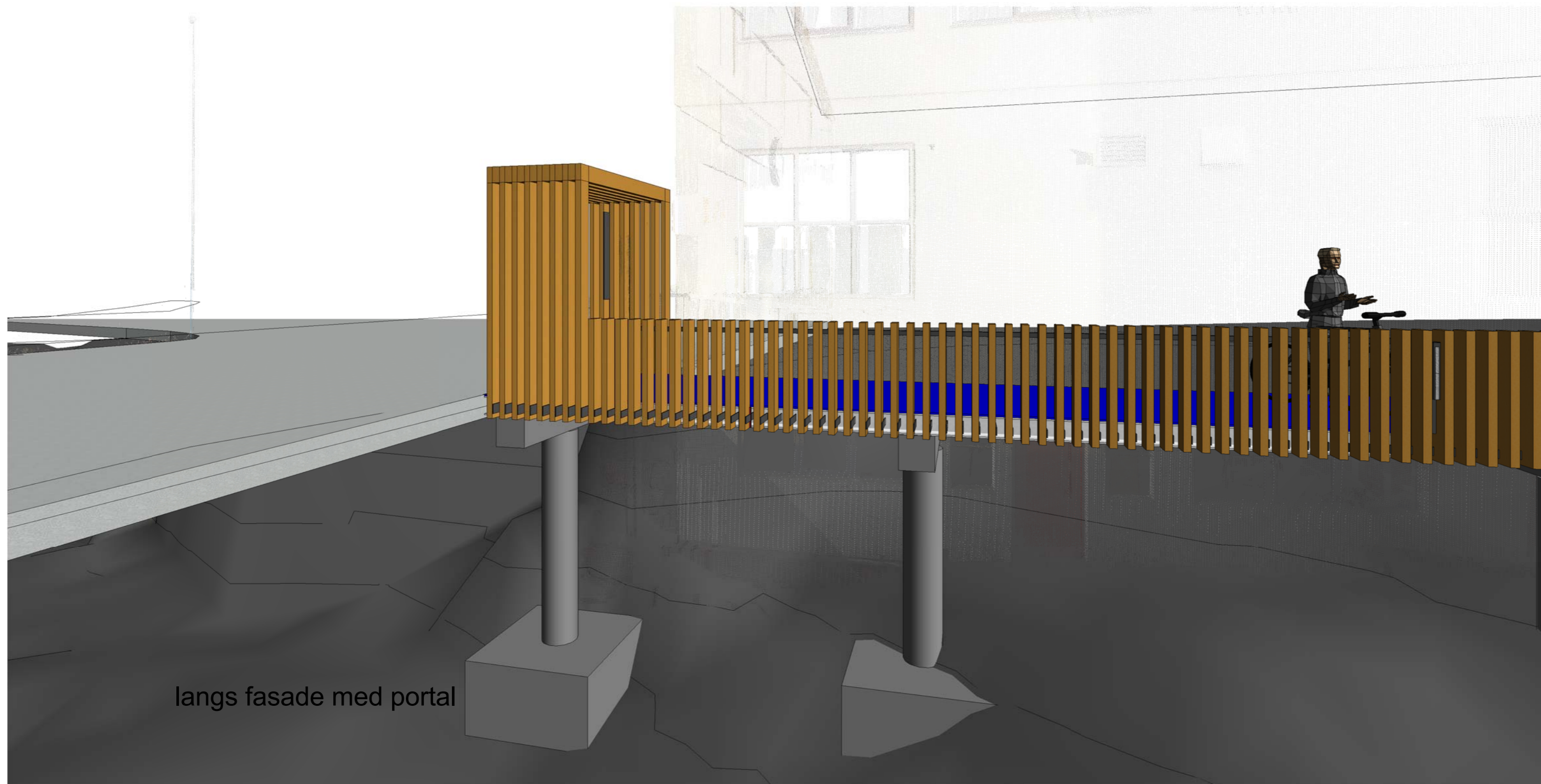
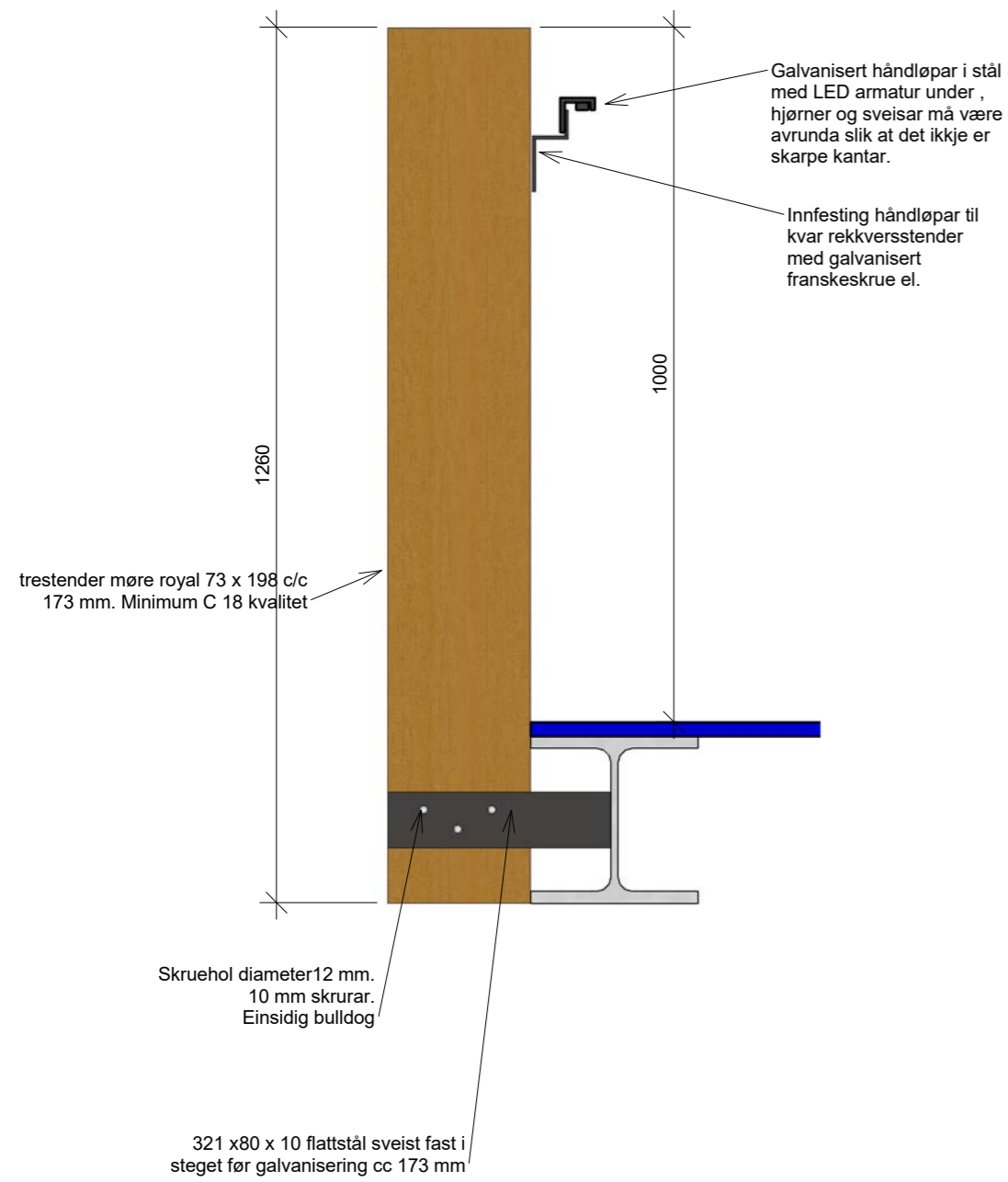


**MERKNADER:**

**Stål**

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.  
 Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.  
 Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)  
 Boltekkvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.  
 Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)  
 Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)  
 Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)  
 Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)  
 Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast  
 Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.



Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato
----------	----------------	---------	-----------

V	VVS	
F	Brann	
E	Elektro	
B	Byggeteknikk	
A	Arkitekt	Nordplan AS
Fagkode	Fag	Aktor



Tiltakshavar  
**Volda kommune**

Tiltak  
**Elvadalen**

Teikning av <b>rekkverk langs fasade</b>	Teikna av: TL
	Sist kontrollert: Checker
	Sjekkliste:

Teikning type  
**Tilbodteikning Plotta**  
 18.08.2017

Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev
1 : 10	16202	B50.03		

C:\Arbeid\Prosjekt\Elvadalen\16202 Elvadalen\16202 Elvadalen lokalfile jan.nv

**MERKNADER:**  
 Terreng må kontrollmålast for endeleg lengde og plassering av brudekke.

**Betong**  
 Fasthetsklasse: B35  
 Bestandighetsklasse: M45 (NS-EN 206-1, tabell NA.9)  
 Kloridklasse: Cl 0,40 (NS-EN 206-1, pkt.5.2.7)  
 Eksponeringsklasse: XF1  
 Kamstål: B500NC (NS3576)  
 Dmax: 32mm  
 Toleranseklasse: 1 (NS-EN 13670, pkt.10)  
 Herdeklasse: 3 (NS-EN 13670, tabell 4, NA8.5)  
 Utførelsesklasse: 2 (NS-EN 13670, tabell NA.3)

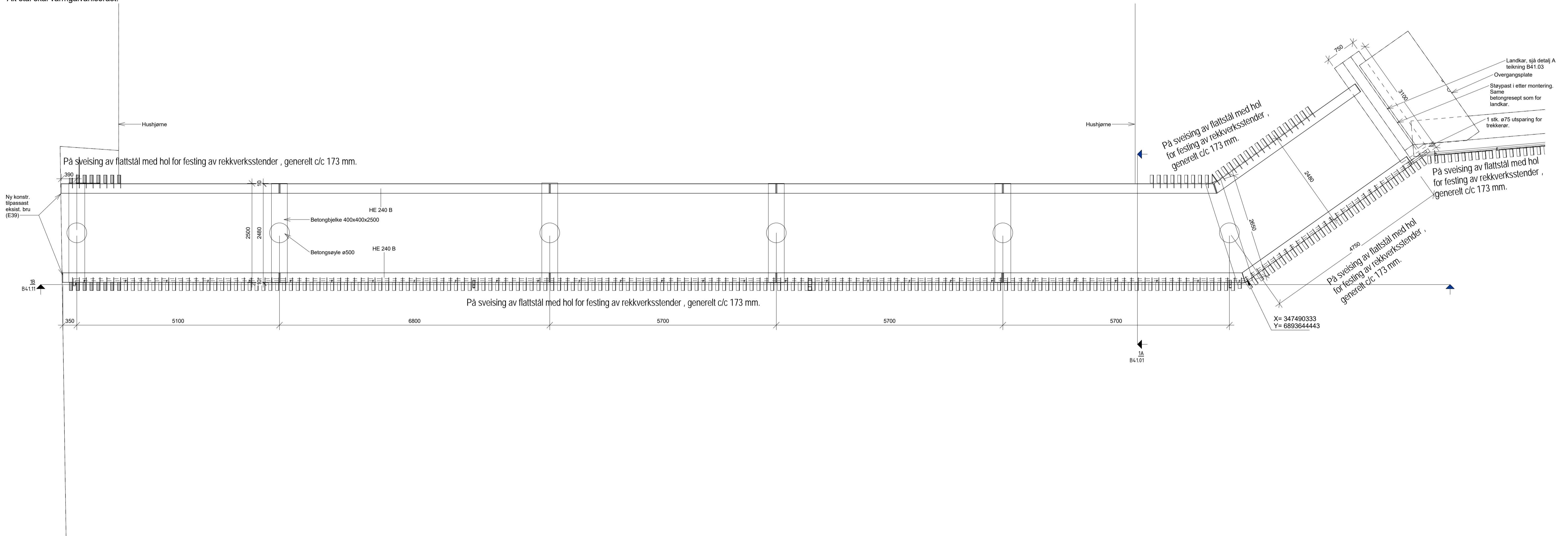
Overdekning (NS-EN 1993-1-1, pkt.4.4.1)  
 Generelt 35mm (+/-10mm)  
 Mot avretta grunn 60mm (+/-10mm)

Generell omfar for armering: ø50

Søylefundament skal støypast vasstett.  
 Alle synlege hjørner støypast med 20mm fas.

**Stål**  
 Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.  
 Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.  
 Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)  
 Boltekkvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruhodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.  
 Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)  
 Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb 22)  
 Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)  
 Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)  
 Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast  
 Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.



B24.01 Plan konstr. Bru 1  
 1 : 50



V	VVS	
F	Brann	
E	Elektro	
B	Byggeteknikk	
A	Arkitekt	Nordplan AS
Fagkode	Fag	Aktør

Tiltakshavar	Volda kommune
Tiltak	Elvdalen

Teikning av			
Plan konstruksjon - Bru 1			
Teikna av:	MHF	Sist kontrollert:	TR
21.02.2017		21.02.2017	
Sjekkliste:	B-010/B-011		

Teikning type			
Tilbodteikning Plotta 18.08.2017			
Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark
1 : 50	16202	B24.01	A1
Rev			

**MERKNADER:**

**Terreng må kontrollmålast for endeleg lengde og plassering av brudekke.**

Betong

Fasthetsklasse: B35

Bestandighetsklasse: M45 (NS-EN 206-1, tabell NA.9)

Kloridklasse: Cl 0,40 (NS-EN 206-1, pkt.5.2.7)

Eksponeeringsklasse: XF1

Kamstål: B500NC (NS3576)

Dmax: 32mm

Toleranseklasse: 1 (NS-EN 13670, pkt.10)

Herdeklasse: 3 (NS-EN 13670, tabell 4, NA8.5)

Utførelsesklasse: 2 (NS-EN 13670, tabell NA.3)

Overdekning (NS-EN 1993-1-1, pkt.4.4.1)

Generelt 35mm (+/-10mm)

Mot avretta grunn 60mm (+/-10mm)

Generell omfar for armering:  $\varnothing 50$

Søylefundament skal støypast vasstett.

Alle synlege hjørner støypast med 20mm fas.

Stål

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.

Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.

Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)

Boltekkvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruhodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.

Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)

Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)

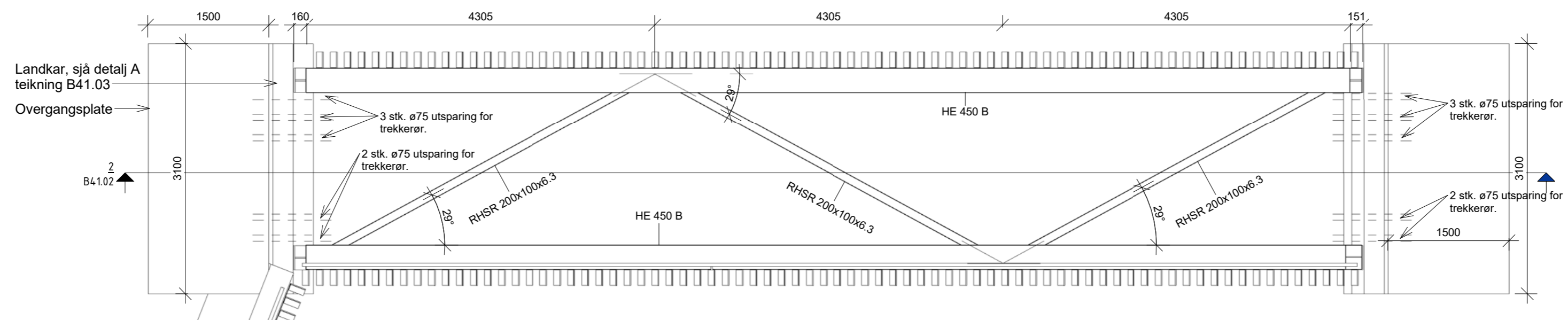
Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)

Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)


Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast

Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.



**B24.02 Plan konstr. Bru 2**  
1 : 50

				Kontaktinformasjon: Nordplan AS Eidsgata 45 Postboks 224 6770 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 E-post: post@nordplan.no		Tiltakshavar <b>Volda kommune</b> Tiltak <b>Elvadalen</b>		Teikning av <b>Plan konstruksjon - Bru 2</b>			Teikning type <b>Tilbodteikning Plotta</b> <b>18.08.2017</b>						
Revisjon	Revisjonstekst			Rev. av	Rev. dato					Teikna av:	Sist kontrollert:	Sjekkliste:	Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev
								21.02.2017	MHF	21.02.2017	TR	B-010/B-011	1 : 50	16202	B24.02	A2	

**MERKNADER:****Stål**

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.

Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.

Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)

Bolte kvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.

Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)

Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)

Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)

Sveise kvalitet: C (NS-EN ISO 5817)

Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast

Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre disse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.

**MERKNADER:**

Terreng må kontrollmålast for endeleg lengde og plassering av brudekke.

**Betong**

Fasthetsklasse: B35

Bestandighetsklasse: M45 (NS-EN 206-1, tabell NA.9)

Kloridklasse: Cl 0,40 (NS-EN 206-1, pkt.5.2.7)

Eksponeeringsklasse: XF1

Kamstål: B500NC (NS3576)

Dmax: 32mm

Toleranseklasse: 1 (NS-EN 13670, pkt.10)

Herdeklasse: 3 (NS-EN 13670, tabell 4, NA8.5)

Utførelsesklasse: 2 (NS-EN 13670, tabell NA.3)

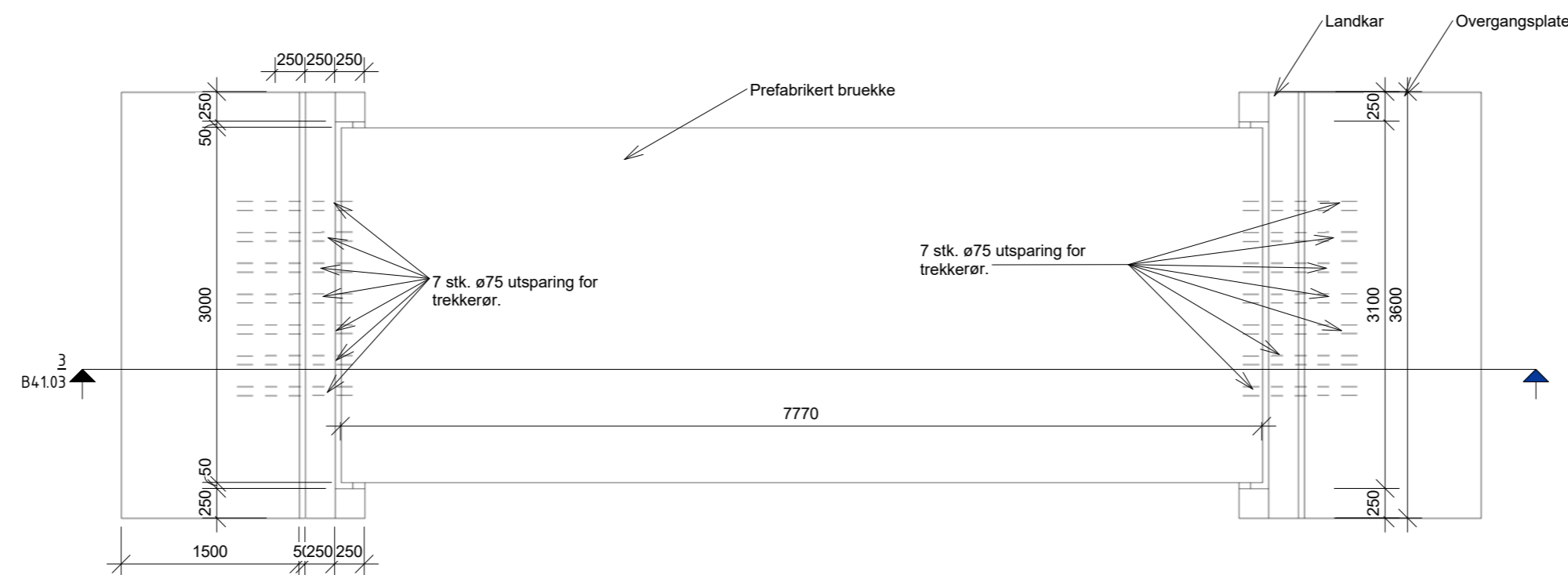
Overdekning (NS-EN 1993-1-1, pkt.4.4.1)

Generelt 35mm (+/-10mm)


Mot avretta grunn 60mm (+/-10mm)

Generell omfar for armering: ø50

Brudekke skal dimensjonert for last frå gangtrafikk og tenestekjøretøy jamfør NS-EN 1991-2+NA, samt dimensjonert for innfesting av rekkverk.



B24.03 Plan konstr. Bru 3  
1 : 50

Revisjon		Revisjonstekst		Rev. av		Rev. dato		 <ul style="list-style-type: none"> <li>arkitektur</li> <li>konstruksjon</li> <li>landskap</li> </ul>	Kontaktinformasjon: Nordplan AS Eidsgata 45 Postboks 224 6770 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 E-post: post@nordplan.no		Tiltakshavar <b>Volda kommune</b> Tiltak <b>Elvdalen</b>		Teikning av <b>Plan konstruksjon - Bru 3</b>			Teikning type <b>Tilbodteikning Plotta</b> <b>18.08.2017</b>													
21.02.2017		MHF		21.02.2017		TR			Sjekkliste:		B-010/B-011		Mål		1 : 50		Prosj.nr.		16202		Teikn.nr.		B24.03		Ark		A2		Rev

**MERKNADER:****Stål**

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.

Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.

Materialekvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)

Bolteekvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.

Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)

Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)

Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)

Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)

Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast

Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.

**MERKNADER:**

**Terreng må kontrollmålast for endeleg lengde og plassering av brudekke.**

**Betong**

Fasthetsklasse: B35

Bestandighetsklasse: M45 (NS-EN 206-1, tabell NA.9)

Kloridklasse: Cl 0,40 (NS-EN 206-1, pkt.5.2.7)

Eksponeeringsklasse: XF1

Kamstål: B500NC (NS3576)

Dmax: 32mm

Toleranseklasse: 1 (NS-EN 13670, pkt.10)

Herdeklasse: 3 (NS-EN 13670, tabell 4, NA8.5)

Utførelsesklasse: 2 (NS-EN 13670, tabell NA.3)

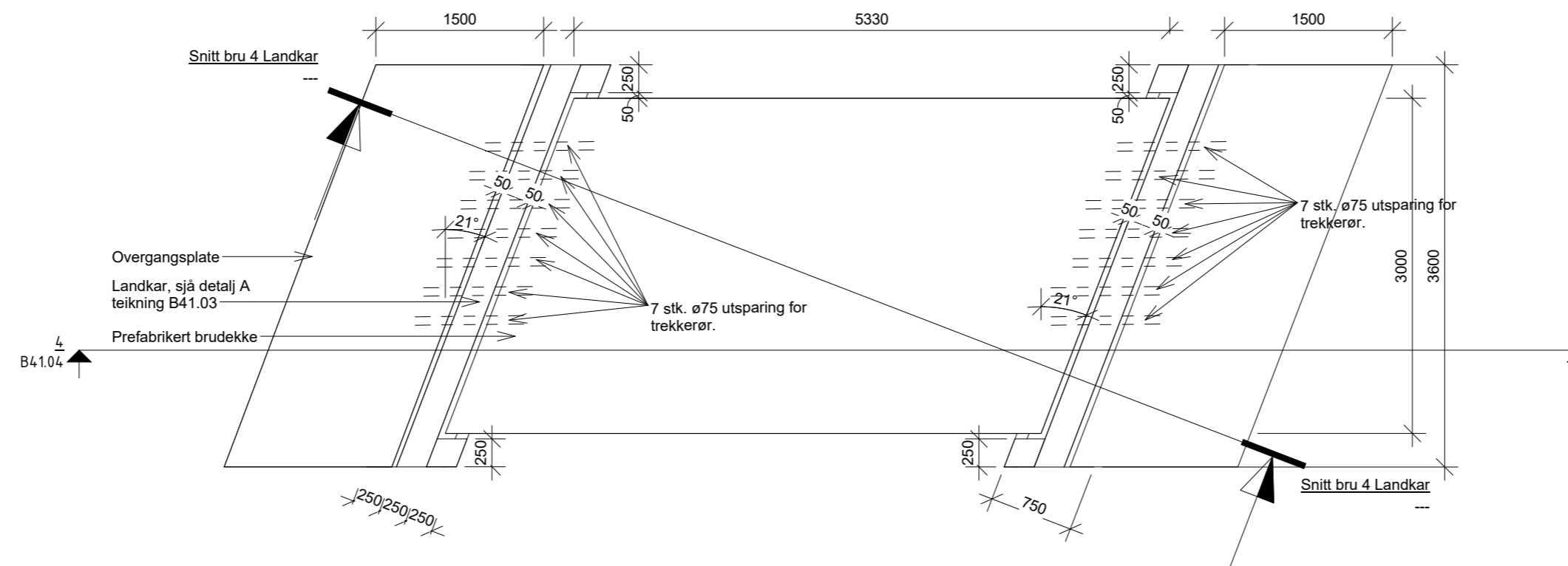
Overdekning (NS-EN 1993-1-1, pkt.4.4.1)

Generelt 35mm (+/-10mm)


Mot avretta grunn 60mm (+/-10mm)

Generell omfar for armering:  $\varnothing 50$

Brudekke skal dimensjonert for last frå gangtrafikk og tenestekjøretøy jamfør NS-EN 1991-2+NA, samt dimensjonert for innfesting av rekkverk.

**B24.04 Plan konstr. Bru 4**

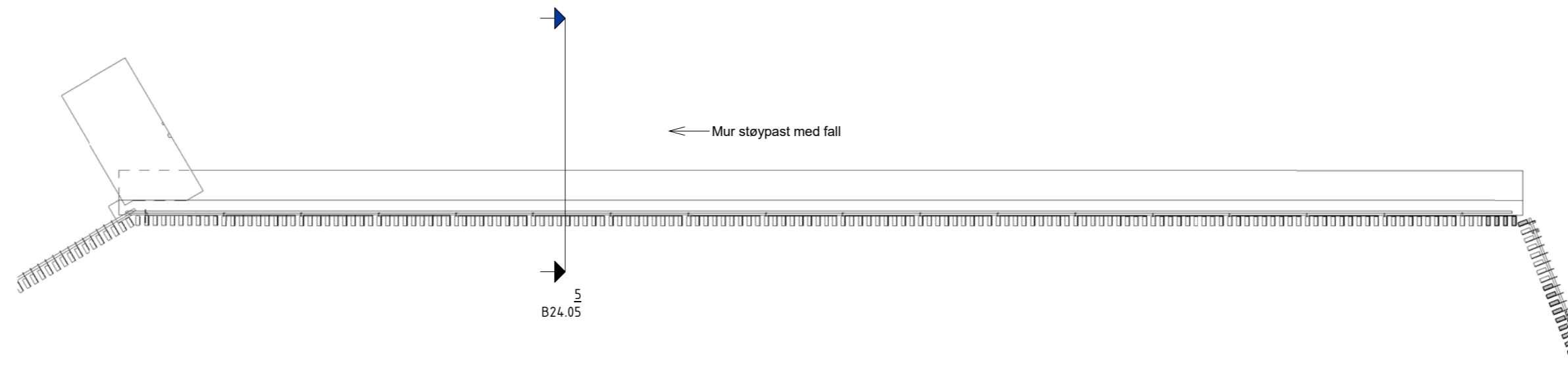
1 : 50

						Kontaktinformasjon: Nordplan AS Eidsgata 45 Postboks 224 6770 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 E-post: post@nordplan.no		Tiltakshavar <b>Volda kommune</b> Tiltak <b>Elvadal</b>		Teikning av <b>Plan konstruksjon - Bru 4</b>			Teikning type <b>Tilbodteikning Plotta</b> <b>18.08.2017</b>					
Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato							Teikna av:	Sist kontrollert:	Sjekkliste:	Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev	
										21.02.2017	MHF	21.02.2017	TR	B-010	1 : 50	16202	B24.04	A2

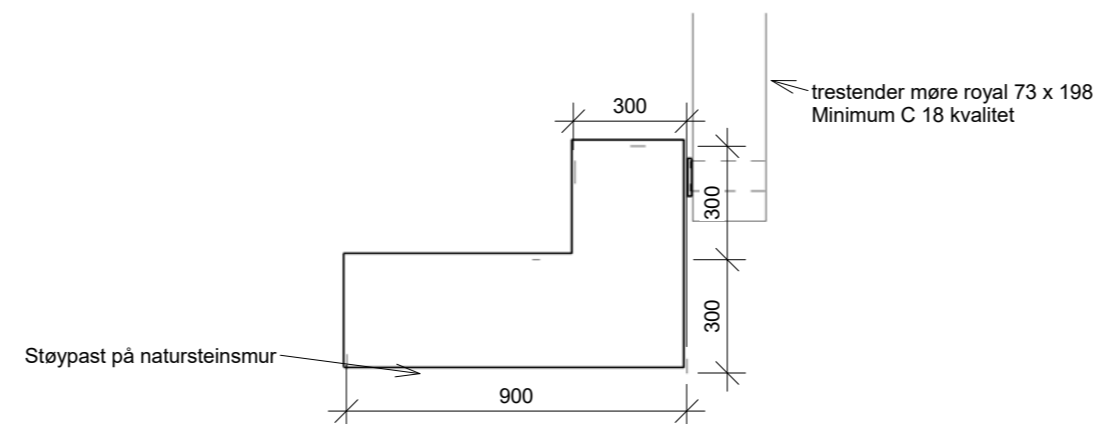
**MERKNADER:****Stål**

Alt stål skal leverast ferdig CE-merka til byggplass.  
 Alt vedr. utføring av stålarbeida inkl. rutiner, sveiseplanar, prosedyrer, kontroll av sveisar o.l. skal generelt utførast etter NS-EN-1:2009+A1:2011 og NS-EN 1090-2:2008+A1:2011.  
 Materialkvalitet: S355J2 (NS-EN 1993-1-1, pkt.3.2.1 tab.3.1)  
 Bolte kvalitet: 8.8. (NS-EN 1993-1-8, pkt.3.1.1 tab.3.1). Generelt for alle bolter med mutter skal det være skiver i mellom skruehodet og stål og mutter og stål, og at minst 2 synlige gjenger skal vises gjennom mutter.  
 Utførelsesklasse: EXC2 (NS-EN 1090-2, pkt.4.1.2)  
 Rengjøringsgrad: P2 (NS-EN 1090-2, 4.1.37pkt 10 tb.22)  
 Korrosivitetskategori: C3 (NS-EN ISO 12944-2 og NS-EN 12944-1)  
 Sveisekvalitet: C (NS-EN ISO 5817)  
 Sveis med a-mål <4mm skal ikkje brukast  
 Sertifisering av sveiser: Firmaet som skal gjøre jobben må bruke sertifiserte sveiser som er godkjent etter ISO 9606 med de typene sertifikat som er nødvendig på å utføre desse arbeidene.

Alt stål skal varmgalvaniserast.

**B24.05 Plan Mur for rekkverk**

1 : 100

**Snitt 5 Fundament for rekkverk**

1 : 20

**MERKNADER:**


**Terreng må kontrollmålast for endeleg lengde og plassering av mur.**

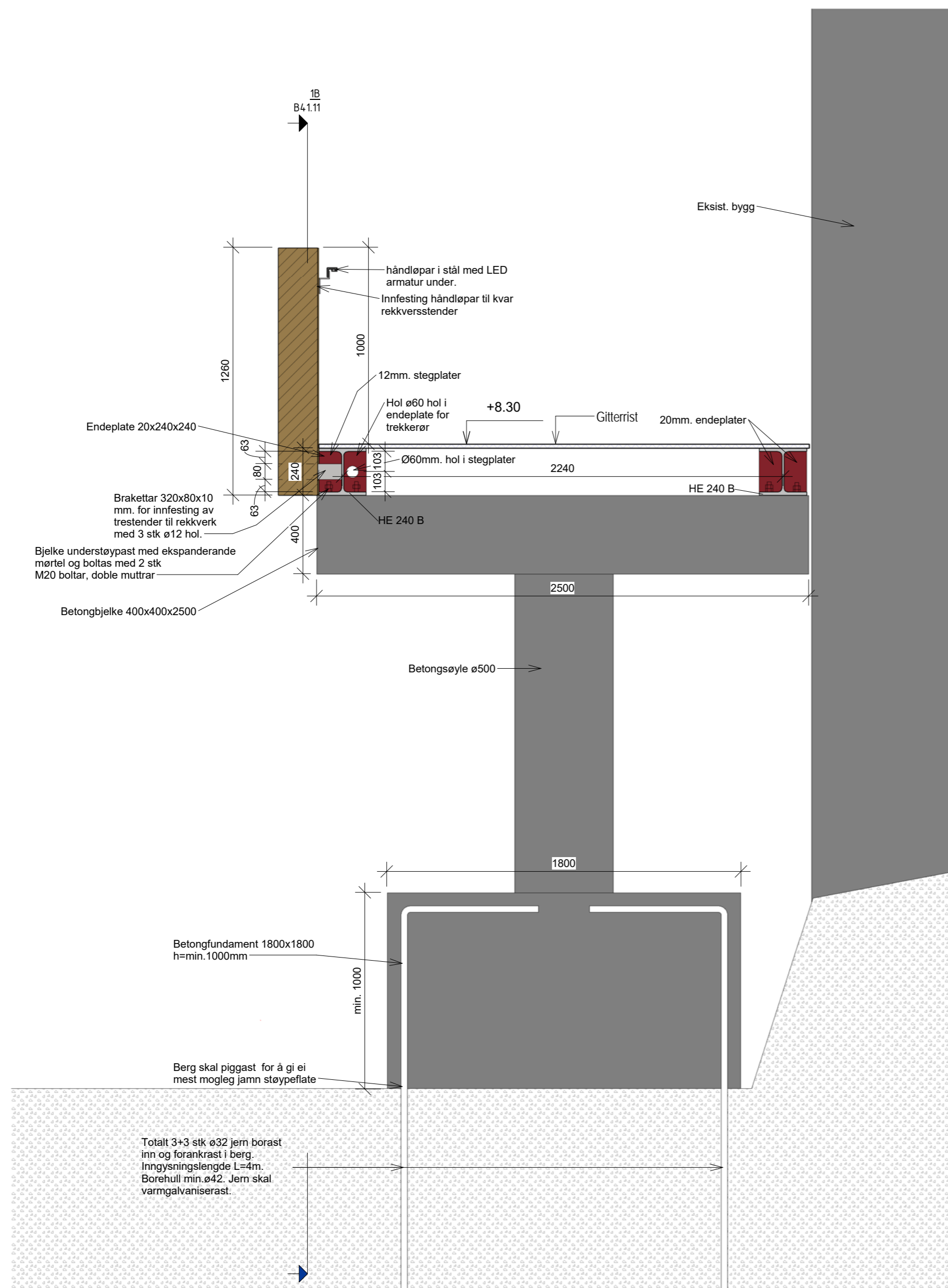
**Betong**

Fasthetsklasse: B35  
 Bestandighetsklasse: M45 (NS-EN 206-1, tabell NA.9)  
 Kloridklasse: Cl 0,40 (NS-EN 206-1, pkt.5.2.7)  
 Eksponeringsklasse: XF1  
 Kamstål: B500NC (NS3576)  
 Dmax: 32mm  
 Toleranseklasse: 1 (NS-EN 13670, pkt.10)  
 Herdeklasse: 3 (NS-EN 13670, tabell 4, NA8.5)  
 Utførelsesklasse: 2 (NS-EN 13670, tabell NA.3)

Overdekning (NS-EN 1993-1-1, pkt.4.4.1)  
 Generelt 35mm (+/-10mm)  
 Mot avretta grunn 60mm (+/-10mm)

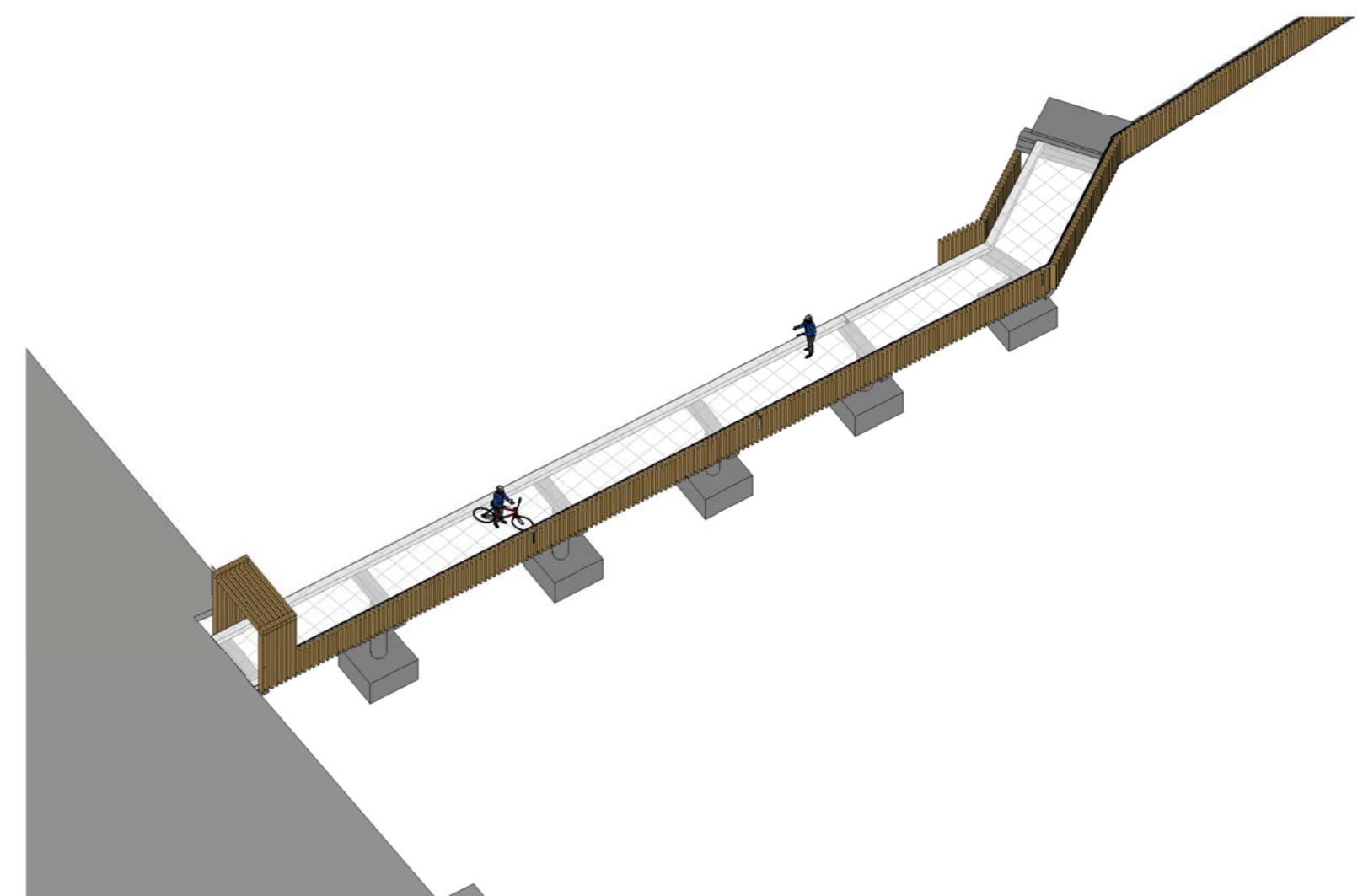
Generell omfar for armering: ø50

				Kontaktinformasjon: Nordplan AS Eidsgata 45 Postboks 224 6770 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 E-post: post@nordplan.no		Tiltakshavar <b>Volda kommune</b> Tiltak <b>Elvadalen</b>		Teikning av <b>Plan og snitt konstruksjon -          Fundament for rekkverk</b>			Teikning type <b>Tilbodteikning Plotta          18.08.2017</b>		
Revisjon	Revisjonstekst			Rev. av	Rev. dato	Teikna av:	Sist kontrollert:	Sjekkliste:	Mål	Prosj.nr.	Teikn.nr.	Ark	Rev
				21.02.2017	MHF	21.02.2017	TR	B-010	As indicated	16202	B24.05	A2	



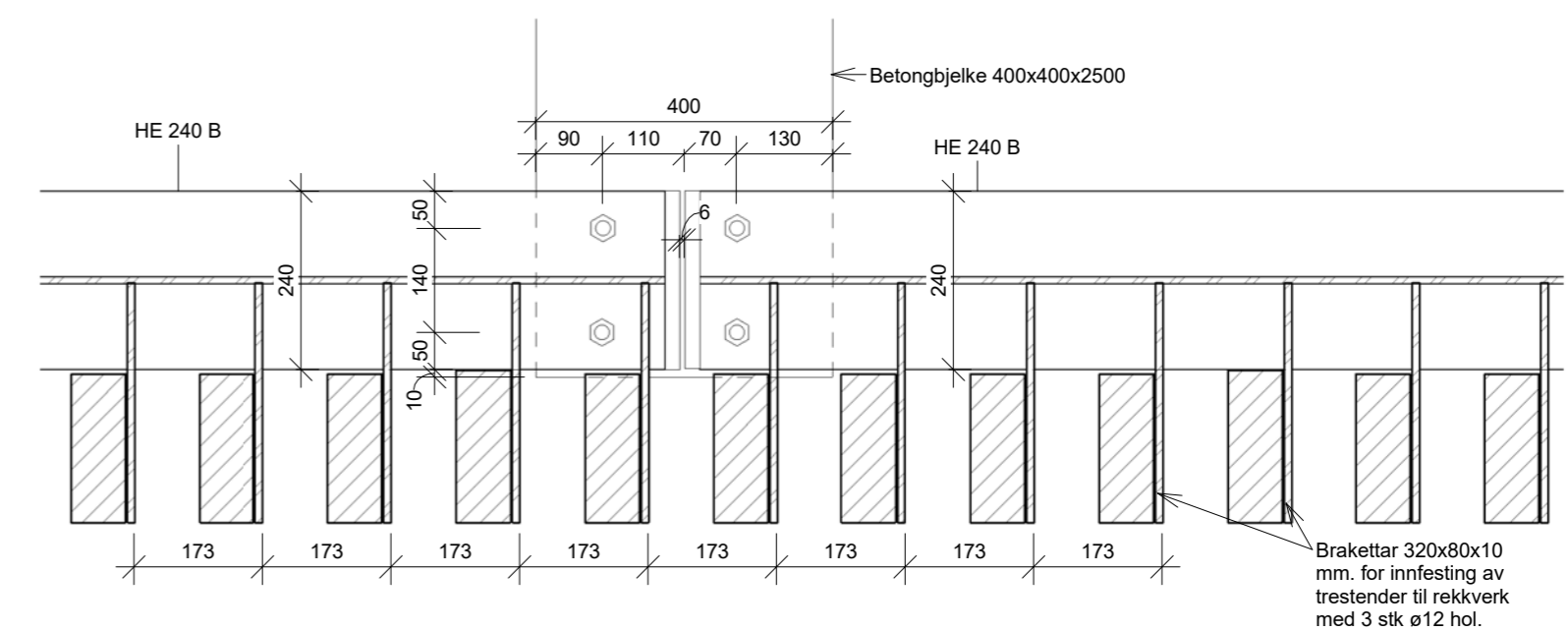
**MERKNADER:**

Sjå planteikning



**3D Bru 1**

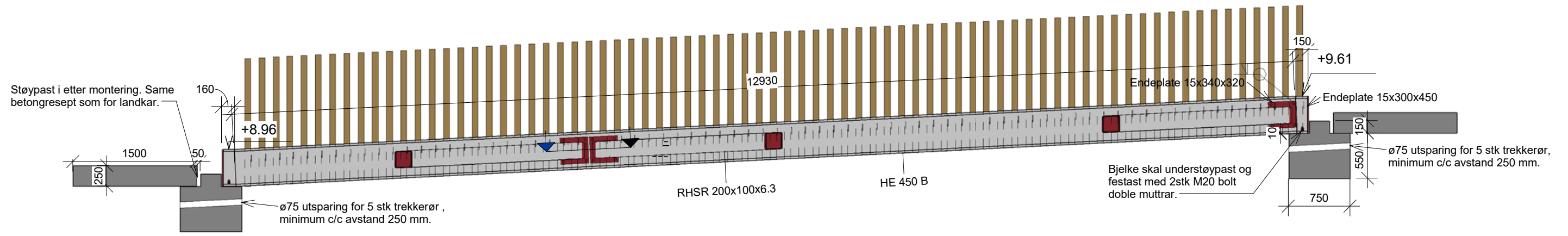
1:200



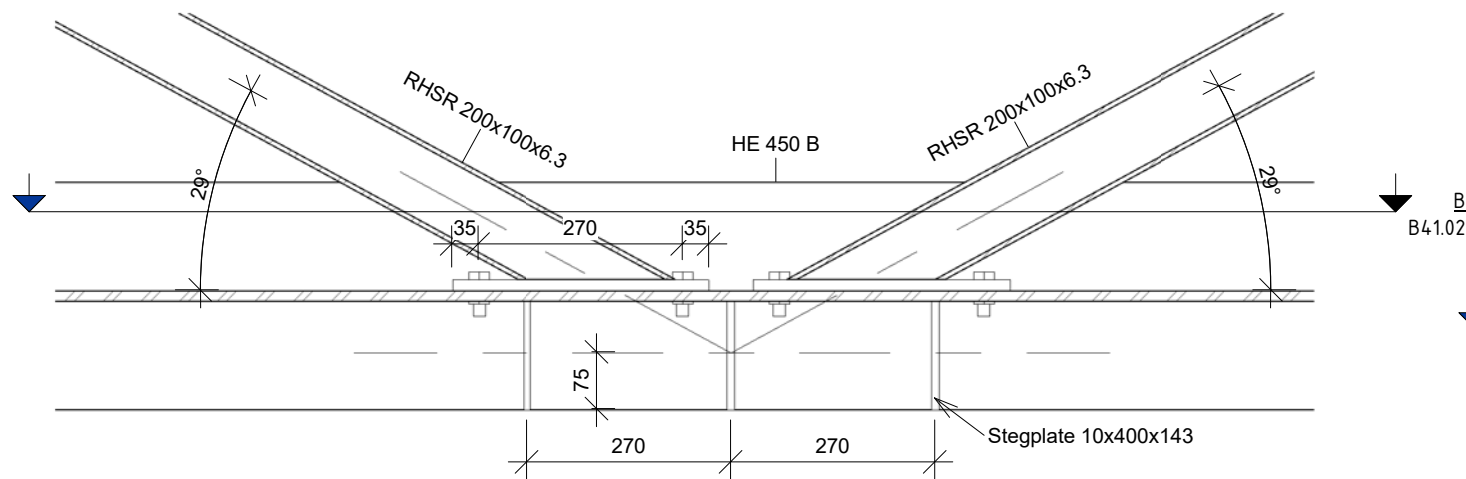
Revisjon		Revisjonstekst		Rev. av	Rev. dato	<p>arkitektur konstruksjon landskap</p>	Kontaktinformasjon: Nordplan AS Eidsgata 45 Postboks 224 6770 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 E-post: post@nordplan.no		Tiltakshavar <b>Volda kommune</b> Tiltak <b>Elvadalen</b>		Teikning av <b>Konstruksjon - Snitt bru 1</b> Snitt			Teikning type <b>Tilbodteikning Plotta</b> 18.08.2017		
23.06.2017	MHF	23.06.2017	TR	B-010/B-011	As indicated		16202	B41.01	A2	Rev						

**MERKNADER:**

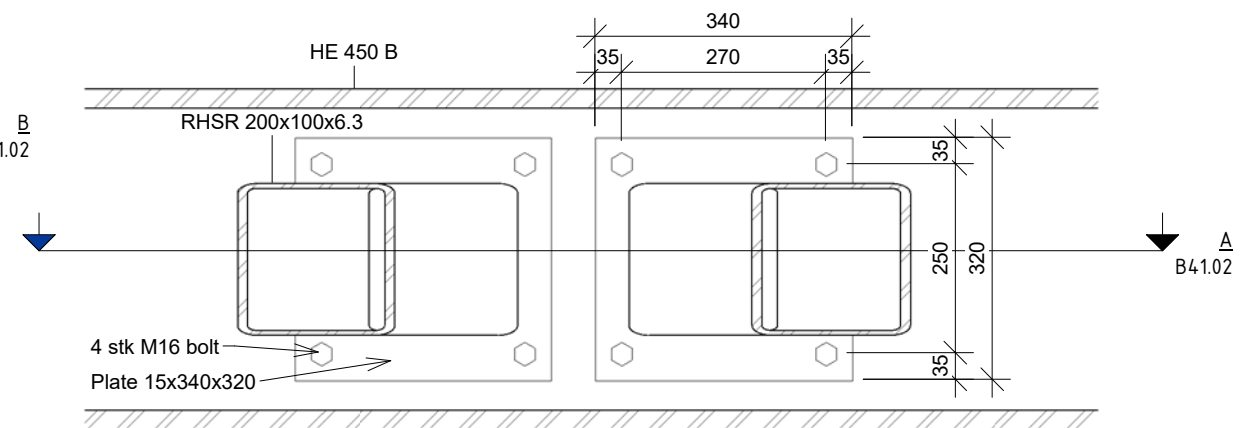
Sjå planteikning




**Snitt bru 2**  
1 : 50



**Detalj A - Knutepunkt**  
1 : 10



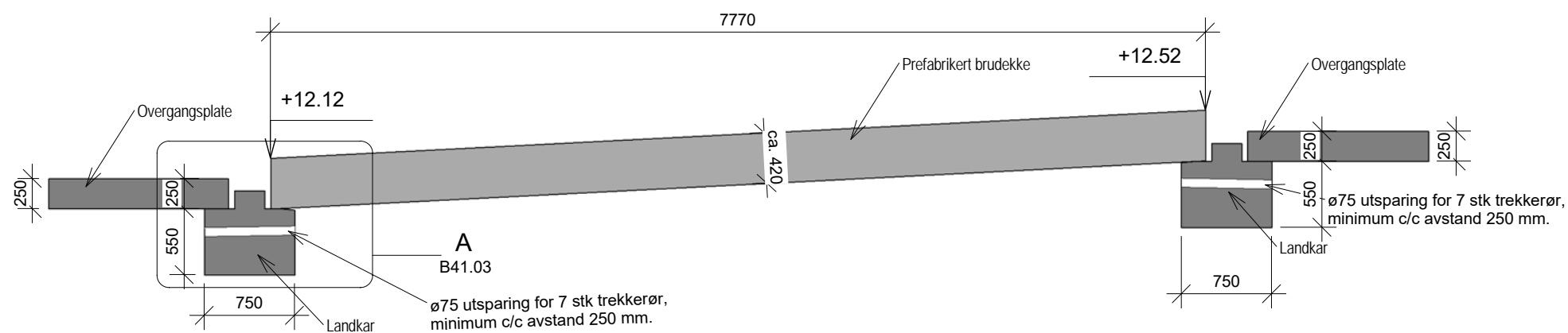
**Detalj B - Oppriss**  
1 : 10

		Kontaktinformasjon: Nordplan AS  epost: post@nordplan.no	Tiltakshavar Volda kommune  Tiltak Elvadalen	Teikning av Konstruksjon - Snitt bru 2 Snitt	Teikning type Tilbodteikning Plotta 18.08.2017						
Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato	Teikna av: 21.02.2017 MHF	Sist kontrollert: 21.02.2017 TR	Sjekklste: B-010/B-011	Mål As indicated	Prosj.nr. 16202	Teikn.nr. B41.02	Ark A3	Rev

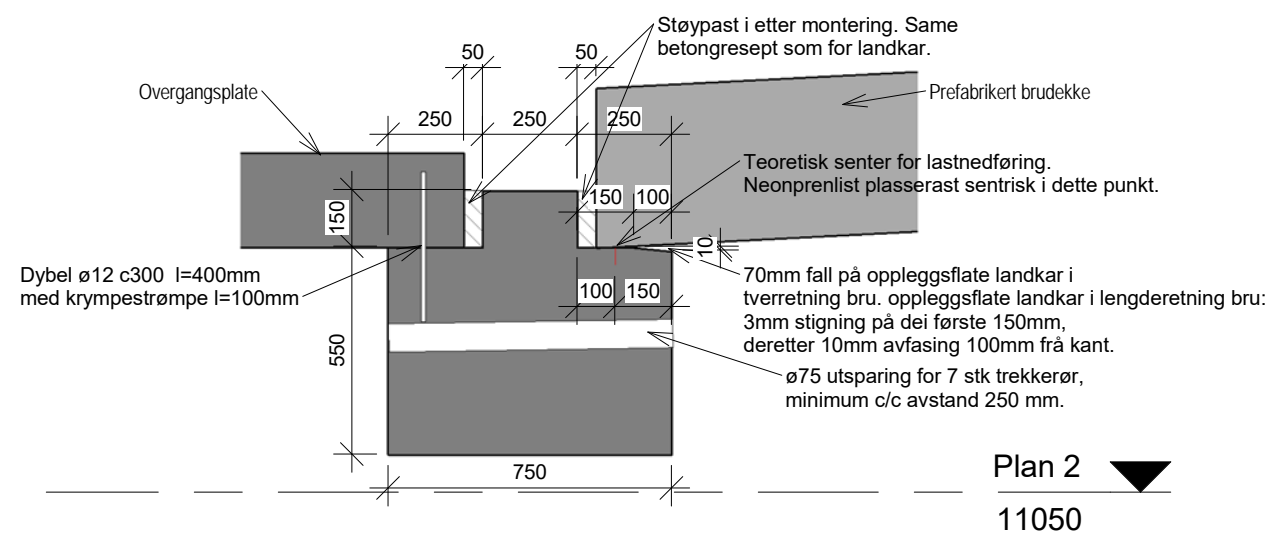


**MERKNADER:**

Sjå planteikning



**Snitt bru 3**  
1 : 50



**Detalj A Landkar**  
1 : 20

Plan 2  
11050

Revisjon	Revisjonstekst	Rev. av	Rev. dato

V	VVS	
F	Brann	
E	Elektro	
B	Byggeteknikk	
A	Arkitekt	Nordplan AS
Fagkode	Fag	Akter



Tiltakshavar  
Volda kommune

Tiltak  
Elvdalen

Tekning av Konstruksjon - Snitt bru 3 Snitt	Tekna av: 21.02.2017 MHF Sist kontrollert: 21.02.2017 TR Sjekkliste: B-010
---	---

Tekning type  
Tilbodeikning Plotta 18.08.2017

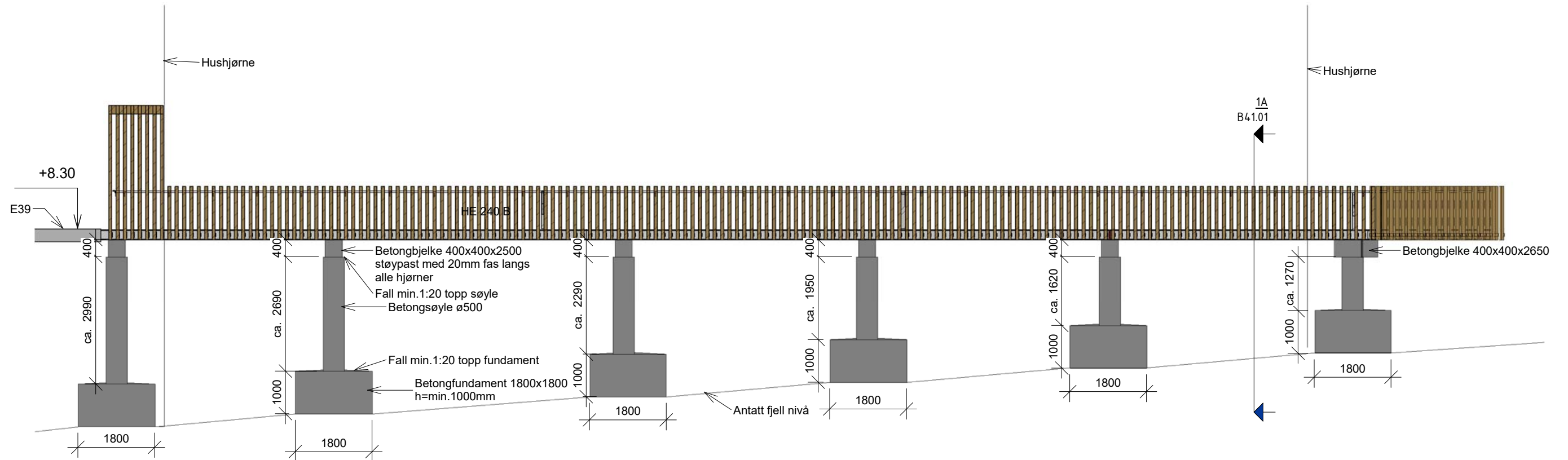
Mål	Prosj.nr.	Tekn.nr.	Ark	Rev
As indicated	16202	B41.03	A3	

C:\Arbeid\Prosjekt\Kart\Elvdalen\Rev\16202 Elvdalen\18082017 Elvdalen lokalplan.jan.rvt



**MERKNADER:**

Sjå planteikning



Snitt 1B - Bru 1 - Lengdesnitt  
1 : 100



Kontaktinformasjon:  
Nordplan AS  
epost: post@nordplan.no

Tilakshavar  
Volda kommune  
Tiltak  
Elvadalen

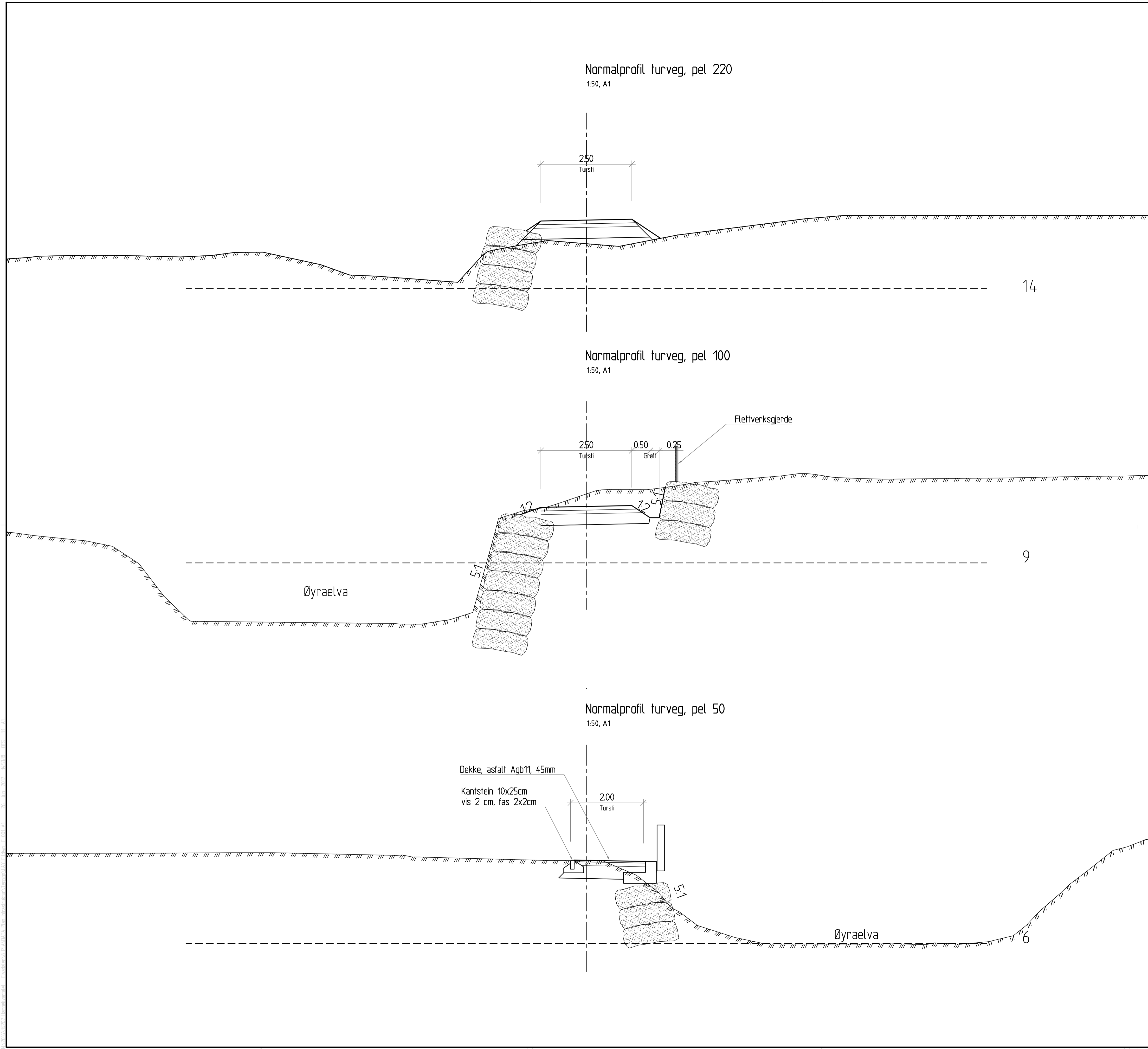
Tekning av  
Konstruksjon - Lengdesnitt bru 1  
Lengdesnitt

Tekna av: 21.02.2017 MHF  
Sist kontrollert: 21.02.2017 TR  
Sjekkliste: B-010/B-011

Tekning type  
Tilbodteikning Plotta 18.08.2017

Mål 1 : 100	Prosj.nr. 16202	Tekn.nr. B41.11	Ark A3	Rev
----------------	--------------------	--------------------	-----------	-----

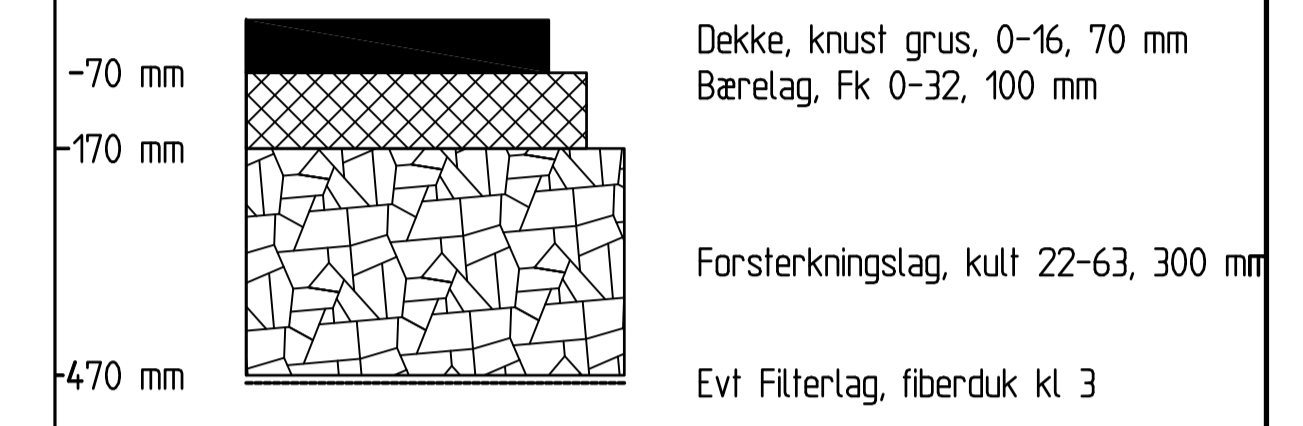




Overbygning tursti, sprengstein/fjell  
M=1:10, A1



Overbygning tursti, løsmasser  
M=1:10, A1



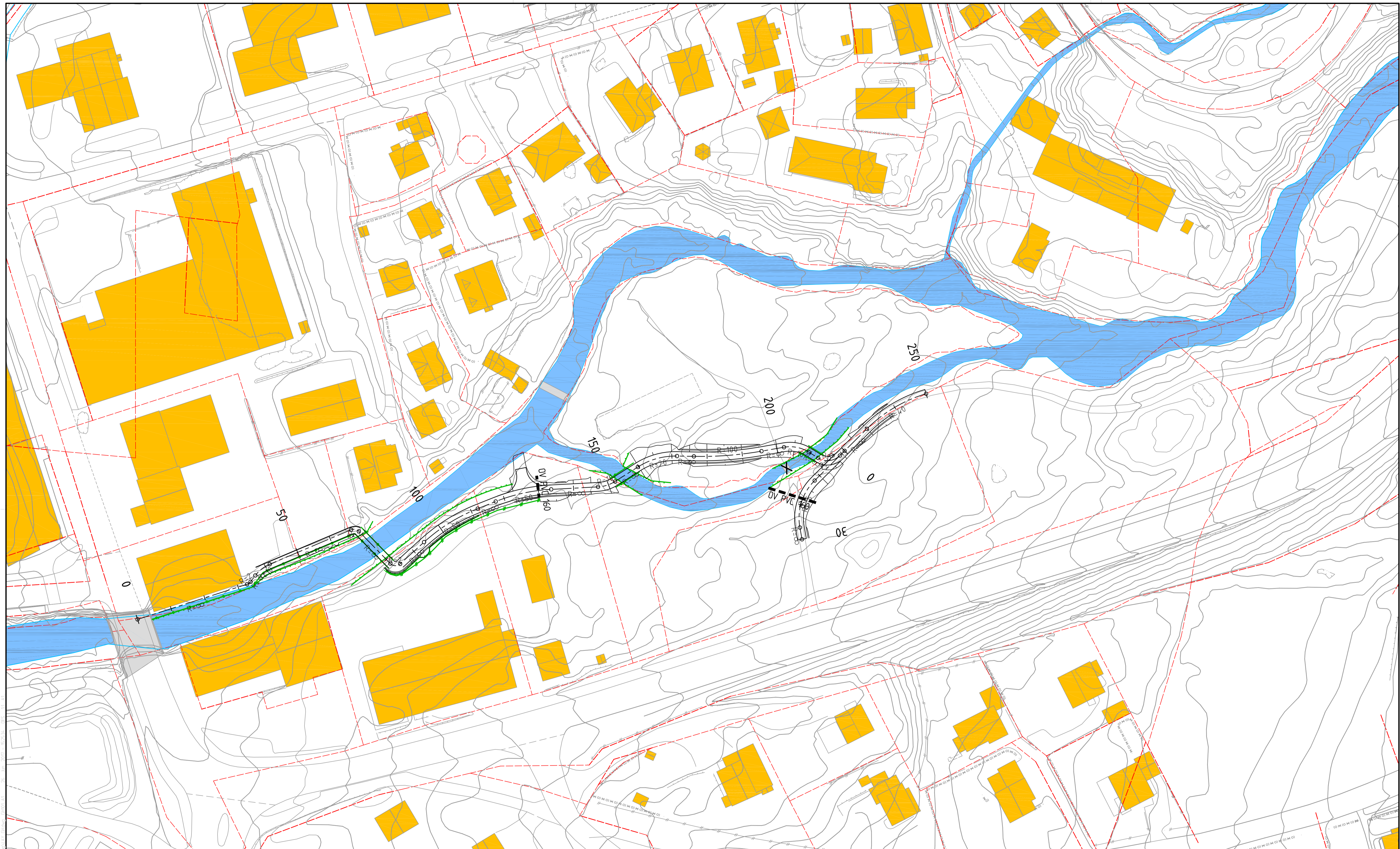
Overbygning tursti, ved parkeringsplass  
M=1:10, A1



revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato <b>23.06.17</b>	Tekna av <b>ofs</b>	Sidenannskontroll <b>ome</b>	Prosjektansvarlig <b>ofs</b>
Tekningstype <b>Normalprofil og overbygning</b>			
Tiltak <b>Elvadalen</b>			
Oppdragsgjever <b>Volda kommune</b>			
Prosjektnr. <b>16202</b>	Tekningsnr. <b>F101</b>	Rev.	Målestokk <b>Som vist</b>
NORPLAN AS Boks 224 Eidsgrata 45 6711 Nordfjordveid		Tlf: 57 88 55 00 Epost: post@nordplan.no Web: www.nordplan.no	



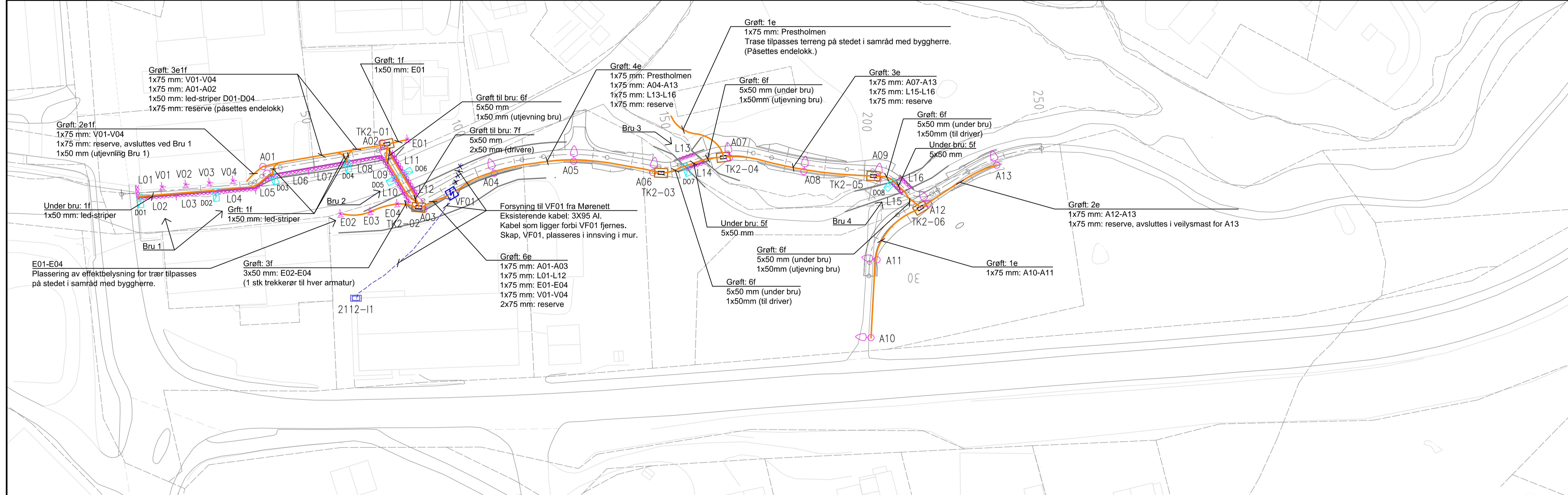
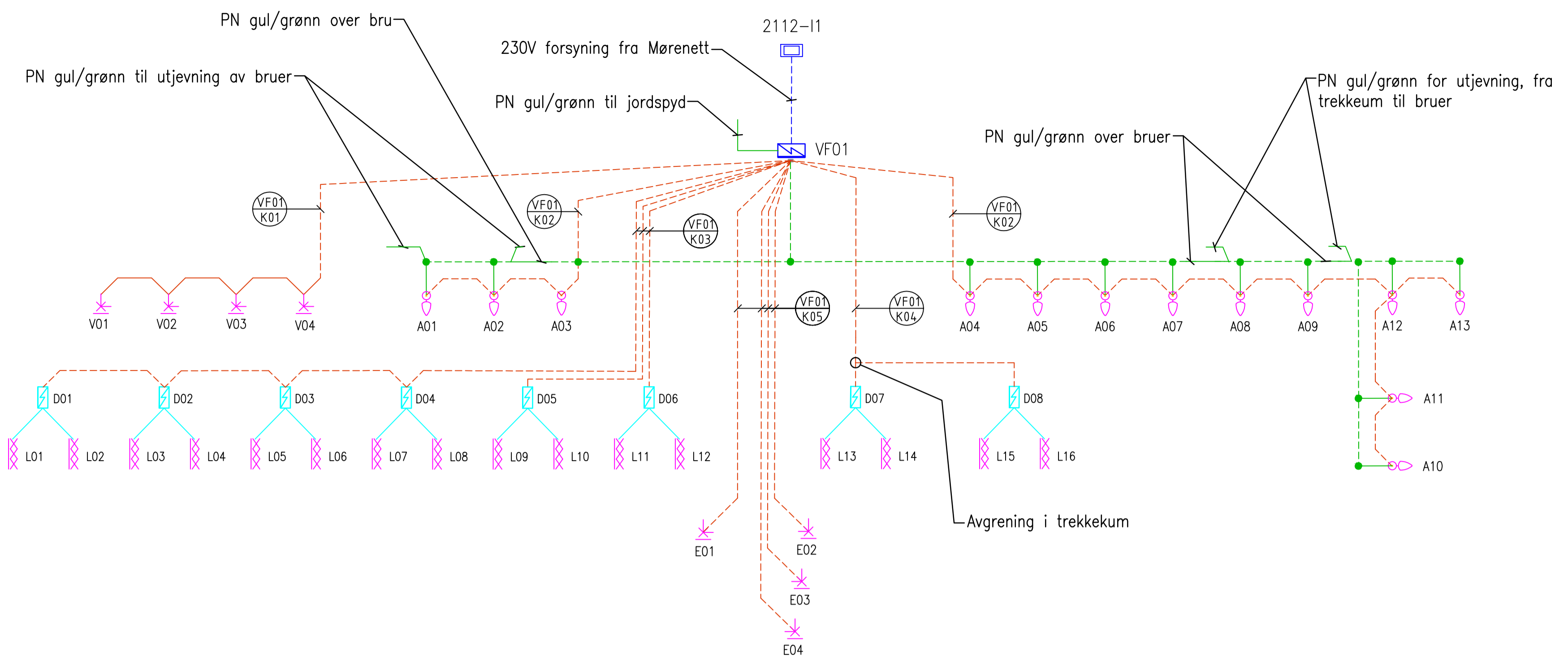


**TEIKNFORKLARING VA-ANLEGG**

Plant.	Ekst.	Betegelse	Beskrivelse
■	⊙	SF	Sandfang m/galenist, Sandfang m/kuppelrist
○	○	SK./DK./VK.	Kum
◆			Hydrant
---	---		Overvannsledning
-.-.-	-.-.-		Drensledning
---	---		Spillvannsledning
---	---		Spillvann pumpeledning
---	---		Avløp felles
---	---		Vannledning
---	---		Stikkledning

revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr
Dato	Teikna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarleg
23.06.17	ofs	lk	ofs
<b>Dreneringsplan</b>			
Tilfak			
<b>Elvadalen</b>			
Oppdragsgevar			
<b>Volda kommune</b>			
Prosjektnr.	Teikningsnr.	Rev.	Målestokk
16202	G101		1:250, A1
NORPLAN AS		Tlf: 57 88 55 00	
Boks 224		Epost: post@nordplan.no	
Eidsgrøa 45		Web: www.nordplan.no	
6711 Nordfjord			

Armaturnummer	Lampetype	Lyspunkt-høyde	Mastetype	Merknad	Kurs
A01	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A02	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A03	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A04	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A05	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A06	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A07	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A08	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A09	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A10	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A11	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A12	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
A13	LED	4,5 m	Konisk mast	Belysning gangsti	VF01-K02
V01	LED		Veggmontert	Belysning bru	VF01-K01
V02	LED		Veggmontert	Belysning bru	VF01-K01
V03	LED		Veggmontert	Belysning bru	VF01-K01
L01	LED-stripe		I rekkverk	Effektbelysning for portal til bru	VF01-K03
L02	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L03	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L04	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L05	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L06	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L07	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L08	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L09	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L10	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L11	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L12	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K03
L13	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K04
L14	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K04
L15	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K04
L16	LED-stripe		I rekkverk	Belysning bru	VF01-K04
E01	LED		I bakken	Effektbelysning trær	VF01-K05
E02	LED		I bakken	Effektbelysning trær	VF01-K05
E02	LED		I bakken	Effektbelysning trær	VF01-K05
E02	LED		I bakken	Effektbelysning trær	VF01-K05



TEGNFORKLARING

Eksisterende:

- Kabelskap, Mørenett
- Lavspentkabel i jord, Mørenett
- Lavspentkabel kondemneres

Prosjektert:

- Trekkerørstrase
- Forsyning veglysanlegg i jord/rør
- Forsyning veglysanlegg i luft/åpent.
- 24 V forsyning
- Cu-wire 25 mm<sup>2</sup>
- PN gul/grønn 25 mm<sup>2</sup>

Koder for rørsnitt:

Støpt	Grøft	Rørtype
E	e	75 mm
F	f	50 mm

- Ny veilysmast 4,5 m
- LED-lysstripe
- Armatur
- Driver til LED-lysstripe
- Cadweld/2 stk C-press

- Fordeling
- Trekkeum, TK2

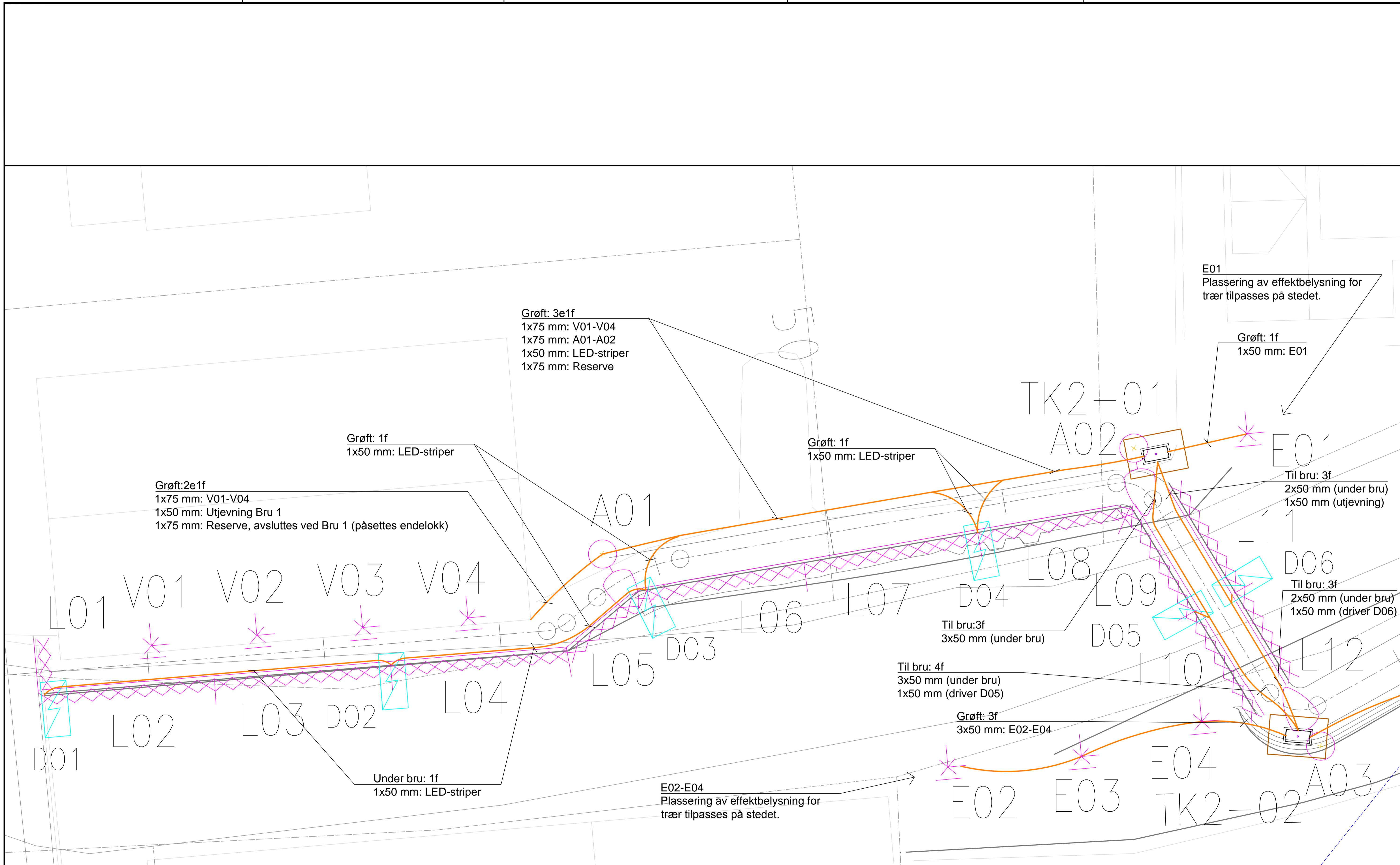
MERKNADER

Se vedlegg for kabelgrunnlag fra Geomatikk og Mørenett. Kabelgrunnlag er veiledende. Selvstendige undersøkelser/kabelpåvisning er påkrevd før graving.

Se IN02 for detaljer ved bru 1 og 2.

Se tegning IN10 for prinsipp føringsveier ved bruer.

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utdr.	Kontrollert	Godkjent	Rev. dato
-					
Tegningsdato		23.06.2017			
Bestiller		Volda kommune			
Prosjektleder		Volda kommune			
Produkt av					
Prosjektnummer		IN01			
PRØF-nummer					
Arkivnummer					
Byggenummer					
Målestokk A1		1:500			
Tegningsnummer		IN01			
Utarbeidet av		Kontrollert av		Godkjent av	
AA		TS		TA	
Konsulentarkiv		201621			



**TEGNFORKLARING**

**Eksisterende:**

- Kabelskap, Mørenett
- Lavspentkabel i jord, Mørenett
- Lavspentkabel kondemneres

**Prosjektert:**

- Trekkerørstrase
- Forsyning veglysanlegg i jord/rør
- Forsyning veglysanlegg i luft/åpent
- 24 V forsyning
- Cu-wire 25 mm<sup>2</sup>
- PN gul/grønn 25 mm<sup>2</sup>

- Ny veilysmast 4,5 m
- LED-lysstripe
- Armatur
- Driver til LED-lysstripe
- Cadweld/2 stk C-press

- Fordeling
- Trekkekum, TK2

**Koder for rørsnitt:**

Støpt	Grøft	Rørtype
E	e	75 mm
F	f	50 mm

**MERKNADER**

Se vedlegg for kabelgrunnlag fra Geomatikk og Mørenett. Kabelgrunnlag er veiledende. Selvstendige undersøkelser/kabelpåvisning er påkrevd før graving.

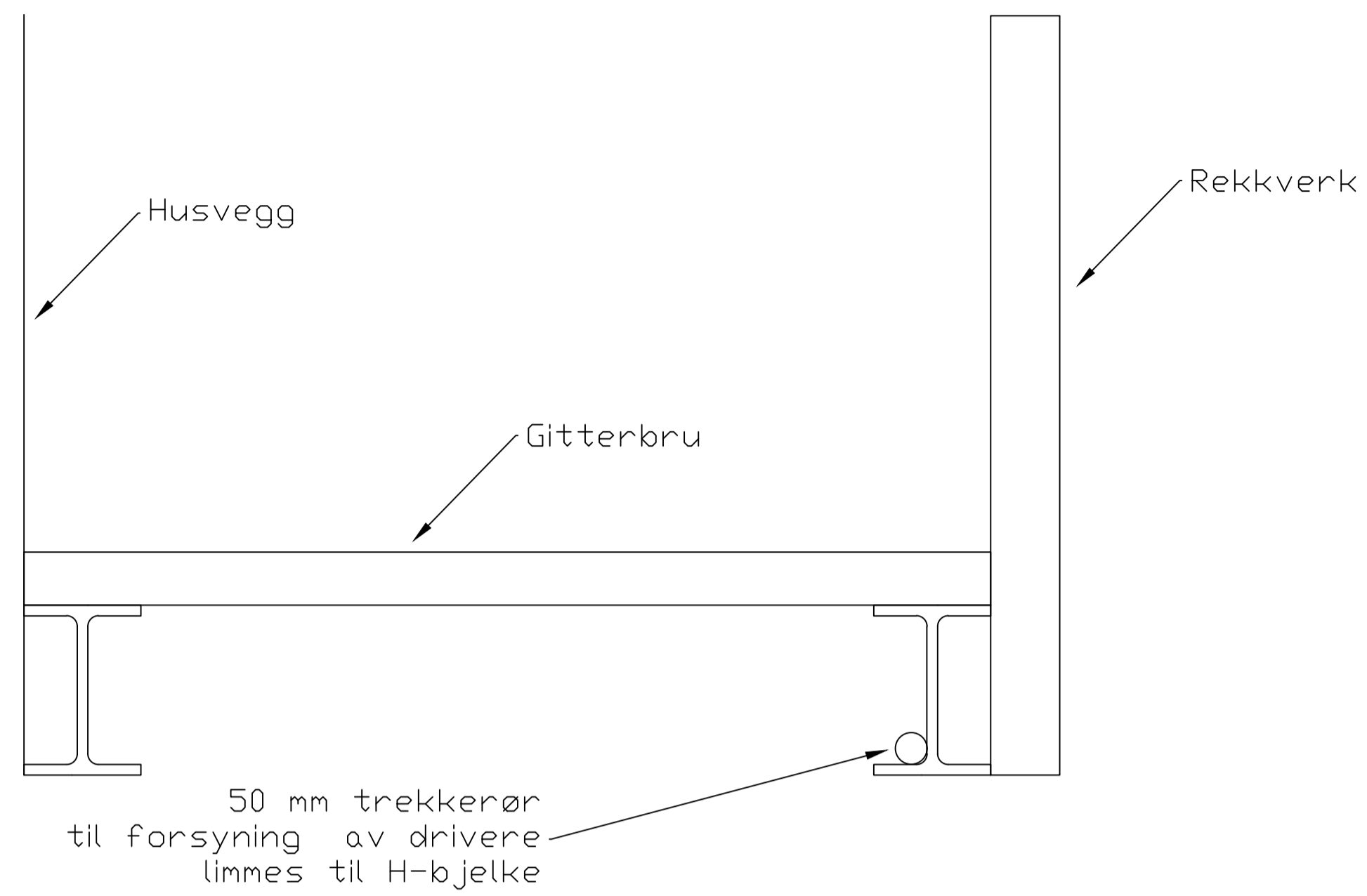
Se IN02 for detaljer ved bru 1 og 2.

Se tegning IN10 for prinsipp føringsveier ved bruer.

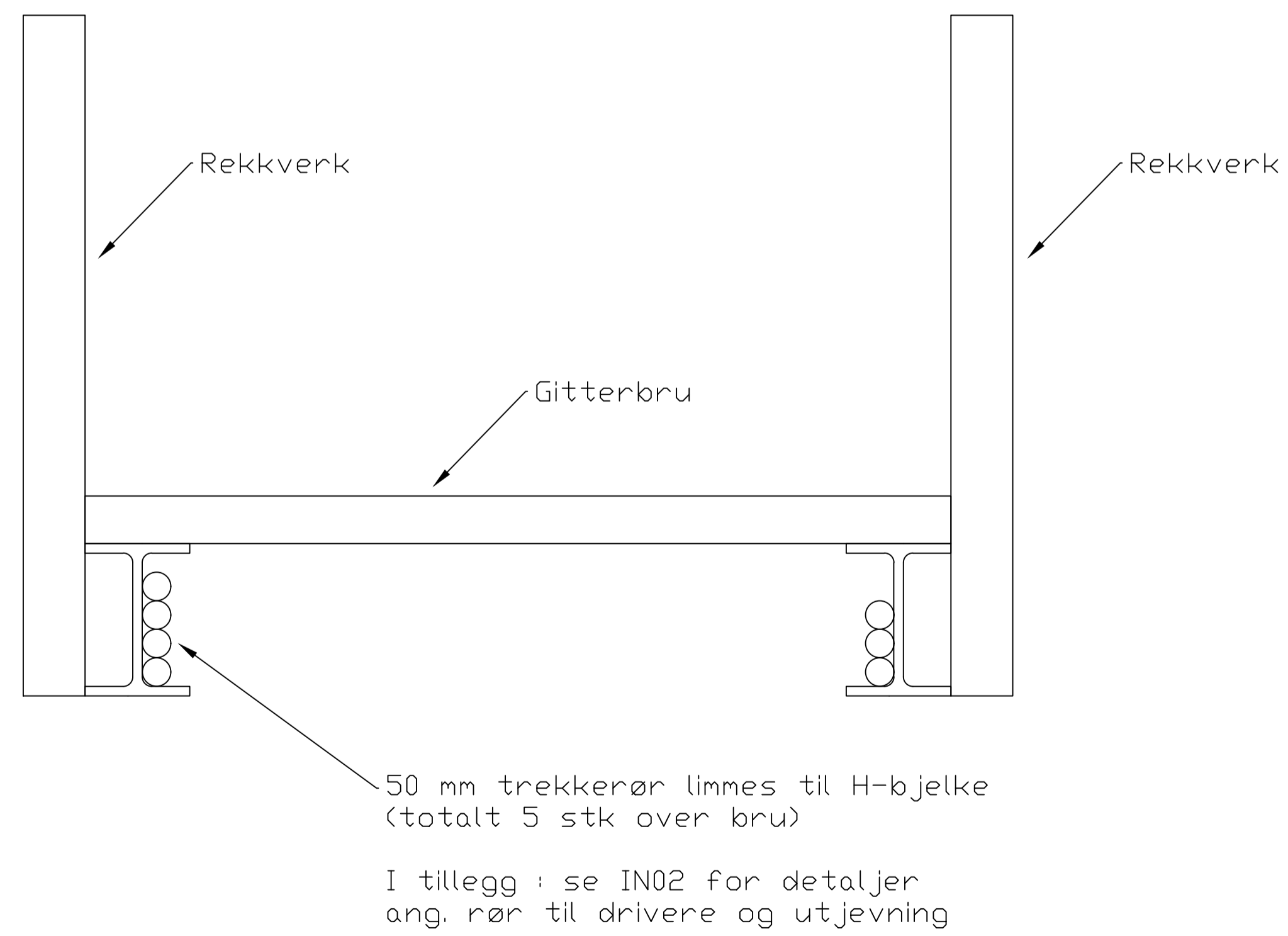
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utb. av	Kontrollert av	Godkjent av	Rev. dato
-	-	-	-	-	-
Tegningsdato		23.06.2017			
Bestiller		Volda kommune			
Produkt av					
<b>Elvdalen, Volda</b>					
<b>Belysningsplan</b>					
Detalj bru 1 og 2					
Prosjektnummer		IN02			
PRØF-nummer					
Arkivnummer					
Byggesaksnummer					
Målestokk A1		1:100			
Utarbeidet av		Kontrollert av		Godkjent av	
AA		TS		TA	
Konsulentarkiv		201621			
Tegningsnummer		IN02			
Revisjon					



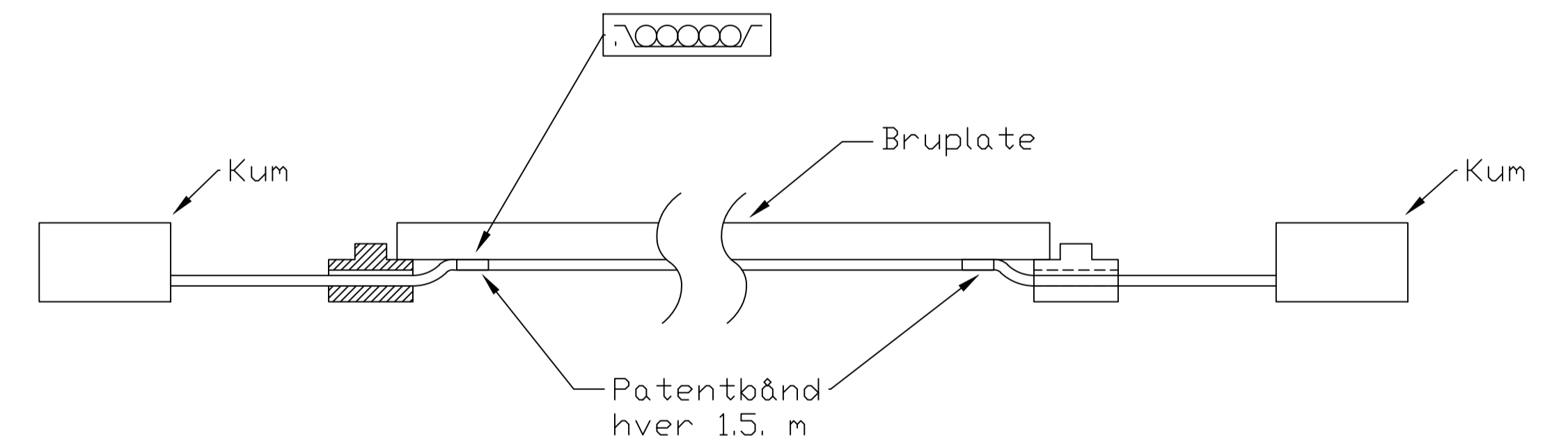
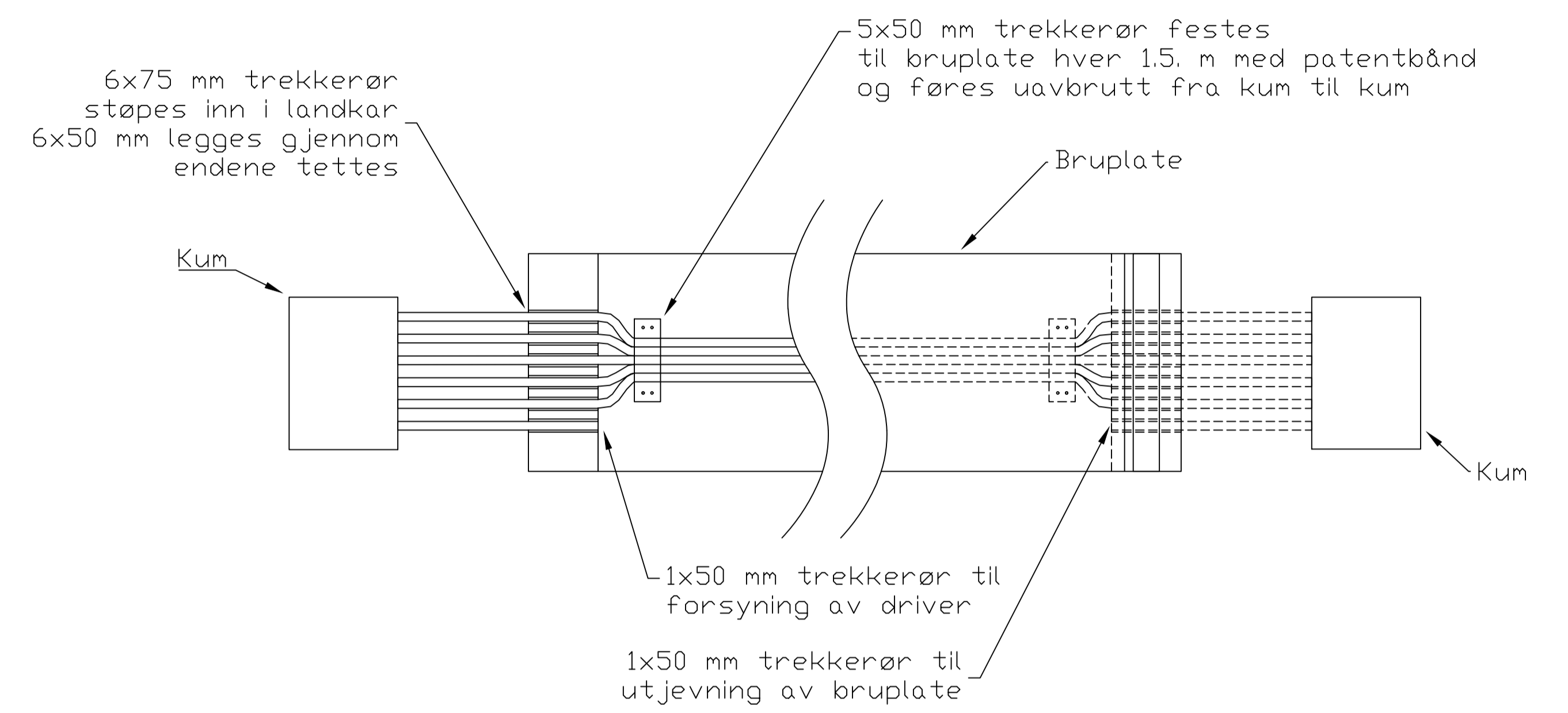
PRINSIPP FØRINGSVEIER  
Gitterbru 1



PRINSIPP FØRINGSVEIER  
Gitterbru 2



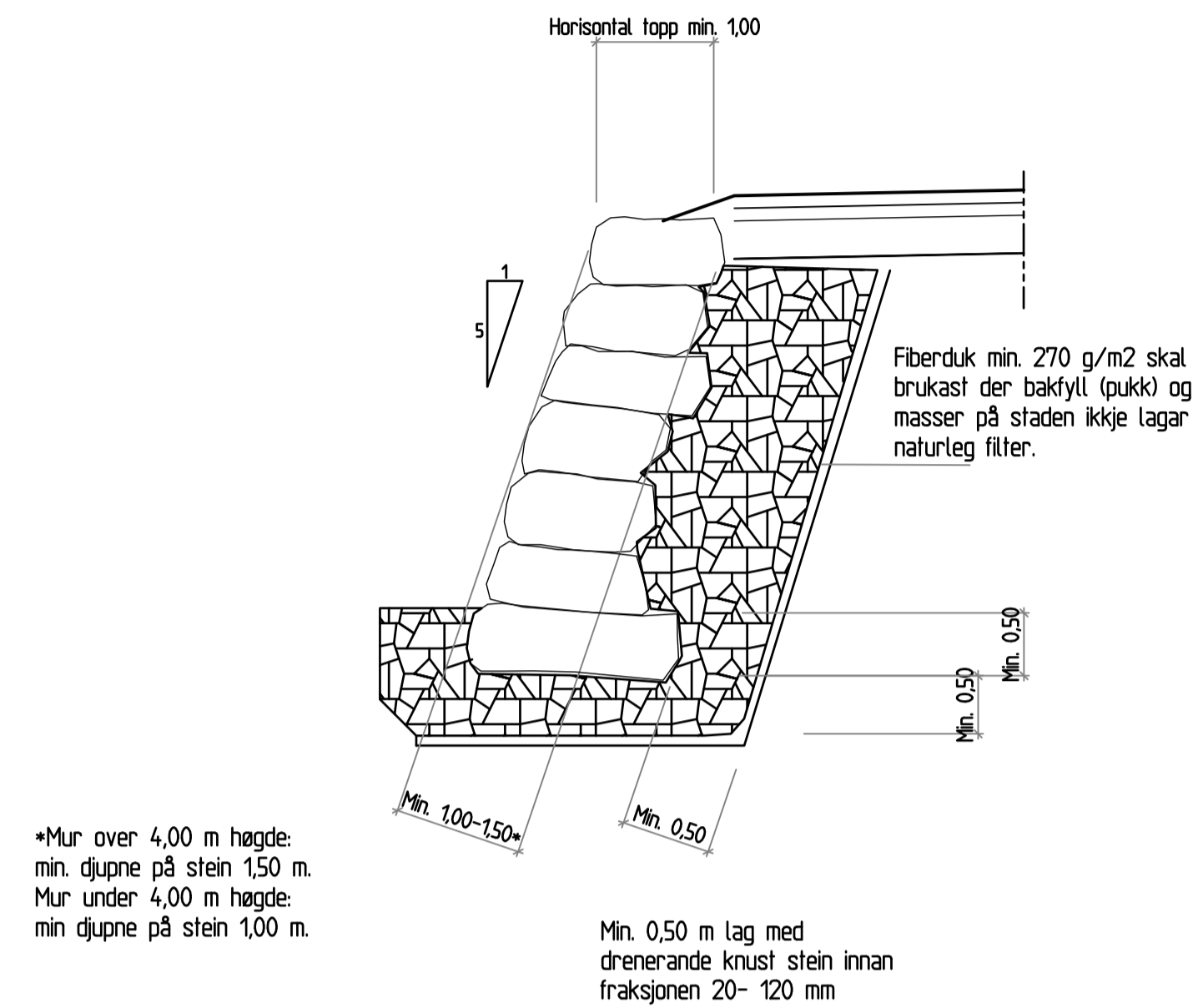
PRINSIPP FØRINGSVEIER  
Betong bru 3 og 4



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
-	-	-	-	-	-
Tegningsdato		23.06.2017			
Bestiller		Volda kommune			
Prosjektnummer		PS			
PRØF-nummer					
Arkivnummer					
Byggetekstnummer					
Målestokk A1					
Tegningsnummer		IN10			
Revisjon					
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
EK	TS	TA	201621		

## Prinsipp tørrsteinsmur

1:50



### KRAV TIL UTFØRELSE OG MATERIALER:

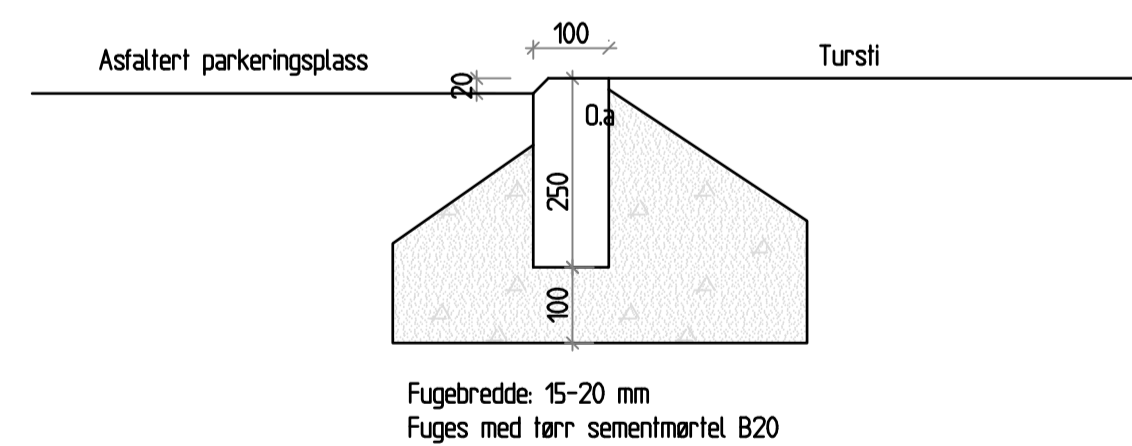
Det er avgjørende for tørrmurens stabilitet og levetid at den utføres på en god måte.

Følgende krav til utførelse skal legges til grunn:

1. Tørrmur skal bygges av egnet stein med tilstrekkelig størrelse og form til å skape god kontaktflate mellom de ulike steinene. Det skal ikke benyttes bre- eller elveavsalt stein.
2. All stein skal legges i forband min 300 mm både i bredde og lengderetning. Det skal i størst mulig grad benyttes stein med full bredde/dybde. Maks fugebredde 100 mm. Ingen gjennomgående vertikale fuger.
3. Tilbakefylling i bakkant av mur skal utføres med drenerende knust stein (kult 20-120 mm) i min. 0,5 m tykkelse som vist på prinsipptegning av tørrsteinsmur. Det skal også masseutskiftes min. 0,5 m tykkelse under murens såle med knust stein (kult 20-120 mm)
4. Avvik fra planlagt murfront sett normalt på denne, skal ikke overstige 100 mm. Enkelte ujamne steinar utover dette kan aksepteres.
5. Dersom ikke anna vert avtalt, skal steinen leggjast i forband der langsgående fuger følger linjepålegget på veien. Ved større stigning skal fugene vere vassrette. Fugene skal ha minst mogleg holrom og ikkje fyllast med mindre stein som ikkje har teknisk funksjon i muren. Ferdig mur skal ha størst stein i botnen og ellers god fordeling av blokkstørrelse med gode forband og fortanning.
6. Murendar og murtopp skal ha jamne overgangar mot siderenget.
7. Avrettingstag skal komprimeres med normal komprimering med vibroplate. Tilbakefylte masser skal også komprimeres med vibroplate.

## Granittkantstein for skille p-plass/tursti

Råhøgd m. fas 20x20 mm  
M: 1:10, A1

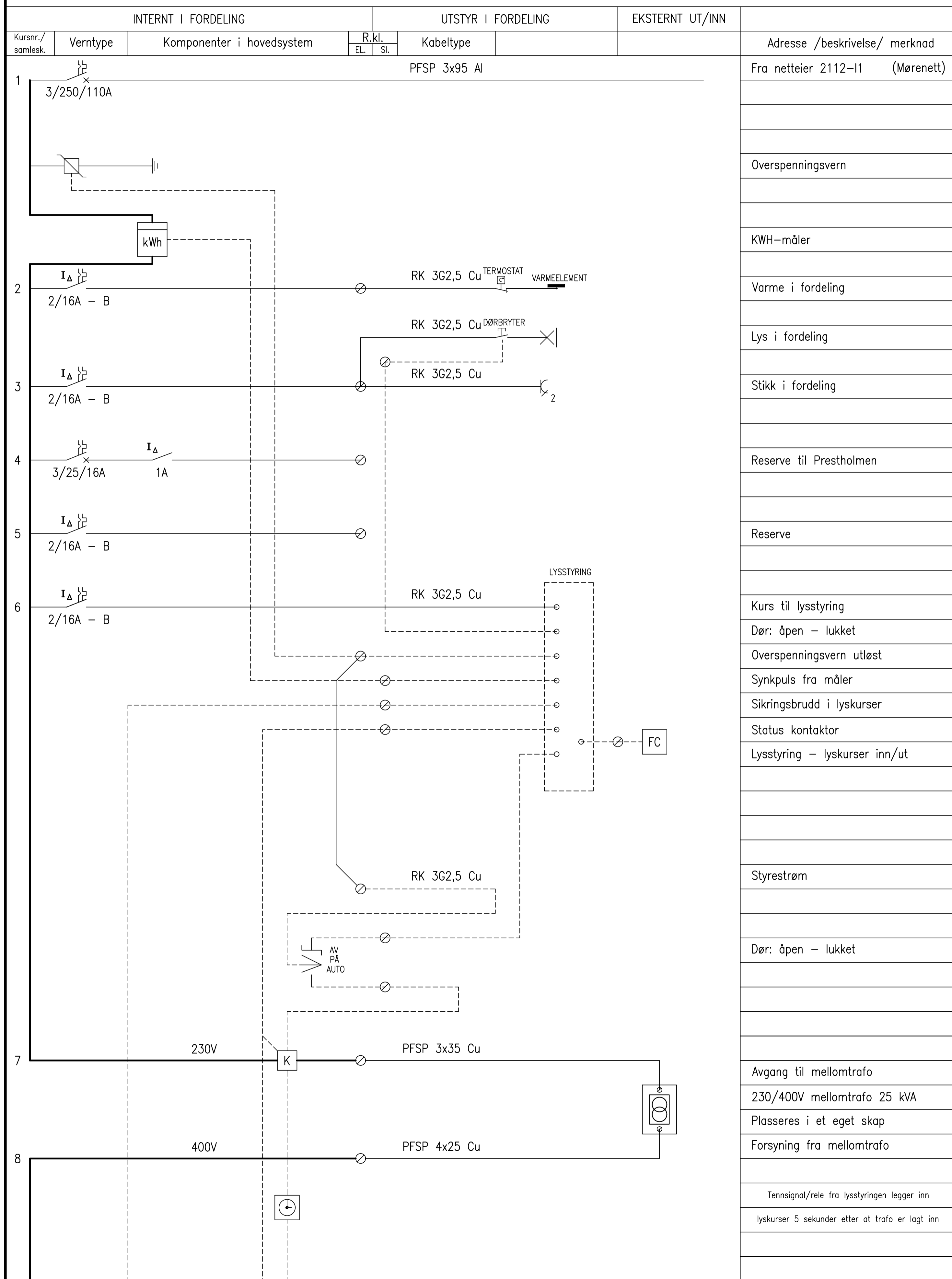


revisjon	beskrivelse	dato	sign/kont

Dato	Tekna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarleg
23.06.17	ofs	ome	ofs
Tekningstype			
Natursteinsmur og kantstein			
Tiltak			
Elvadalen			
Oppdragsgevar			
Volda kommune			
Prosjektnr.	Tekningsnr.	Rev.	Målestokk
16202	J101		Som vist
NORPLAN AS		Tlf: 57 88 55 00	
Boks 224		Epost: post@nordplan.no	
Eidsgrata 45		Web: www.nordplan.no	
6711 Nordfjordeid			



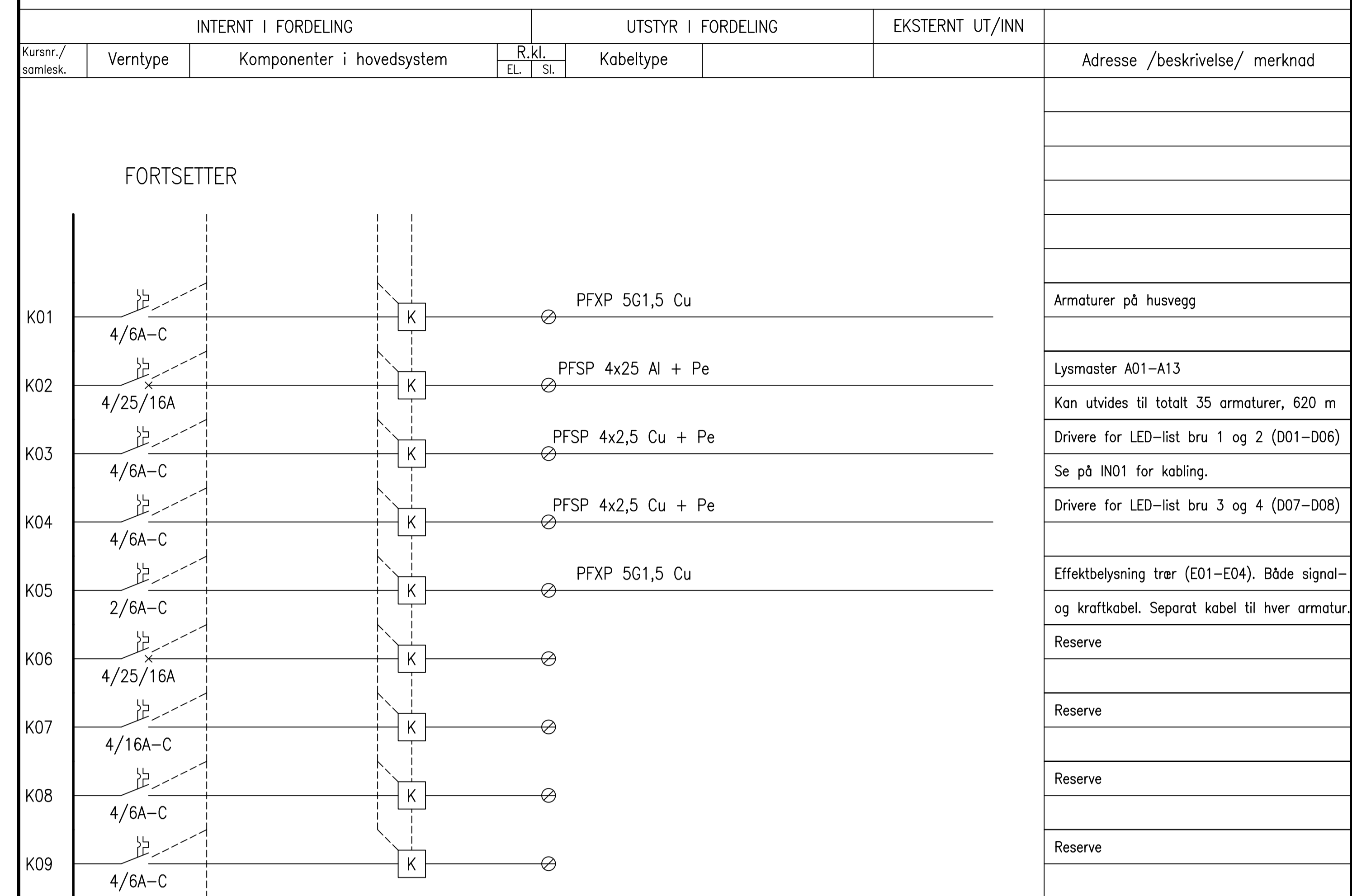
Skjema tennskapfordeling VF01: IT/TN-S med mellomtrafo 230V/400V



FORTSETTER

INTERNT I FORDELING	UTSTYR I FORDELING	EKSTERNT UT/INN
Kursnr./samsesk.	R.kl. EL. Sl.	Adresse /beskrivelse/ merknad
Verntype	Kabeltype	
Komponenter i hovedsystem		
1	PFSP 3x95 Al	Fra netteier 2112-I1 (Mørenett)
		Overspenningsvern
		KWH-måler
2	RK 3G2,5 Cu TERMOSTAT VARMEELEMENT	Varme i fordeling
	RK 3G2,5 Cu DØRBRYTER	Lys i fordeling
3	RK 3G2,5 Cu	Stikk i fordeling
4		Reserve til Prestholmen
5		Reserve
6	RK 3G2,5 Cu	Kurs til lysstyring
		Dør: åpen - lukket
		Overspenningsvern utløst
		Synkspuls fra måler
		Sikringsbrudd i lyskurser
		Status kontaktor
		Lysstyring - lyskurser inn/ut
		Styrestrøm
		Dør: åpen - lukket
7	PFSP 3x35 Cu	Avgang til mellomtrafo
		230/400V mellomtrafo 25 kVA
		Plasseres i et eget skap
		Forsyning fra mellomtrafo
8	PFSP 4x25 Cu	
		Tennsignal/rele fra lysstyringen legger inn
		lyskurser 5 sekunder etter at trafo er lagt inn

Skjema tennskapfordeling VF01: IT/TN-S med mellomtrafo 230V/400V



FORTSETTER

INTERNT I FORDELING	UTSTYR I FORDELING	EKSTERNT UT/INN
Kursnr./samsesk.	R.kl. EL. Sl.	Adresse /beskrivelse/ merknad
Verntype	Kabeltype	
Komponenter i hovedsystem		
K01	4/6A-C	PFXP 5G1,5 Cu
		Armaturer på husvegg
K02	4/25/16A	PFSP 4x25 Al + Pe
		Lysmaster A01-A13
K03	4/6A-C	PFSP 4x2,5 Cu + Pe
		Kan utvides til totalt 35 armaturer, 620 m
K04	4/6A-C	PFSP 4x2,5 Cu + Pe
		Drivere for LED-list bru 1 og 2 (D01-D06)
K05	2/6A-C	PFXP 5G1,5 Cu
		Se på IN01 for kabling.
K06	4/25/16A	PFSP 4x2,5 Cu + Pe
		Drivere for LED-list bru 3 og 4 (D07-D08)
K07	4/16A-C	PFXP 5G1,5 Cu
		Effektbelysning trær (E01-E04). Både signal- og kraftkabel. Separat kabel til hver armatur.
K08	4/6A-C	PFXP 5G1,5 Cu
		Reserve
K09	4/6A-C	PFXP 5G1,5 Cu
		Reserve

TEGNFORKLARING

- Effektbryter
- Automat
- Kombiautomat
- Overspenningsvern
- Kontaktor
- Tennsignal/rele

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
-					
Arkuref.		Tegningsdato			
		23.06.2017			
Bestiller		Prosjektnummer			
Volda kommune		PRØF-nummer			
Produisert av		Arkivnummer			
PS		Byggetekstnummer			
		Målestokk A1			
		Tegningsnummer			
		Revisjon			
Konkurransgrunnlag		Elevadalen, Volda			
Utarbeidet av		Skjema tennskapfordeling VF01			
EK		Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	
		TS	TA	201621	N01



**Tegnforklaring**

—	Kjørefeltkant
—	Skulderkant
—	Mur
—	Rekkverk
—	Gjerde
—	Eksisterende bruer
—	Nye bruer
—	Tursti (grusdekke)
—	Tursti (asfaltdekke)

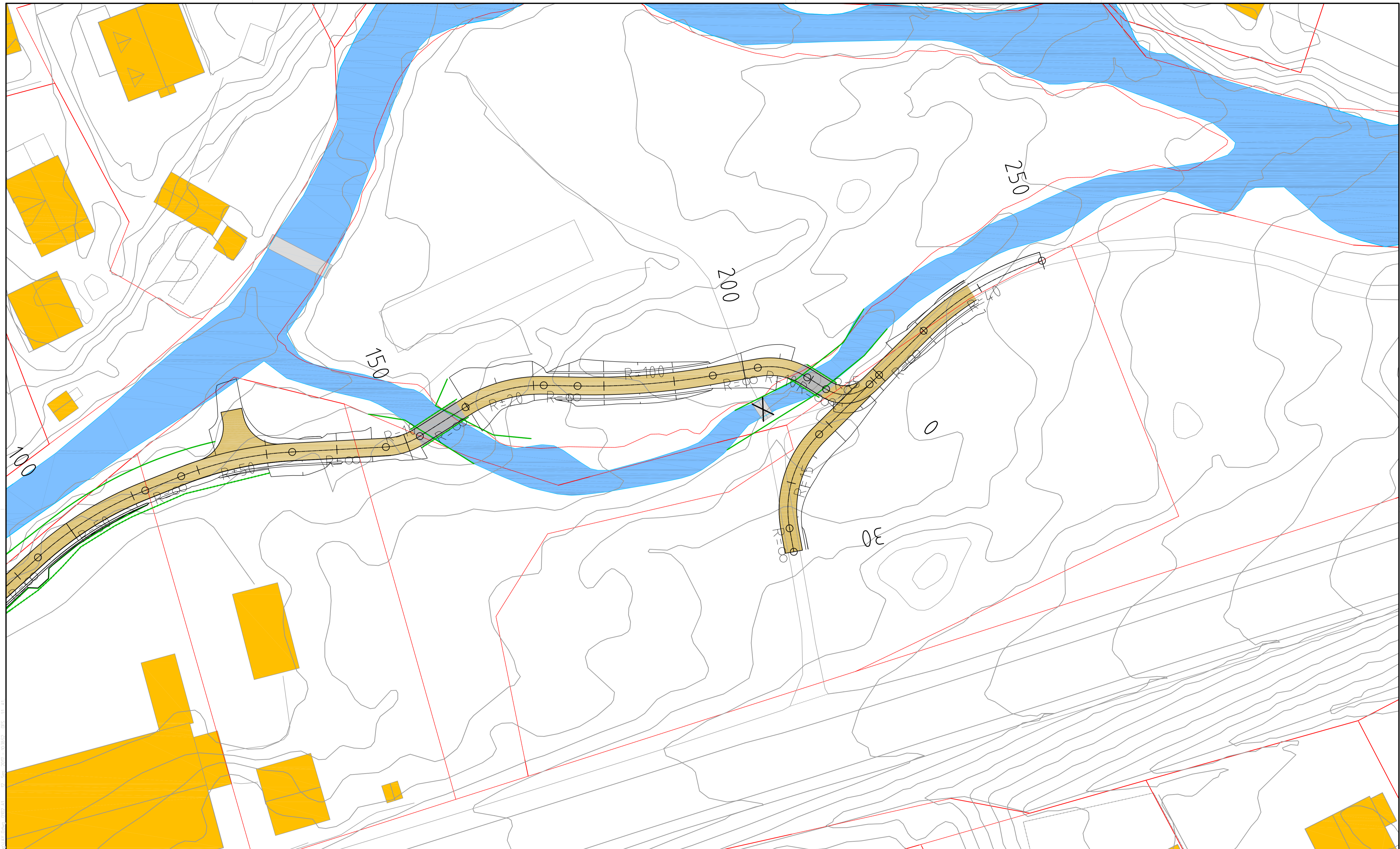
revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato	Tekna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarlig
23.06.17	ofs	ome	ofs
Tekningstype			
<b>Dekkeplan</b>			
Tiltak			
<b>Elvadalen</b>			
Oppdragsgjever			
<b>Volda kommune</b>			
Prosjektnr.	Tekningnr.	Rev.	Målestokk
16202	0101		1:250, A1

**nordplan**

arkitektur  
konstruksjon  
landskap

NORDPLAN AS Boks 224 Eidsgrøa 45 6711 Nordfjordheim	Tlf: 57 88 55 00 Epost: post@nordplan.no Web: www.nordplan.no
--	---



**Tegnforklaring**

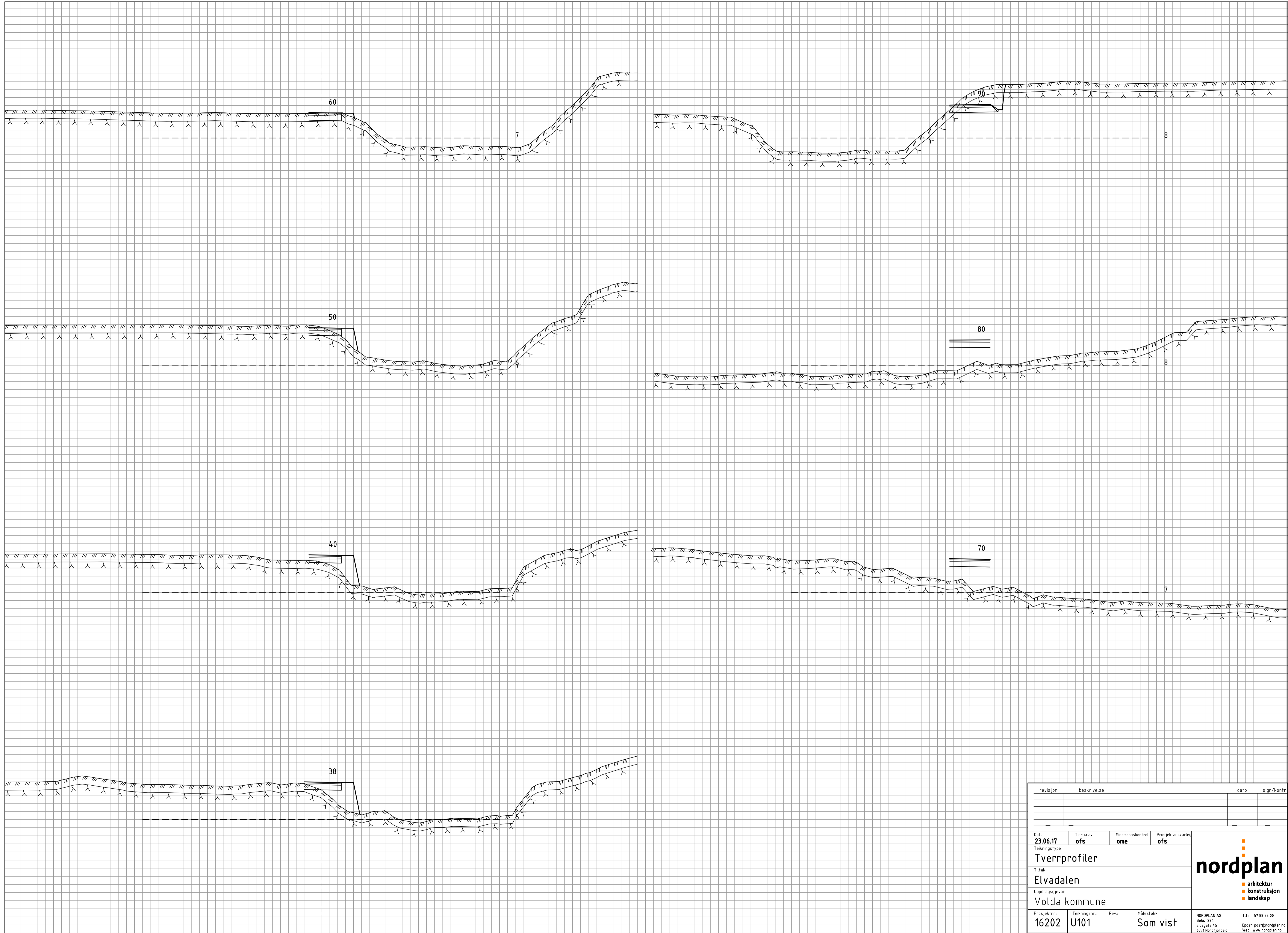
Prosjektert

- Kjørefeltkant
- Skulderkant
- Mur
- Rekverk
- Gjerde
- Eksisterende bruer
- Nye bruer
- Tursti (grusdekke)
- Tursti (asfaltdekke)

revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato	Tekna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarlig
23.06.17	ofs	-	ofs
Tekningsstype			
Dekkeplan			
Tiltak			
Elvadalen			
Oppdragsgevar			
Volda kommune			
Prosjekt nr.	Tekningsnr.	Rev.	Målestokk
16202	0102	-	1:250, A1

NORPLAN AS  
 Boks 224  
 Eidsgata 45  
 6711 Nordfjordeid  
 Tlf: 57 88 55 00  
 Epost: post@nordplan.no  
 Web: www.nordplan.no



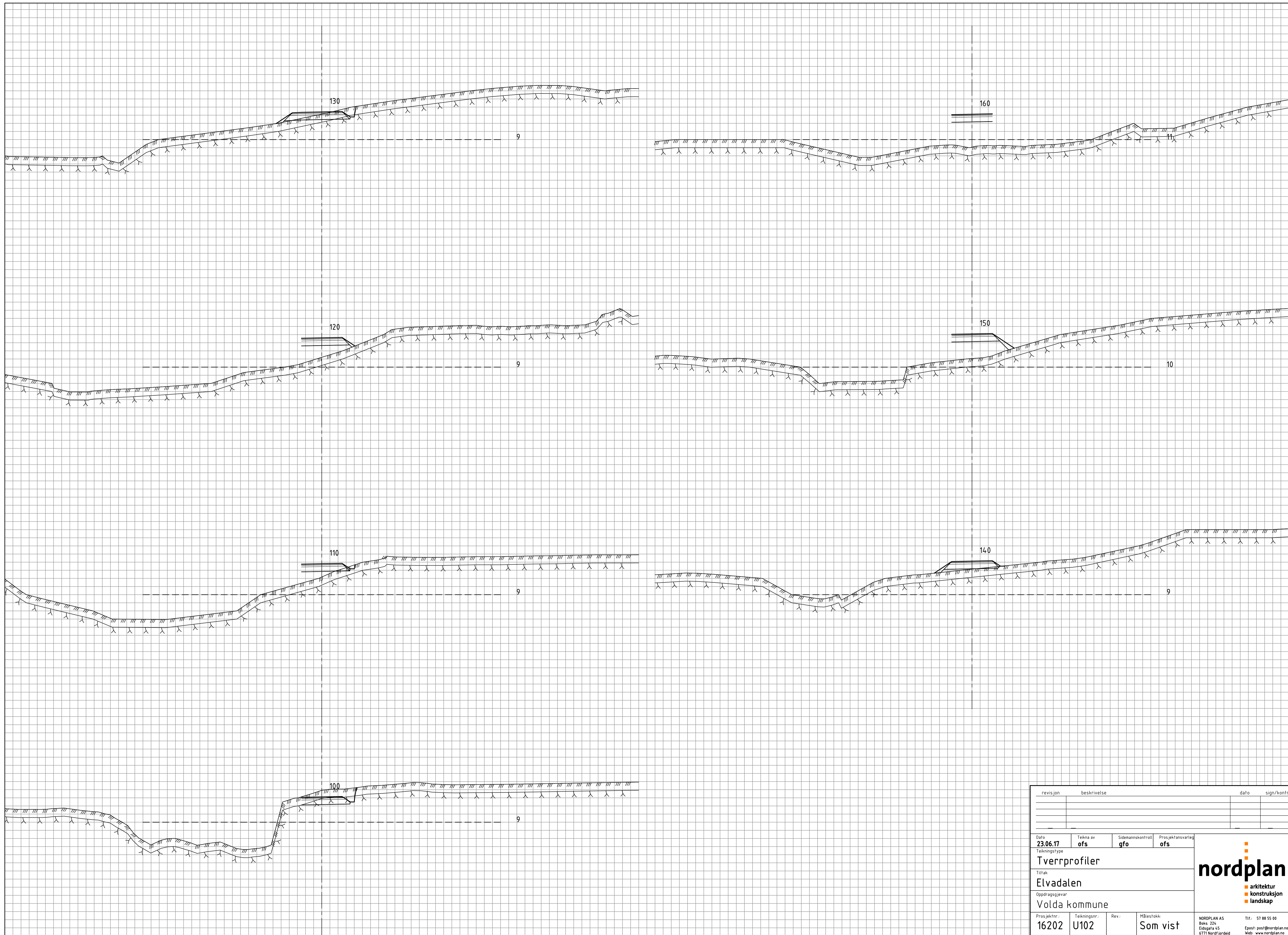
revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato	Teikna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarleg
23.06.17	ofs	ome	ofs
Teikningstype			
Tverrprofiler			
Tiltak			
Elvadalen			
Oppdragsgevar			
Volda kommune			
Prosjektnr.:	Teikningsnr.:	Rev.:	Målestokk:
16202	U101		Som vist

**nordplan**

- arkitektur
- konstruksjon
- landskap

NORDPLAN AS	Tlf: 57 88 55 00
Boks 224	Epost: post@nordplan.no
Edøvegata 45	Web: www.nordplan.no
6771 Nordfjord	




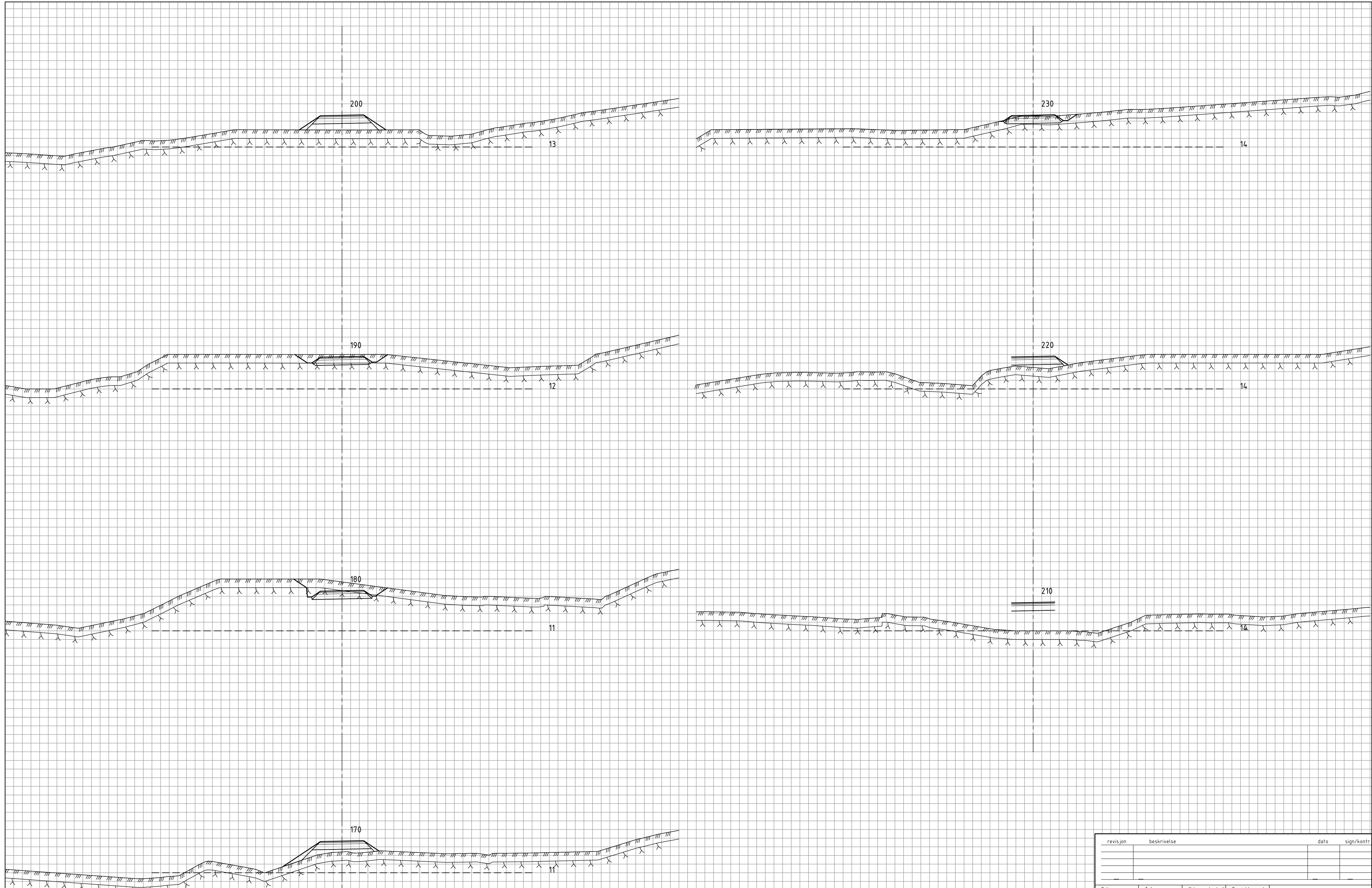
revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato	Teikna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarleg
23.06.17	ofs	gfo	ofs
Teikningstype			
Tverrprofiler			
Tiltak			
Elvdalen			
Oppdragsjever			
Volda kommune			
Prosjektnr.:	Teikningsnr.:	Rev.:	Målestokk:
16202	U102		Som vist

	
NOROPLAN AS Boks 224 Ekegata 45 6771 Nordfjordeid	Tlf.: 57 88 55 00 Epost: post@nordplan.no Web: www.nordplan.no



revisjon	beskrivelse	dato	sign/kontr

Dato	Teikna av	Sidemannskontroll	Prosjektansvarleg
23.06.17	ofs	gfo	ofs
Teikningstype			
Tverrprofiler			
Tiltak			
Elvadalen			
Oppdragsjever			
Volda kommune			
Prosjektnr.:	Teikningsnr.:	Rev.:	Målestokk:
16202	U103		Som vist

	
NOROPLAN AS Boks 224 Ekegata 45 6771 Nordfjordeid	Tlf: 57 88 55 00 Epost: post@nordplan.no Web: www.nordplan.no







## SAKSDOKUMENT

---

Sakshandsamar: Per Ivar Kongsvik

Arkivsak nr.: 2017/1757

Arkivkode: A10, &13

---

**Utvalsaksnr**

**Utval**

**Møtedato**

154/17

Formannskapet

02.10.2017

### HØYRING - FORSLAG TIL ENDRINGAR I BARNEHAGELOVA

#### Administrasjonen si tilråding:

Administrasjonen får fullmakt til å levere følgjande svar i samband med høyringa om endringar i barnehagelova:

1. I prinsippet er Volda kommune imot statleg normering og standardkrav som grip inn i det lokale sjølvstyret. Manglande samordning av den statlege sektorstyringa gjer at dette skjer i for stor grad. Når det likevel skjer må det vere ein føresetnad at staten syt for full finansiering.
2. Volda kommune er oppteken av tidleg innsats og støttar forslaget om auka grunnbemanning og pedagogtettleik i barnehagane for å auke kvaliteten i barnehagetilbodet. Volda kommune har nådd målet om 50 % pedagogtettleik i dei kommunale barnehagane. Ei endring i barnehagelova bør opne for at kommunen kan gjere vedtak om normer og krav til bemanning i dei kommunale barnehagane utover lovfesta krav, og at desse også skal gjelde dei private barnehagane i kommunen.
3. Volda kommune føreset at skjerpa pedagog- og bemanningsnorm vert fullfinansiert ved tilsvarande styrking av frie midlar til kommunesektoren slik at andre tenestemråde ikkje må nedprioriterast.
4. I berekninga av behovet for finansiering må det takast høgde for den avtalefesta planleggingstida for pedagogar i barnehage. Med kvart årsverk pedagog skal det avsetjast 4 t/v til planlegging. Denne tida må det kompenseras for slik at talet på vaksne saman med borna ikkje vert redusert.
5. Ei lovfesta plikt til å utarbeide planar for overgang mellom barnehage og skule/SFO må leggest på kommunalt nivå, og kommunane må få heimel til å forplikte private barnehagar og skular.

**Vedleggsliste:**

Høyringsnotat – forslag til endringar i barnehagelova

**Samandrag av saka:**

I eit høyringsnotat, dagsett 22.06.2017, legg Kunnskapsdepartementet fram forslag om endringar i barnehagelova.

Departementet legg fram forslag om

- 1) Innføre ny norm for bemanning i barnehagane, med maksimalt tre barn under 3 år og seks barn over 3 år pr. tilsett.
- 2) Skjerpe norma for pedagogisk bemanning frå 9 små eller 18 store barn pr pedagog i heil stilling til maksimalt 7 barn under tre år og 14 barn over tre år.
- 3) Lovfeste ei felles plikt til samarbeid mellom barnehage, skule og SFO i lov om barnehagar, opplæringslova og friskulelova.

Fristen for å levere svar på høyringa er sett til 13. oktober 2017.

**Saksopplysningar/fakta:**

I forskrift for pedagogisk bemanning er det foreslått å skjerpe kravet frå maksimalt 18 store og 9 små barn pr pedagog i heil stilling til maksimalt 14 store og 7 små barn. Borna vert rekna som store frå august det året dei fyller 3 år. Normene skal oppfyllest på barnehagenivå, og er foreslått å verte gjort gjeldande frå 01.08.2018.

Det har fram til no ikkje vore konkrete krav til bemanning i barnehagar utover at det skal vere *”tilstrekkeleg til at personalet kan drive en tilfredsstillende pedagogisk virksomhet”*.

Volda har auka delen pedagogar i dei kommunale barnehagane, og har allereie nådd målet om minimum 50 % pedagogtettleik. Dette skal kome i møte forventningane om auka kvalitet i barnehagane, og det har vore forventa sentrale krav om auka pedagogtettleik, som vi no ser kome.

Pedagogar skal ha minimum 4 t/v planleggingstid. Viss andre vaksne ikkje blir sett inn i denne tida, tyder det i praksis at vaksentettleiken i barnehagen går ned når pedagogane har si planleggingstid. Når finansiering av auka pedagogtettleik vert berekna er det viktig at denne faktoren også er med i reknestykket

Jfr *Forskrift om tildeling av tilskudd til private barnehager* skal private barnehagar handsamast likeverdig med dei kommunale barnehagane. Det tyder at private barnehagar skal ha same økonomisk handlingsrom i drifta som dei kommunale barnehagane. Når Volda kommune har nådd målet om 50 % pedagogtettleik, er det rimeleg å kunne forvente at dei private barnehagane har tilsvarende pedagogtettleik. I lys av dette bør det i ei evt endring av barnehagelova opne for at lokale vedtak om pedagog- og vaksentettleik som går utover

lovfesta krav også må gjelde dei private barnehagane i kommunen. På denne måten vil alle barn i kommunen få eit likeverdig tilbod.

Ein føresetnad for å støtte skjerpa krav til pedagog- og vaksentettleik er at endringane vert fullfinansiert frå Staten.

Departementet foreslår å innføre ei plikt til å utarbeide planar for overgang mellom barnehage og skule/SFO. I Volda er helsestasjonen og stundom barnevernstenesta relevante samarbeidspartar i overgangen mellom barnehage og skule. Plikta til å utarbeide rutinar og planar for denne overgangen bør ligge på kommunalt nivå med lokale forhold som utgangspunkt, og kommunen må få heimel til å forplikte private barnehagar og skular.

Ei styrking av pedagogtettleiken i barnehagane er i tråd med målet i kommuneplanen om å vidareutvikle dei gode oppvekst- og utdanningsmogelegheitene i Volda. Som strategi heiter det mellom anna at kommunen skal sikre godt pedagogisk innhald i barnehagane.

### **Vurdering og konklusjon:**

I samband med høyringa om endringar i barnehagelova, rår rådmannen til at formannskapet gir administrasjonen fullmakt til å svare på høyringa slik det kjem fram i tilrådinga.

Rune Sjurgard  
rådmann

Per Ivar Kongsvik  
oppvekstsjef

**Utskrift av endeleg vedtak:**  
Opplæring og oppvekst

# **Overordnet del – verdier og prinsipper**

*Høringsutkast fra Kunnskapsdepartementet 10.03.17*

## Innhold

Forord.....	2
Formålet med opplæringen.....	3
1. Opplæringens verdigrunnlag.....	4
1.1 Menneskeverdet.....	4
1.2 Kultur, identitet og mangfold.....	5
1.3 Kritisk tenkning og etisk bevissthet.....	6
1.4 Skaperglede, engasjement og utforskertrang.....	7
1.5 Respekt for naturen og miljøbevissthet.....	7
1.6 Demokrati og medvirkning.....	8
2. Prinsipper for læring og utvikling.....	9
2.1 Danning og helhetlig kompetanse.....	9
2.2 Sosial læring og utvikling.....	9
2.3 Kompetanse i fagene.....	10
2.4 Grunnleggende ferdigheter.....	11
2.5 Å lære å lære.....	12
2.6 Tverrfaglige temaer.....	13
2.6.1 Folkehelse og livsmestring.....	13
2.6.2 Demokrati og medborgerskap.....	13
2.6.3 Bærekraftig utvikling.....	14
3. Prinsipper for skolens praksis.....	15
3.1 Tilrettelegging for den enkelte elev.....	15
3.2 Et inkluderende læringsmiljø.....	16
3.3 Profesjonsfellesskap og skoleutvikling.....	17

## Forord

Grunnoplæringen i Norge har en sentral samfunnsbyggende oppgave. Denne delen av læreplanverket utdyper verdigrunnlaget i opplæringslovens formålsparagraf og de overordnede prinsippene for grunnoplæringen. Grunnoplæringen omfatter grunnskolen og videregående opplæring.

Hele læreplanverket er grunnlaget for skolens praksis og skal bidra til at skolens brede formål ivaretas. Verdiene og prinsippene ligger til grunn for opplæringen og skolens møte med elevene som enkeltindivider, i læringsfellesskapene og i samarbeidet på skolene og med hjemmene. Barnehagen og grunnoplæringen er deler av et felles opplæringsløp og bygger på et likt verdigrunnlag.

Den overordnede delen av læreplanverket beskriver det forpliktende grunnsynet som skal prege og støtte pedagogisk praksis i skolen. Alle som arbeider i opplæringen, plikter å la dette grunnsynet gjennomsyre deres arbeid med planlegging, gjennomføring og videreutvikling av all opplæring fra grunnskole til videregående opplæring. Dokumentet gir føringer for opplæring i fag og prinsipper for skolens praksis og tydeliggjør opplæringens ansvar for danning og utvikling av elevenes helhetlige kompetanse. Den overordnede delen har status som forskrift sammen med resten av læreplanverket.

Hovedmålgruppen er lærere, instruktører, assistenter, skoleledere, skoleeiere, andre yrkesgrupper i skolen og lærebedrifter, som alle har et ansvar for opplæringen. Dokumentet skal også ligge til grunn for lærerutdanningene. Den overordnede delen gjelder opplæringen for elever, lærlinger, lære kandidater og voksne deltakere i grunnskolen, videregående opplæring, opplæring i bedrift og voksenopplæringen. I dokumentet brukes begrepene «elever», «lærere» og «skole» om alle som deltar i opplæring, alle ansatte, alle skoler og alle lærebedrifter.

Den overordnede delen av læreplanverket gjelder for den norske og samiske skolen. Samene i Norge har status som urfolk ifølge ILO-konvensjonen, og Grunnloven fastsetter at staten skal legge forholdene til rette for at samene kan sikre og utvikle sitt språk, sin kultur og sitt samfunnsliv. Den samiske skolen har derfor et parallelt læreplanverk som gjelder i de kommunene som er en del av forvaltningsområdet for samiske språk. Det samme læreplanverket gjelder for elever som har rett til opplæring på samisk i landet for øvrig. Elever i landet for øvrig som har rett til opplæring i samisk, skal følge det samiske læreplanverket i faget samisk.

Den overordnede delen av læreplanverket gjelder også for skoler som er godkjent etter lov om frittstående skoler (friskoler). Unntatt er friskoler som har fått godkjent en egen tilsvarende del, eller som har et tillegg til læreplanen der skolens verdigrunnlag eller egenart beskrives.

## Formålet med opplæringen

Opplæringslovens formålparagraf lyder slik:

*Opplæringa i skole og lærebedrift skal, i samarbeid og forståing med heimen, åpne dører mot verda og framtida og gi elevane og lærlingane historisk og kulturell innsikt og forankring.*

*Opplæringa skal byggje på grunnleggjande verdiar i kristen og humanistisk arv og tradisjon, slik som respekt for menneskeverdet og naturen, på åndsfridom, nestekjærleik, tilgjeving, likeverd og solidaritet, verdiar som òg kjem til uttrykk i ulike religionar og livssyn og som er forankra i menneskerettane.*

*Opplæringa skal bidra til å utvide kjennskapen til og forståinga av den nasjonale kulturarven og vår felles internasjonale kulturtradisjon.*

*Opplæringa skal gi innsikt i kulturelt mangfald og vise respekt for den einkilde si overtyding. Ho skal fremje demokrati, likestilling og vitskapleg tenkjemåte.*

*Elevane og lærlingane skal utvikle kunnskap, dugleik og holdningar for å kunne meistre liva sine og for å kunne delta i arbeid og fellesskap i samfunnet. Dei skal få utfalde skaparglede, engasjement og utforskartrøng.*

*Elevane og lærlingane skal lære å tenkje kritisk og handle etisk og miljøbevisst. Dei skal ha medansvar og rett til medverknad.*

*Skolen og lærebedrifta skal møte elevane og lærlingane med tillit, respekt og krav og gi dei utfordringar som fremjar danning og lærelyst. Alle former for diskriminering skal motarbeidast.*

(Opplæringsloven § 1-1)



## 1. Opplæringens verdigrunnlag

*Skolen skal bygge sin praksis på verdiene i formålsparagrafen, og den skal, i samarbeid og forståelse med hjemmet, åpne dører mot verden og fremtiden for elevene.*

I ukjent farvann trenger alle mennesker et kompass å styre etter. Verdiene i formålsparagrafen skal hjelpe oss å lære, leve og arbeide sammen i en kompleks samtid og ukjent fremtid. Verdiene samler Norge som et samfunn og er grunnlaget for vårt demokrati. De felles verdiene bygger på kristen og humanistisk arv og tradisjon. De kommer også til uttrykk i ulike religioner og livssyn, og de er forankret i menneskerettighetene.

Gjennom opplæringen skal elevene tilegne seg verdier som gir retning for deres livsutfoldelse, og de skal forberedes til å bli kloke og handlekraftige samfunnsborgere. Disse verdiene er grunnmuren i skolens virksomhet, og skolen må ivareta og gjøre dem levende gjennom kunnskapsformidling, holdningsarbeid og i møte med hver enkelt elev. Verdiene skal prege skolens og lærernes møte med elevene og med hjemmene, og elevens beste skal alltid være et grunnleggende hensyn. Forskjellige interesser, syn og verdier kan føre til spenninger mellom ulike grupper. Lærere må derfor anvende sitt profesjonelle skjønn slik at verdier som ivaretar den enkelte, og verdier som ivaretar fellesskapet, balanseres.

Den samiske skolen skal i tillegg ha et allsamisk perspektiv og bygge på samiske verdier.

### 1.1 Menneskeverdet

*Skolen skal sørge for at menneskeverdet og de verdiene som støtter opp om det, legges til grunn for opplæringen og hele virksomheten.*

Alle mennesker er like mye verdt. Menneskeverdets ukrenkelighet er forankret i formålsparagrafen og bygger på grunnleggende tanker om likeverd, solidaritet og på de bånd som gjør oss avhengige av hverandre. Når elever lærer å mestre sitt eget liv, utvikler de selvtillit og en trygg identitet som setter dem i stand til å fortsette å vokse mentalt, følelsesmessig og sosialt. Skolens oppgave er å støtte hver elev slik at den enkelte opplever livet som trygt og meningsfylt. Den enkeltes personlige overbevisning og samvittighet må tas på alvor, slik at alle kan tenke, tro og ytre seg fritt. Men enkeltmennesket er også sårbart og feilbarlig, og tilgivelse og nestekjærlighet er nødvendig for at det skal få vokse og utvikle seg. Når lærere viser omsorg for elevene og tar dem på alvor, anerkjennes menneskeverdet som en grunnleggende verdi for skolen og samfunnet. På samme vis skal elevene selv reflektere over hvordan de kan bidra til å ivareta andre menneskers verdi, og hvordan de kan bidra til å hindre at menneskeverdet krenkes.

Menneskerettighetene har sitt grunnlag i menneskeverdet og er en viktig del av fundamentet for rettsstaten. De bygger på universelle verdier som gjelder for alle uansett hvem de er, hvor de kommer fra, og hvor de befinner seg. Barnekonvensjonen er en del av menneskerettighetene og gir barn og unge særlig vern. Opplæringen må være i samsvar med og gi elevene kunnskap om menneskerettighetene.

Skolen skal formidle kunnskap og holdninger som fremmer likeverd og likestilling. Den enkelte elev har krav på å bli verdsatt og behandlet likeverdig ut fra den enkeltes forutsetninger og behov, uten å bli utsatt for diskriminering. Likeverd og likestilling er verdier som er kjempet frem gjennom historien, og de forutsetter at alle mennesker skal ha like muligheter uavhengig av hvem de er. Respekt og omsorg for den andre, for samfunnet og for våre naturomgivelser er forutsetninger for at alle skal leve gode liv også i fremtiden.

## **1.2 Kultur, identitet og mangfold**

*Skolen skal gi elevene historisk og kulturell innsikt og forankring, og skal bidra til at hver elev kan ivareta og utvikle sin identitet i et inkluderende og mangfoldig fellesskap.*

Opplæringen skal gi elevene historisk og kulturell innsikt og forankring, samtidig som den skal åpne dører mot verden og fremtiden. Kristen og humanistisk arv og tradisjon er en viktig del av landets samlede kulturarv og har spilt en avgjørende rolle i formingen av samfunnet. Denne arven har utviklet seg opp gjennom historien. Det har gitt grunnlaget for en styreform og en rekke verdier og kulturelle tradisjoner som bidrar til å samle menneskene i landet. Den samiske kulturarven er også en del av kulturarven i Norge.

Gjennom alle tider har samfunnet blitt påvirket av ulike strømninger og kulturtradisjoner. Kulturelt, språklig og livssynsmessig mangfold setter sitt preg på samfunnet og skolen. Skolen skal ivareta dette mangfoldet og inkludere alle. Dette stiller store krav til skolen og lærernes flerkulturelle kompetanse. Skolen skal støtte elevenes utvikling av egen identitet og legge til rette for at alle kan oppleve at de hører hjemme i skolen og i samfunnet.

Kunnskap om historie, kultur og tradisjon og om samspillet mellom ulike strømninger og kulturtradisjoner styrker elevenes identitetsutvikling og kulturelle forståelse, og det skaper tilhørighet i samfunnet. I opplæringen skal elevene utvikle både felles kulturelle referanser, og respekt og toleranse for ulikhet. Innsikt i lokal-, nasjonal- og internasjonal kulturarv er av betydning for elevenes danning og identitetsutvikling.

Opplæringen skal sikre at elevene blir trygge språkbrukere, at de utvikler sin språklige identitet, og at de kan bruke språk for å tenke, skape mening og knytte bånd til andre. Utviklingen av et felles språk er en forutsetning for at samfunnet skal fungere. Samtidig gir språklig mangfold alle elever verdifull erfaring med uttrykksformer, ideer og kulturelle tradisjoner som beriker læring og utvikling for alle i skolesamfunnet.

Gjennom opplæringen skal elevene få kunnskap om og forståelse for urfolk og minoriteter. Alle elever i Norge skal lære om det samiske urfolkets historie, kultur, samfunnsliv og rettigheter. Norsk og samisk er likeverdige språk. Den samiske skolen skal legge til rette for at elevene får en opplæring med basis i samisk språk, kultur og samfunnsliv. Den skal også ivareta samiske verdier som samisk språk, tradisjonell kunnskap og slekt- og familierelasjoner.

Jøder, kvener/norskfinner, skogfinner, rom og romanifolket/tatere er nasjonale minoriteter som har en århundrelang tilknytning til Norge. Disse folkegruppene har også bidratt til å forme en felles norsk kulturarv. Dette må det skapes bevissthet om i skolen.

Alle kan oppleve at deres egen identitet er tett knyttet til et fellesskap, samtidig som den på andre områder kan gjøre at vi skiller oss ut og kjenner oss annerledes. Vi er derfor alle avhengig av at ulikheter verdsettes.

### **1.3 Kritisk tenkning og etisk bevissthet**

*Skolen skal bidra til at elevene blir nysgjerrige og stiller spørsmål, utvikler vitenskapelig og kritisk tenkning og handler med etisk bevissthet.*

All vitenskap begynner med undring. Å tenke kritisk og vitenskapelig innebærer å bruke fornuften på en undersøkende og systematisk måte i møte med ulike fenomener, ytringer og kunnskapsformer. Opplæringen i fag skal gi elevene en forståelse av kritisk og vitenskapelig tenkning slik at de kan søke sannhet og forståelse gjennom å beskrive, tolke og forklare virkeligheten ved bruk av teorier, metoder, argumenter og bevis. Opplæringen skal skape en forståelse av at metodene for å undersøke virkeligheten, må tilpasses det man ønsker å studere, og at valg av metode styrer det man finner ut.

Etisk bevissthet er nødvendig for å være et reflektert og selvstendig menneske i samfunnet og en forutsetning for å ivareta og videreutvikle demokratiet. Opplæringen skal bidra til at elevene blir fortrolige med etiske problemstillinger, og at de utvikler evnen til å gjøre etiske vurderinger.

Etablerte ideer må granskes og kritiseres for at ny innsikt skal vokse frem. Når elever skal forholde seg kritisk til en sak, må de ha innsikt i eksisterende kunnskap, og de må kunne tenke kreativt og selvstendig for å vinne ny forståelse. Elevene skal kunne vurdere ulike kilder til kunnskap i lys av allmenne normer for sannhet og troverdighet, og tenke kritisk om hvordan slike normer utvikles. De skal også kunne erkjenne at deres egne erfaringer, standpunkter og overbevisninger kan være ufullstendige eller feilaktige. Opplæringen må derfor søke den riktige balansen mellom respekt for etablert viten på den ene siden, og den kritiske og kreative tenkningen som kreves for å utvikle ny kunnskap på den andre.

Elevene skal utvikle god dømmekraft på en rekke områder. Både kunstnerisk arbeid, vitenskap og praktisk yrkesutøvelse krever evne til å erfare, reflektere og gjøre vurderinger. Kritisk tenkning og etisk bevissthet er derfor et grunnlag for å lære i mange forskjellige sammenhenger.

#### **1.4 Skaperglede, engasjement og utforskertrang**

*Skolen skal la elevene utfolde skaperglede, engasjement og utforskertrang, og la dem få øve på å se muligheter og omsette ideer til handling.*

Barn og unge er nysgjerrige og vil oppdage og skape. Skolen skal verdsette, stimulere og videreutvikle elevenes vitebegjær og skaperkraft, og elevene skal få utfolde sine egne skapende krefter gjennom sansning og tenkning, i fellesskap og på selvstendig vis. Dette er betydningsfulle bidrag til elevenes læring, identitetsutvikling og danning helt fra de første leveårenes spontane lek. Evnen til å stille spørsmål, utforske og eksperimentere er dessuten et premiss for utviklingen av dyp faglig kunnskap.

Samfunnet utvikles av mennesker med skapende og kreative evner til å finne løsninger på både praktiske og teoretiske problemer. Elevene skal motiveres til å skape og til å vise engasjement og utforskertrang. Internasjonale perspektiver og samarbeid er en viktig kilde til inspirasjon og engasjement. Det stimulerer nye ideer, evnen til å ta initiativ og til å omsette ideer til handling. Elever som lærer om skapende områder som forskning, kultur, kunst og entreprenørskap, utvikler evnen til å bruke kunnskaper og ferdigheter for å gi stemme til erfaringer, finne svar på spørsmål og løse problemer.

#### **1.5 Respekt for naturen og miljøbevissthet**

*Skolen skal bidra til at elevene utvikler miljøbevissthet, respekt for naturen og naturglede.*

Mennesket er en del av naturen. Dagens barn og unge skal håndtere morgendagens utfordringer, og vår felles fremtid avhenger av at fremtidige generasjoner kan ta vare på vår felles klode. Globale klimaendringer og tap av biologisk mangfold er blant de største miljøtruslene verden står overfor i dag. Disse utfordringene må løses i fellesskap. Bevissthet om hvordan menneskets levesett og inngrep i naturen påvirker natur og miljø er derfor nødvendig.

Vi behøver kunnskap, etisk bevissthet og teknologisk innovasjon for å finne løsninger og gjøre nødvendige endringer i levesett for å ta vare på livet på jorda. Gjennom opplæringen skal elevene få kunnskap om lokale og globale miljøutfordringer, utvikle respekt for naturen og lære seg å handle miljøbevisst. De skal få rike muligheter til å se naturen som en kilde til nytte, opplevelse og glede, god helse og læring. Skolen skal bidra til at elevene utvikler en forståelse av hva det innebærer å vise respekt for naturen, og bygge motivasjon for og vilje til å ta vare på miljøet.

## 1.6 Demokrati og medvirkning

*Skolen skal gi elevene mulighet til å medvirke og å lære hva demokrati betyr i praksis.*

Barn og unge skal bli lyttet til i skolehverdagen, ha innflytelse og kunne påvirke det som angår dem. Demokrati er en bærebjelke i samfunnet, og opplæringen skal fremme oppslutning om demokratiske verdier og demokratiet som styreform. Et demokratisk samfunn hviler på at hele befolkningen har like rettigheter og muligheter til å delta i beslutningsprosesser. Opplæringen skal gi elevene forståelse av betydningen av å holde demokratiets spilleregler i hevd.

Skolen skal ivareta kulturelt mangfold, inkludere alle elever i fellesskapet og fremme felles verdier. Den skal fremme demokratiske verdier og holdninger som motvekt mot fordommer og diskriminering, og danne grunnlaget for en styreform basert på felles verdier og kulturelle tradisjoner for alle mennesker i Norge. Skolen skal også skape respekt for at mennesker er forskjellige, og lære elevene å løse konflikter på en fredelig måte.

Vern av mindretallet er et avgjørende prinsipp i en demokratisk rettsstat og et demokratisk samfunn. Et demokratisk samfunn verner også om urfolk og minoriteter. Arbeidet med å dyrke mangfoldet på den ene siden og inkludere den enkelte på den andre krever et bevisst verdisyn og utøvelse av profesjonelt skjønn. Alle deltakere i skolefellesskapet må utvikle bevissthet om både minoritets- og majoritetsperspektiver og skape rom for samarbeid, dialog og meningsbrytning.

Å delta i det norske samfunnet innebærer å respektere og slutte opp om grunnleggende demokratiske verdier som likeverd, likestilling, gjensidig respekt, toleranse, den enkeltes tros- og yringsfrihet og frie valg. Demokratiske verdier må fremmes gjennom aktiv deltakelse i fellesskapet. Elevene skal få erfaring med og praktisere ulike former for demokratisk deltakelse og medvirkning, både i det daglige arbeidet i fagene og gjennom skolens råd og organer. Slike erfaringer er en forberedelse til det ansvaret for demokratiske rettigheter og plikter som enhver samfunnsborger har.

## 2. Prinsipper for læring og utvikling

Opplæringen skal bidra til en livslang dannelsesprosess som har enkeltmenneskets frihet, selvstendighet og ansvarlighet som mål. Skolen skal sikre at elevene tar ansvar for og reflekterer over sine egne læringsprosesser, og at de utvikler grunnleggende ferdigheter og forståelse i skolefagene gjennom hele opplæringsløpet. Tre tverrfaglige temaer – folkehelse og livsmestring, demokrati og medborgerskap, og bærekraftig utvikling – krever at elevene utvikler kunnskap og forståelse på tvers av fag, evner å se problemer fra mange sider og finner løsninger som bidrar til fellesskapet. Sammen med skolens viktige bidrag til elevenes sosiale læring og utvikling bidrar dette til helhetlig kompetanse og danning for den enkelte.

Innholdet i læreplanverket er både de overordnede verdiene og prinsippene for opplæringen og målene for elevenes kompetanse i det enkelte fag. Det er denne helheten som gir retning for opplæringen, og som skal skape sammenhengene i elevenes læring og utvikling.

### 2.1 Dannning og helhetlig kompetanse

*Skolen skal støtte elevenes danning og bidra til at de utvikler helhetlig kompetanse.*

Alle elever kommer til skolen som unike individer med forskjellige erfaringer. En meningsfylt skolehverdag er avgjørende for å sikre alle barn og unge en god oppvekst. Grunnopplæringen har danning av hele mennesket som mål og skal gi elevene mulighet til å forstå seg selv og verden. Den skal gi hver og en mulighet til å utvikle sine evner og gi et grunnlag for å gjøre gode valg i livet. Barn og ungdom skal støttes i utviklingen av sin identitet gjennom møte med andre mennesker, kultur, historie, natur og samfunn.

Skolens samfunnsoppdrag er å forberede alle barn og unge på å leve i en verden kjennetegnet av sosial, kulturell og teknologisk utvikling. Samfunnet har behov for ulike typer kompetanse, og behovene endrer seg. Opplæringen må legge til rette for at arbeidslivet får tilgang på kvalifisert arbeidskraft, og legge grunnlaget for kvalifisering for, rekruttering til og deltakelse på alle områder innenfor utdanning, arbeids- og samfunnsliv.

### 2.2 Sosial læring og utvikling

*Skolen skal støtte og bidra til elevenes sosiale læring og utvikling gjennom arbeid med fagene og i skolehverdagen forøvrig.*

Elevenes identitet og selvbilde, meninger og holdninger blir til i et sosialt samspill. I skolesammenheng skjer sosial læring både i undervisningen, i friminuttene, på skoleveien, på skoleturer og i forbindelse med andre aktiviteter. Faglig læring kan ikke isoleres fra sosial læring. I det daglige arbeidet spiller elevenes faglige og sosiale

læring og utvikling sammen. Skolen skal fremme et læringsmiljø der det er rom for at elevene kan sette ord på sine egne tanker og erfaringer og lytte til andres ideer og kunnskap.

I møte med elevene skal lærerne fremme kommunikasjon og samarbeid som gir elevene mot og trygghet til å ytre sine meninger og si fra når de er uenige. Å lære å argumentere for sitt syn og lytte til andres gir elevene et grunnlag for å håndtere uenighet og konflikter, og å søke løsninger i fellesskap.

Det å kunne sette seg inn i hvordan andre har det, er grunnlaget for å bry seg om menneskene rundt seg og ta hensyn til andre. Evnen til å sette seg inn i andres følelser og erfaringer er grunnlaget for empati, vennskap og forståelse mellom elevene.

Elevenes sosiale utvikling har betydning for fellesskapet på skolen. Et læringsmiljø der elevene blir vist tillit, møter positive forventninger og får ansvar, fremmer engasjert og ansvarlig deltakelse. Alle må lære å samarbeide, fungere sammen med andre og utvikle evne til medbestemmelse og medansvar. Elevene har selv et ansvar for å bidra til et godt fellesskap og miljø.

I en kompleks medievirkelighet må elevene lære å kommunisere og delta på sosialt akseptable måter. Teknologibruken i samfunnet åpner for mange måter å kommunisere og samhandle på som både beriker og utfordrer det sosiale miljøet. Elevene må lære at det å ytre seg respektløst og hatefullt ikke er akseptert. God dømmekraft hos den enkelte har vesentlig betydning for ivaretagelse av personvern og respekt for privatlivet.

## **2.3 Kompetanse i fagene**

*Skolen skal se opplæringen i fag i lys av de verdiene og prinsippene som opplæringen bygger på.*

Faglig læring for alle elever er en sentral del av skolens oppgave. I arbeidet med fagene skal elevene møte oppgaver og delta i varierte aktiviteter av stadig økende kompleksitet. Læring i fag innebærer derfor å øve på å anvende kunnskaper og ferdigheter på ulike måter, slik at elevene over tid kan mestre mange typer faglige utfordringer, både individuelt og i samspill med andre.

Læreplanene er en prioritering av hva elevene skal lære i det enkelte faget som legger til rette for dybdelæring. Kompetanse utvikles gjennom refleksjon og faglig fordypning som skolen må gi rom for. Skolen skal tilrettelegge for dybdelæring slik at elevene over tid utvikler forståelse av sentrale ideer og sammenhenger innenfor et fag, og slik at de lærer å bruke faglige kunnskaper og ferdigheter på relevante, kreative og kyndige måter. Målet er at elevene forstår det de lærer, og utvikler en kompetanse som gjør at de kan bruke faget i kjente og nye og ukjente situasjoner og sammenhenger.

Fagenes kompetansemål utgjør en helhet som må ses i lys av formålsparagrafen og de øvrige delene av læreplanverket. Lærernes refleksjon over verdienes og prinsippenes betydning for opplæringen er sentralt for at den kompetansen elevene skal utvikle, ses i sammenheng.

Den kompetansen elevene får i arbeid med fag, er avhengig av at de utvikler både kunnskaper, ferdigheter og holdninger. Kunnskap innebærer å kjenne til og forstå fakta, begreper, teorier, ideer og sammenhenger innenfor ulike fagområder og temaer. Ferdigheter er å beherske handlinger eller prosedyrer for å utføre oppgaver eller løse problemer, og omfatter blant annet motoriske, kognitive, sosiale, kreative og språklige ferdigheter.

Kompetanse omfatter også forståelse og evne til refleksjon og kritisk tenkning i fag. Det er viktige sider av både å forstå teoretiske resonneringer og utføre noe praktisk. Refleksjon og kritisk tenkning henger også sammen med utvikling av holdninger og etisk vurderingsevne.

Kompetansemålene i fag bygger på følgende definisjon av kompetanse:

*Kompetanse er å kunne tilegne seg og anvende kunnskaper og ferdigheter til å mestre utfordringer og løse oppgaver i kjente og ukjente sammenhenger og situasjoner. Kompetanse innebærer forståelse og evne til refleksjon og kritisk tenkning.*

Forståelse av kompetansebegrepet må ligge til grunn for skolens arbeid med læreplaner og vurdering.

## 2.4 Grunnleggende ferdigheter

*Skolen skal legge til rette for og støtte elevenes utvikling av de fem grunnleggende ferdighetene gjennom hele opplæringsløpet.*

Læreplanverket definerer fem grunnleggende ferdigheter – lesing, skriving, regning, muntlige ferdigheter og digitale ferdigheter. Disse ferdighetene er nødvendige redskaper for læring i alle fag og er avgjørende for å kunne delta i utdanning, arbeid og samfunnsliv. Kunnskap skapes og formidles i dialog med andre og gjennom et mangfold av tekster og kommunikasjonsteknologier. Fortrolighet med muntlig og skriftlig språk er for eksempel en forutsetning for læring og for utviklingen av den enkelte elevs kulturelle identitet og sosiale relasjoner. Opplæringen representerer derfor et viktig bidrag til elevenes generelle språkutvikling og danning.

De grunnleggende ferdighetene hører hjemme i alle fag, men på hvilken måte avhenger av fagenes egenart. Å lære å tenke og kommunisere på faglig relevante måter er et steg i utviklingen av faglig forståelse. Tilegnelse av faglig kompetanse skal derfor skje i samspill med utviklingen av grunnleggende ferdigheter i faget slik det er beskrevet i læreplanene for skolefagene.



Grunnleggende ferdigheter har betydning i hele opplæringsløpet. Det går for eksempel en sammenhengende linje fra anstrengelsen med å knekke lese- og skrivekoden på barnetrinnet til utviklingen av avansert faglig forståelse hos eldre elever. Arbeidet med grunnleggende ferdigheter skal derfor ivaretas av alle lærere i alle fag og på alle trinn. Samtidig er et større ansvar for de enkelte ferdighetene plassert i enkelte fag. Fagene norsk og samisk har hovedansvaret for opplæringen i lesing, skriving og muntlige ferdigheter, mens matematikkfaget har hovedansvaret for regneopplæringen. Ulike fag har et hovedansvar for forskjellige sider av opplæringen i digitale ferdigheter.

## 2.5 Å lære å lære

*Skolen skal bidra til at elevene reflekterer over sin egen læring, forstår sine egne læringsprosesser og tilegner seg kunnskap på selvstendig vis.*

Skolen skal utruste den enkelte med motivasjon for, holdninger til og strategier for livslang læring. For å kunne tilegne seg kunnskaper og ferdigheter må elevene forstå sin egen læring. Slik forståelse kan stimuleres hos alle elever, og den bidrar til faglig læring, selvstendighet og mestningsfølelse. Elevene lærer å lære gjennom å arbeide med et faglig innhold. Gjennom refleksjon over læring i fag utvikler de bevissthet om og innsikt i sine egne og andres forståelse og læringsprosesser. Det krever at lærerne følger elevenes utvikling tett, og at de støtter hver enkelt elev i tilegnelsen av strategier som er tilpasset det som skal læres. Elevenes utvikling av selvstendighet i læringen skjer gradvis, og støtten må tilpasses deres alder og modenhetsnivå.

Når elevene tar ansvar for sine egne læringsprosesser, lærer de å formulere spørsmål, søke svar og uttrykke sin forståelse. Det bidrar til dybdelæring når elevene ser sammenhenger mellom kunnskapsområder, og behersker relevante kommunikasjonsformer for å tilegne seg, dele og forholde seg kritisk til ulike former for kunnskap. En slik grunnleggende innsikt i kunnskap og læring er av varig verdi.

Det er imidlertid ikke slik at læringsutfordringer alltid henger sammen med elevenes innsats og læringsstrategier. Årsakene kan være mange og sammensatte, og de kan forekomme innenfor ulike områder eller på tvers av emner og fag. For enkelte elever kan manglende grunnleggende ferdigheter eller utfordringer av kognitiv, sosial, emosjonell eller kulturell karakter også hindre faglig progresjon. Ambisjonen om å utvikle evnen til livslang læring hos alle elever krever derfor koordinert samarbeid mellom lærerne, slik at elevene hele tiden kan utvikle seg til selvstendige og reflekterte lærende mennesker.

## 2.6 Tverrfaglige temaer

*Skolen skal legge til rette for læring innenfor de tre tverrfaglige temaene folkehelse og livsmestring, demokrati og medborgerskap og bærekraftig utvikling.*

De tre tverrfaglige temaene tar utgangspunkt i aktuelle samfunnsutfordringer som krever engasjement og innsats fra enkeltmennesker og fellesskapet, i lokalsamfunnet, nasjonalt og globalt.

Elevene skal få innsikt i utfordringer og dilemmaer innenfor de tre temaene. De skal forstå sammenhengen mellom handlinger og valg, og hvordan vi gjennom kunnskap og teknologi kan finne løsninger. Målene for opplæringen i tverrfaglige temaer uttrykkes i kompetansemål for fag. Kunnskapsgrunnlaget for å finne løsninger på disse temaene forekommer i mange ulike fag, og de tre tverrfaglige temaene skal bidra til at elevene utvikler forståelse og ser sammenhenger på tvers av fag. Arbeidet med temaene krever derfor at skolen legger til rette for faglig dybdelæring, og at kunnskap fra ulike fag forsterker hverandre. Målsettingen er at elevene lærer å bli utforskende, innovative og i stand til å finne ansvarlige og bærekraftige løsninger.

### 2.6.1 Folkehelse og livsmestring

Alle mennesker må kunne gjøre ansvarlige livsvalg som bidrar til livskvalitet og en god fremtid. Temaet folkehelse og livsmestring skal bidra til at elevene utvikler kompetanse som fremmer elevenes helse og gjør dem i stand til å håndtere ulike utfordringer i livet. Elevene skal lære å mestre hverdagen og få støtte til å oppleve livet som meningsfylt.

Utfordringer knyttet til områder som helse, seksualitet, rusmidler, medier, forbruk og personlig økonomi angår oss alle. I barne- og ungdomsårene er utvikling av selvtillit, selvrespekt og en trygg identitet særlig avgjørende. Barn og unge behøver et forutsigbart oppvekstmiljø med trygge rammer og gode rollemodeller der de kan diskutere og forholde seg til vanskelige spørsmål.

Elevene skal øve på å sette ord på og håndtere sine egne følelser, relasjoner og handlingsmønstre. De skal lære å sette grenser og respektere andres, utvikle et positivt selvilde, og delta i et faglig og sosialt fellesskap som gir tilhørighet. For å få til dette er det nødvendig at skolen skaper et miljø som er preget av toleranse og åpenhet.

### 2.6.2 Demokrati og medborgerskap

Elevene skal stimuleres til samfunnsdeltakelse på ulike aktuelle arenaer og i lokalsamfunnet. Temaet demokrati og medborgerskap skal gi elevene forståelse av de utfordringene som ligger i å leve sammen i et fellesskap og betydningen av at alle har den samme retten til å delta i utformingen av samfunnet. Oppslutning om

demokratiske verdier og prinsipper binder borgerne sammen og er en forutsetning for at demokratiet skal fungere godt.

Å leve sammen i et mangfoldig fellesskap krever demokratiforståelse samt respekt og toleranse for forskjellighet. På sitt beste bidrar mangfold til å berike fellesskapet, men det vil alltid være motsetninger og spenninger mellom individer og grupper i et demokratisk samfunn. Åpenhet i samfunnet synliggjør kulturelle og religiøse forskjeller og motsetninger, og toleranse og tillit er viktige verdier for å unngå fremmedfrykt, krenkelser og andre trusler mot fellesskapet og demokratiet.

Temaet demokrati og medborgerskap skal bidra til at elevene utvikler forståelse av demokratiske prosesser og verdier og holdninger som gjør dem i stand til å handle og samhandle bevisst og ansvarlig. Elevene skal bli kjent med hvorfor demokratiet ikke kan tas for gitt, og hvordan det må skapes og vedlikeholdes gjennom at hver og en utvikler kunnskap om og lærer å delta i demokratiet.

### **2.6.3 Bærekraftig utvikling**

Menneskehetens levesett og ressursbruk påvirker naturmiljøet og har konsekvenser for hele kloden. Bærekraftig utvikling innebærer å verne om livet på jorda og å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine.

Sammenhengene mellom teknologiutvikling, miljøutfordringer og etisk bevissthet står sentralt i dette temaet. Målet er å gjøre elevene i stand til å drøfte og ta reflekterte valg om hva som er nødvendig for en bærekraftig utvikling for alle. Forvaltning av naturmiljøet henger sammen med sosiale og økonomiske forhold, og en bærekraftig utvikling forutsetter derfor at ressursene i samfunnet fordeles og forvaltes på en rettferdig måte.

En bærekraftig utvikling gir samfunnet mulighet til å bedre livsvilkår og sosiale forhold for alle mennesker. Det fører til mindre fattigdom og færre konflikter, bedre helse, likestilling og utdanning. Teknologiutvikling kan bidra til å løse slike problemer, men kan også skape nye. Kunnskap om temaet innebærer en forståelse av grunnleggende dilemmaer i samfunnsutviklingen og hvordan disse kan håndteres. Det gir grunnlag for å handle aktivt og bevisst for å bidra til en bedre verden. Temaet skal bygge håp for fremtiden og vise at innsatsen til hver enkelt har betydning.

### **3. Prinsipper for skolens praksis**

Skolen skal møte elevene med tillit, respekt og krav, og de skal få utfordringer som fremmer danning og lærelyst. For å lykkes med dette må skolen tilrettelegge for den enkelte elev og bygge et inkluderende læringsmiljø. Det krever et profesjonsfelleskap som er engasjert i å utvikle skolen.

#### **3.1 Tilrettelegging for den enkelte elev**

*Skolen skal legge til rette for læring for alle elever, stimulere den enkeltes motivasjon og lærelyst, og ivareta deres tro på egen mestring.*

Elevenes læring og utvikling skal stå i sentrum for skolens virksomhet. De møter skolen med ulike erfaringer, forkunnskaper, holdninger og behov, og skolen må gi alle elevene de samme muligheter til læring og utvikling, uavhengig av deres forutsetninger. Elevene har en historie med seg, og de har håp og ambisjoner for fremtiden. Når elevene møter respekt og anerkjennelse, bidrar dette til en opplevelse av tilhørighet.

Alle elever skal få tid til å utforske dybden i ulike fagområder. Å gi rom for dybdelæring forutsetter at skolen tar hensyn til at elevene lærer på forskjellige måter, i ulikt tempo og med ulik progresjon. Det krever kunnskap om hvordan elever lærer, hva de kan fra før, og forutsetter tett oppfølging av den enkelte.

Skolen skal være et inspirerende sted for læring og utvikling. Varierte læringsaktiviteter og -ressurser er viktig for å skape og opprettholde interesse, engasjement og læringsglede. Samtidig er forutsigbare rammer og motiverende voksne nødvendig for å gi god hjelp, støtte og veiledning til den enkelte elev. God klasseledelse bygger på høye forventninger, varme relasjoner, profesjonell dømmekraft, et bredt repertoar av undervisningsaktiviteter og et godt øye for elevenes behov. Prøving og feiling er en viktig kilde til læring og erkjennelse, og elevene skal oppfordres til å ta sjanser også når det er usikkert om de vil lykkes. Elever som opplever mestring, motiveres til å bli mer utholdende og selvstendige. Det er skolens oppgave å gi elevene trygghet til å krysse grenser og prøve noe vanskelig.

God vurdering, der forventningene er tydelige og eleven deltar og blir hørt, er en nøkkel for å tilpasse undervisningen til ulike elever. Lærerne skal støtte og veilede elevene i arbeidet med å sette seg mål, velge egnede fremgangsmåter, og til å vurdere sin egen faglige og personlige utvikling. Skolen må legge til rette for god sammenheng i læringen i de ulike fagene, og samtidig passe på at elevenes opplærings situasjon oppleves som både overkommelig og tilstrekkelig utfordrende. Skolens forventninger til den enkelte elev om mestring, innsats og arbeid påvirker læring og motivasjon, og altfor høye eller lave forventninger påvirker elevenes ambisjoner og tro på egne evner

og muligheter. Det er derfor avgjørende at skolen møter elevene med ambisiøse, men realistiske forventninger.

Vurderingens formål i opplæringen er primært å fremme læring. I sin vurdering av elevene må lærere og ledere utvise et profesjonelt skjønn. Skolen må balansere mellom behovet for god informasjon om elevenes læring, og uheldige konsekvenser av ulike vurderingssituasjoner. Kartlegging og observasjon av hver enkelt elev er virkemidler for å følge opp den enkelte. Det har imidlertid liten verdi dersom det ikke følges opp med konstruktive tiltak. Overdreven vekt på dokumentasjon og rangering kan svekke den enkeltes selvbilde eller hindre utviklingen av et godt læringsmiljø.

Det er utfordrende å tilrettelegge for at alle elever skal oppleve relevans og mestring, og skolen må ta stilling til hvordan elevenes behov best kan imøtekommes. Tilpasset opplæring skal i størst mulig grad skje gjennom variasjon og tilpasninger til mangfoldet i elevgruppen innenfor fellesskapet.

Samarbeidet mellom skole og hjem skal styrke den enkelte elevs læring og utvikling, og skolen har det overordnede ansvaret for å ta initiativet til og tilrettelegge for samarbeid. Foreldrene og foresatte er barnas og ungdommenes viktigste omsorgspersoner, og har viktig kunnskap som skolen kan bruke for å støtte elevens dannelsesprosess. Hjemmets holdning til skole har stor betydning for elevenes engasjement og skoleinnsats, og foreldre og foresatte møter skolen med ulike behov og forventninger. Skolen må derfor gi tydelig uttrykk for hva skolen skal og kan tilby, og hva skolen forventer av hjemmet. God og tillitsfull dialog er et gjensidig ansvar, og skolen må ta hensyn til at ikke alle elever har samme mulighet til å få hjelp og støtte i hjemmet.

## **3.2 Et inkluderende læringsmiljø**

*Skolen skal utvikle inkluderende og gode fellesskap som fremmer helse, trivsel og læring for alle.*

Elever tenker, erfarer og lærer i samspill med andre gjennom læringsprosesser, kommunikasjon og samarbeid. Skolen skal bidra til at elevene utviser dømmekraft når de ytrer seg om andre, og at de lærer å samhandle på forsvarlig vis i ulike sammenhenger og med ulike medier og teknologier. Alle elever skal lære å ta ansvar, delta og medvirke i et inkluderende fellesskap. Elevmedvirkning må prege skolens praksis.

Et raust og støttende læringsmiljø er grunnlaget for en positiv kultur der elevene oppmuntres og stimuleres til faglig og sosial utvikling. Føler elevene seg utrygge eller redde, kan det hemme læringen deres. Trygge læringsmiljøer utvikles og opprettholdes av tydelige og omsorgsfulle voksne. Alle ansatte på skolen har ansvaret for å fremme læring, helse og trivsel på klasse- og skolenivå, og for å forebygge

mobbing og krenkelser. I arbeidet med å utvikle et inkluderende og inspirerende læringsmiljø skal mangfold anerkjennes som en ressurs som fremmer kunnskap om og forståelse for forskjeller.

De normene og verdiene som råder i læringsfellesskapet, har stor betydning for elevenes sosiale utvikling. Vennskap skaper tilhørighet og gjør den enkelte mindre sårbar. Elever som blir anerkjent og opplever tillit, lærer å verdsette seg selv og andre.

Skolen kan ta i bruk forskjellige arenaer for læring. Ulike former for lokalt, nasjonalt og internasjonalt samarbeid med aktører i organisasjons- og arbeidsliv kan forankre elevenes læring i aktuelle spørsmål og autentiske sammenhenger. Lokalmiljøets og samfunnets engasjement kan bidra positivt til skolens utvikling. Kunnskapsutveksling med mennesker i alle aldre og fra ulike steder i verden gir elevene perspektiver på egen læring, danning og identitet som viser verdien av samarbeid på tvers av språklige, politiske og kulturelle grenser.

### **3.3 Profesjonsfellesskap og skoleutvikling**

*Skolen skal være et profesjonsfaglig og verdimeslig fellesskap der lærere, ledere og andre ansatte reflekterer over, vurderer og videreutvikler sin praksis.*

Skolen som samfunnsinstitusjon er forpliktet til å bygge på og praktisere verdiene og prinsippene for opplæringen. Skoleeiere, skoleledere og lærere har et felles ansvar for at skolens praksis er i samsvar med hele læreplanverket. Godt og systematisk samarbeid mellom nivåene i opplæringsløpet, og mellom skole og hjem, bidrar til å lette overgangen mellom de ulike trinnene.

En lærer er en rollemodell som skal skape trygghet, og løse elevene i deres ferd gjennom opplæringen. Læreren er avgjørende for et læringsmiljø som motiverer og bidrar til at elevene lærer og utvikler seg. Det krever at læreren har omsorg for den enkelte elev. Det innebærer også å hjelpe elever som tar dårlige valg, ikke føler seg inkludert, eller når de strever med å lære det som er ønsket og forventet. Ved å arbeide for samhold og tilhørighet blant elevene skal læreren bidra til å utvikle en kultur for læring og gi elevene faglig og emosjonell støtte.

Profesjoner har et felles verdigrunnlag og en felles forsknings- og erfaringsbasert kunnskapsbase. De forvalter et ansvar for å utøve skjønn i komplekse spørsmål. Lærere utvikler sin faglige, pedagogiske og fagdidaktiske dømmekraft i dialog og samhandling med kolleger. Dømmekraften utvikles også gjennom refleksjon over egen praksis, og utøvelse av profesjonelt skjønn skjer både individuelt og i fellesskap med andre.

Kompliserte pedagogiske spørsmål har sjelden sikre svar. De ansatte i skolen må derfor ha aksept og rom for å bruke sin vurderingsevne i yrkesutøvelsen. Lærere må tenke nøye over hva, hvordan og hvorfor elevene lærer, og hvordan de best mulig kan

lede og støtte elevenes læring, utvikling og danning. Lærere som i fellesskap reflekterer over og vurderer planlegging og gjennomføring av undervisningen, utvikler en rikere forståelse av god pedagogisk praksis. Dette må både gjøres med utgangspunkt i profesjonens kunnskapsbase og verdigrunnlaget.

God skoleledelse forutsetter faglig legitimitet, og god ledelse prioriterer utvikling av samarbeid og relasjoner for å bygge tillit i organisasjonen. Skolens ledelse skal gi retning for og tilrettelegge for elevenes og lærernes læring og utvikling. Skoleledelsen skal stake ut kursen for det pedagogiske og faglige samarbeidet mellom lærerne og bidra til å utvikle et stabilt og positivt miljø der alle har lyst til å yte sitt beste. Det er skoleledelsens oppgave å lede slik at alle får brukt sine sterke sider, opplever mestring og utvikler seg.

God skoleutvikling krever kultur som gir rom for å stille spørsmål og lete etter svar. God skoleutvikling skapes av et profesjonsfellesskap som er opptatt av hvordan skolens praksis bidrar til elevenes læring og utvikling. Det innebærer at profesjonsfellesskapet reflekterer over verdivalg og utviklingsbehov, og anvender forskning, etiske vurderinger og erfaringsbasert kunnskap som grunnlag for målrettede tiltak. Velutviklede strukturer for samarbeid, støtte og veiledning mellom kollegaer og på tvers av skoler fremmer en delings- og læringskultur. Alle ansatte i skolen må ta aktivt del i det profesjonelle læringsfellesskapet for å videreutvikle skolen.



## SAKSDOKUMENT

---

Sakshandsamar:	Edvin Løföll	Arkivsak nr.:	2017/1493
		Arkivkode:	N64

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
155/17	Formannskapet	02.10.2017

### **BYGGING AV BREIBAND (EKOM ANLEGG - FIBER) FRÅ HALKJELSVIK TIL FOLKESTAD**

#### **Administrasjonen si tilråding:**

1. Volda kommunestyre vedtek utbygging av ekom-anlegg (fiber) til Folkestad til ei kostandsramme på kr 1 963 000 (inkl.mva).
2. Finansiering:

Momskompensasjon           kr 393 000  
Bruk av ubunde kapitalfond   kr 1 570 000

Det vert søkt om statleg tilskot til gjennomføring av anlegget. Eventuelt statleg tilskot kjem til fråtrekk og skal førast attende til ubunde kaptialfond.

3. Anlegget vil medføre reduserte utgifter med lineleie med ca kr 15 000 pr år. Vidare vil fullt utbygt anlegg kunne ha potensial for årlege inntekter, noko som ein også må kome attende til gjennom justeringsreglane for momshandtering.

#### **Vedleggsliste:**

Kart som syner trasè  
Kostnadsoverslag

#### **Samandrag av saka:**

Mørenett AS held i desse dagar på å bygge ny høgspenst forsyning frå Halkjelsvik trafo til Folkestad og vidare til Straumshamn. I samband med dette skal Mørenett bygge rør trasè og



sjøkabel anlegg. Kommunalteknisk har drøfta saka med Mørenett for å sjå på mogleg samarbeid ved bygging av slik trasè, då kommunen treng betre ekom tilbod for Folkestad-området. Eit slikt ekom-anlegg, vil både kunne dekkje kommunen sine egne behov i høve kommunale bygg (Folkestad skule og Folkestadtun), samt legge til rette for bygging av fiber til heimen (FTH) anlegg for kommunen sine innbyggjarar på Folkestad.

#### **Saksopplysningar/fakta:**

Norsk samferdsle mynde, vurderer breiband (ekom nett) til å vere like samfunnskritisk som straum og anna viktig infrastruktur. Volda kommune har søkt NKOM (Norsk kommunikasjons mynde) om midlar til liknande prosjekt for strekninga Volda - Grodås. Volda kommune vil kunne søkje om midlar frå NKOM også for dette prosjektet. Vidare har noverande regjering gjeve tilskot til infrastruktur tiltak, i samband med kommunesamanslåinga mellom Volda og Hornindal. Utbygginga Volda - Hornindal, vil legge til rette for FTH-utbygging langs nord sida av Austefjorden, samt Fyrde, Langvatn og Kaldvatn.

Når no Mørenett AS legg opp til utbygging av høgspennet trasè mellom Halkjelsvik og Folkestad, vart det mogeleg med samarbeid om felles grøft. Ei utbygging av fiber til Folkestad vil gjere det mogeleg å tilby fiber til heimen (FTH) for innbyggjarane på Folkestad. Vidare vil kommunen kunne knyte kommunale bygg på (Skule og Folkestadtun) inn i eige ekom nett. Dette vil i tillegg redusere dagens breibands kostnader med om lag kr 15.000,- per år, samt auke bandbreidda (hastigheit) på dagens samband monaleg. Det er avgjerande å nytte denne mogelege samarbeids situasjonen med Mørenett, då alternativet med utbygging i eigen regi/åleine vil verte klart dyrare for kommunen.

Ved å bygge slikt samband i form av fiber, vil ein oppnå meir stabilt nett, låge driftskostnader og framtidretta løysingar. Dette sambandet vil ikkje verte påverka av vind og vær, ha rikeleg kapasitet og det kan gje andre aktørar tilgang til styring/overvaking av anlegg (døme er Statens vegvesen med ny «elektrisk» ferjekai på Folkestad innan 2020).

I samband med søknadene Volda – Grodås, vart det henta prisar på leige av samband i dagens infrastruktur. Det er truleg berre Telenor som kan gje pris på dette og det vil truleg vere svært kostbart å leige. Mogeleg konkurranse og utbygging av FTH er då ikkje realistisk.

Volda kommune er og skal vere elektronisk i si kommunikasjonsform. På line med andre statlege og kommunale aktørar legg ein stadig større vekt på å nytte IT teknologi for kommunikasjon med innbyggjarar og brukarar av tenester. Dette krev god bandbreidde i seg sjølv. Vidare er den kommersielle marknaden stadig i utvikling. Streaming av ulike tenester vert meir vanleg og endringane i samfunnet er heilt tydeleg i form av teknologi utvikling. Til saman gjer dette at skal ein lukkast med å gjere dei lokale samfunna attraktive for eksisterande og nye innbyggjarar, er det heilt naudsynt å kunne tilby oppdaterte og framtidretta ekom nett som kan følgje IT utviklinga framover.

Dersom vi framleis skal ha levande bygder og få unge menneske til å satse her, vil gode kommunikasjonskanalar vere avgjerande for mange. Dette gjeld både i høve mogelege arbeidsplassar og i fritida til unge menneske, men også i alle aldrar. Det at vi no prøvar å få til samband langs nordsida av Austefjorden og til Grodås, i tillegg til dette sambandet til Folkestad, syner vilje og evne frå kommunen si side til å satse på bygdene. Dette kan vere avgjerande i positiv forstand, for framtida på bygdene.

Volda kommune har relativt store topografiske utfordringar ved bygging av infrastruktur. Dette prosjektet vil vere med å løyse delar av utfordringane svært godt. Det er lite truleg at

Folkestad-området vert bygt ut basert på marknadsmessig satsing i åra som kjem. Ein hovudtrasè til området, gjer det mogeleg for kommersielle aktørar å satse også i desse lokalsamfunna.

Ei slik utbygging som det her vert lagt opp til, fører til at Volda kommune eig sambandet sjølv og kan «selje ut» sambands kanal til marknadsbaserte utbyggarar. Inntekta frå dette, bør truleg ikkje vere høg, då det er utfordrande å få avtalar med private marknadsbaserte FTH utbyggarar. Det er etter same grunntanken som for prosjektet Volda – Grodås.

#### **Helse og miljøkonsekvensar:**

Betre bandbreidde for Folkestadtun vil betre IT-tilhøva for Helse og omsorg der og vil gje problemfri ekom-tilknytning og vesentleg meir stabilt nett. Høghastigheitsnett gir også grunnlag for arbeidsplassutvikling og å utvikle omsorgstenester gjennom velferdsteknologi.

#### **Økonomiske konsekvensar:**

Estimert kostnad for infrastruktur/rør-anlegg er om lag kr 980.000,-

Estimert total kostnad for kommunen er om lag kr 1.570.000,- (eks.mva.)

Estimert innsparing i leige av breiband er om lag kr 14-15.000,-/år

Mogelig stønad frå NKOM til prosjektet på 10 – 25% av utbyggingskostnad (usikkert).

Kommunen vil få momskompensasjon på investeringa. Dersom det seinare vert aktuelt å inngå leigeavtalar for å levere breiband til private, så må ein kome attende til momsens gjennom justeringsreglane.

#### **Beredskapsmessige konsekvensar:**

Ei slik utbygging vil gje langt større stabilitet i ekom (elektronisk kommunikasjon) nettet, nærast inga avgrensing i bandbreidde og rimelege driftskostnader.

#### **Vurdering og konklusjon:**

1. Volda kommunestyre vedtek utbygging av ekom-anlegg (fiber) til Folkestad til ei kostandsramme på kr 1 963 000 (inkl.mva).
2. Finansiering:

Momskompensasjon           kr 393 000

Bruk av ubunde kapitalfond   kr 1 570 000

Det vert søkt om statleg tilskot til gjennomføring av anlegget. Eventuelt statleg tilskot kjem til fråtrekk og skal førast attende til ubunde kapitalfond.

3. Anlegget vil medføre reduserte utgifter med lineleie med ca kr 15 000 pr år. Vidare vil fullt utbyggt anlegg kunne ha potensial for årlege inntekter, noko som ein også må kome attende til gjennom justeringsreglane for momshandtering.

Rune Sjugard  
Rådmann

Rune Totland  
teknisk sjef

**Utskrift av endeleg vedtak:**

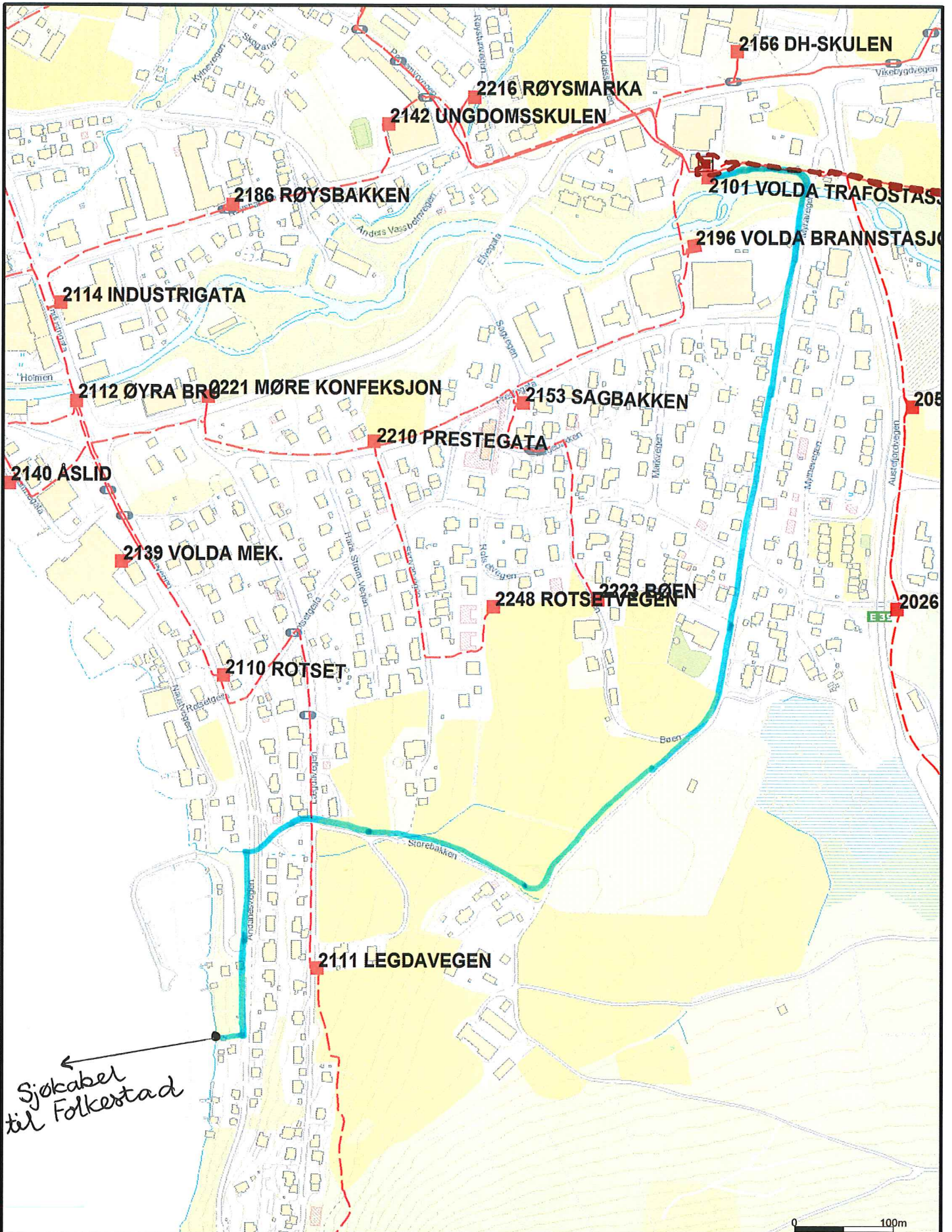
**Klageinstans:**

## Prisoverslag for fiber: Halkjelsvik - Folkestad

Prosjekt navn: Volda - Folkestad	Del-prosjekt navn:
Prosjekt nr.:	Del-prosjekt nr.:

Sum totalt for kontraktsskjema (eks.mva.):	<b>1 570 000</b>
--	------------------

Pos.:	Nemning:	Mengd:	Eining:	Pris:	Sum:	Merknad:
1	Rørlegging, kummar og gravekostnader				395 000	2x20mm rør
6	Skap, kummar, blåsing av kabel inkl.kabelkost.	1	stk.	7 100	265 000	
11	Skøyting, terminering, og administrasjon	5	stk.	5 500	155 000	48-fiber skjøtte
21	Uføresett kostnad, kommunal kost, rigg kost	1	stk.	25 000	110 000	
27	Sjøkabel, landtak og leggekostnader sjøkabel	3900	m	75	590 000	MN har 3550m + på land
37	Innvendig kabling i Folkestad skule og Folkestadtun	2	stk.	15 000	55 000	
.....	Tot.lengde på kabel = ca.7550m					
<b>100</b>	<b>Sum totalt (inkl.forteneste ekskl.inv.avg. Og mva.):</b>				<b>kr 1 570 000</b>	



Alle ledning/trasear må oppfattast som orienterende.  
 Graving nærmare trasear enn 3 m, er på eige ansvar.  
 Kontakt MØRENETT AS for kabelpåvising.



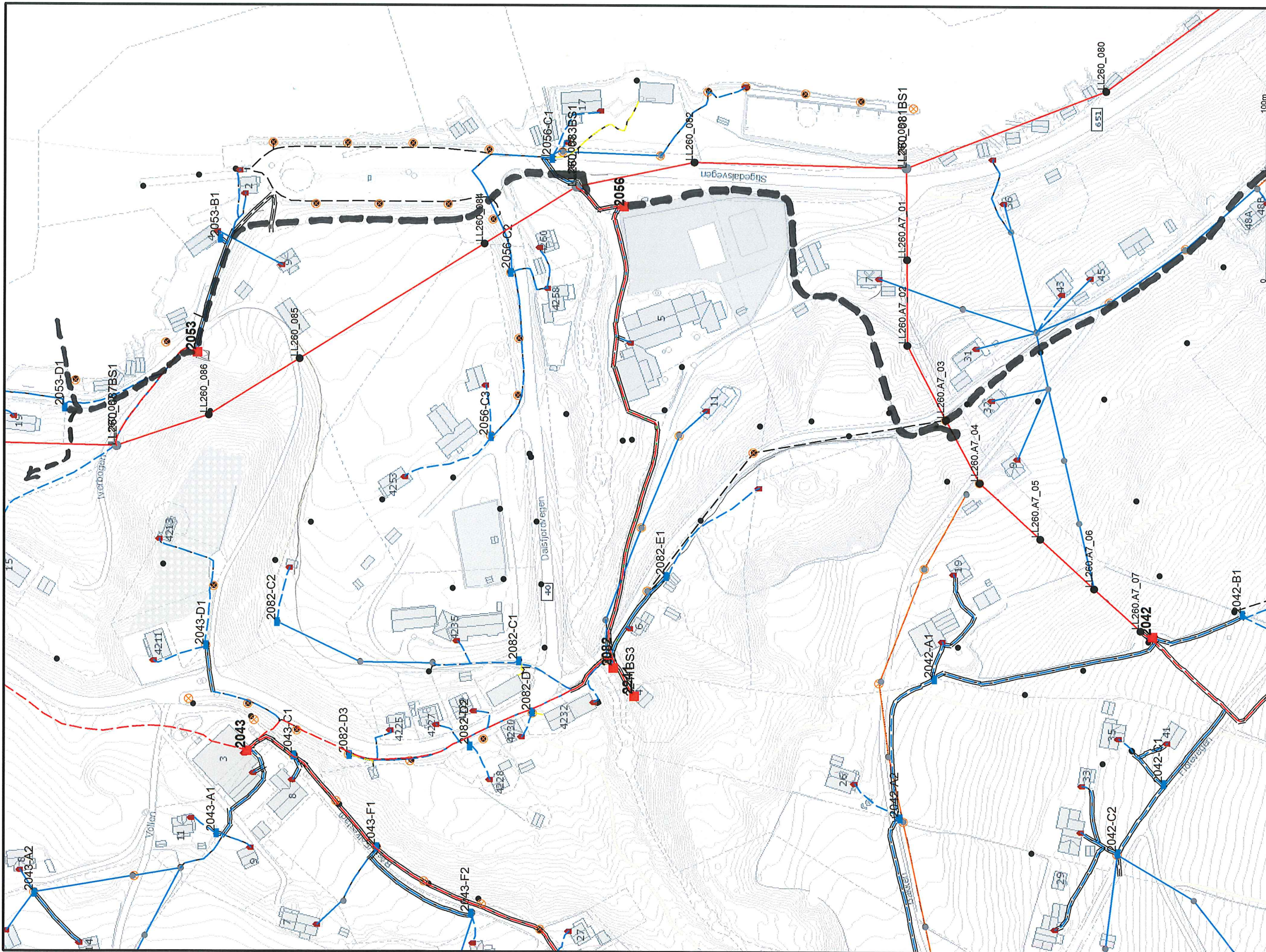
MØRENETT AS



Dato: 2017.04.19  
 Sign: TONES

Trase Volda transf.stasjon-Rotset

Målestokk  
 1:5000



Målestokk  
1:2000

MØRENETT AS



Dato: 2017.04.19  
Sign: ODDMUND

Alle ledning/traseer må oppfattes som orienterende.  
Graving nærmere traseer enn 3 m, er på eige ansvar.  
Kontakt MØRENETT AS for kabelpøising.



## SAKSDOKUMENT

---

Sakshandsamar: Ingvild Susann Heggedal Kjøde      Arkivsak nr.: 2015/717  
Arkivkode: K20

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
156/17	Formannskapet	02.10.2017

### FRAMLEGG OM FRAMHALD AV VOLDA SOM FAIRTRADE-KOMMUNE

#### Administrasjonen si tilråding:

**Volda kommune søker om fornying av status som Fairtrade-kommune.**

#### SAKSOPPLYSNINGAR/FAKTA:

I mai 2017 utarbeidde administrasjonen i Volda kommune eit framlegg til formannskapet med ei tilråding om å ikkje fornye statusen som Fairtrade-kommune. Argumenta som vart nytta gjekk på knappheit av tid hjå administrasjonen til denne type føremål.

Den lokale styringsgruppa for Fairtrade har eit stort ynskje om at Volda kommune skal halde fram som Fairtrade-kommune. Som dei skriv i brevet til medlemmane i Volda formannskap frå 12.05.2017, så har dei fram til no halde kontakta med FT-arbeidsplassane i kommunane (Ørsta og Volda), serveringsstadane og organisasjonane. Dei utfører butikktestar og informerar i ulike samanhelgar kva FT er for noko.

For kommunalt hald må ein kartlegge den totale bruken av FT-kaffi. Styringsgruppa har innhenta kjøpsoversikt frå H.I.Giørtz Sønner AS (heretter HIG), avtalepartner på kolonialvarer. Den oversikta viser at andelen kaffe som var FT i 2016 var 0,03%. Å auke denne andelen kan utførast utan at det får merkbare økonomiske konsekvensar for Volda kommune. I tillegg må ein finne eit tilleggsprodukt som det skal satsast på. Styringsgruppa har henta inn liste frå HIG som viser utvalet av FT-produkt. Fleire av desse produkta er i ei prisgruppe som gjer at ein kan ta delar av innkjøpet i form av FT-produkt. Som eksempel kan ein nemne juice, sjokolade og kakao. For å kunne gjennomføre dette så må ein sjølvsagt ha ein dialog med innkjøpsansvarleg hjå omsorgssenteret. For å fornye status som FT-kommune så må styringsgruppa ta hand om søknadsprosessen.

## **VURDERING**

### **Vurdering i høve til kommuneplanen sin samfunnsdel**

Fairtrade er i prinsippet ei nasjonal sak om korleis norsk innkjøpspraksis kan påverke levekår og næringsutvikling internasjonalt. Det vedkjem derfor ikkje direkte kommuneplanen til Volda kommune som handlar om Volda sitt geografiske område og kommunen sine primæroppgåver og lokal samfunnsutvikling.

#### **Helse og miljøkonsekvensar:**

Det har ingen helse- eller miljømessige konsekvensar for Volda kommune å halde fram med status som Fairtrade-kommune.

#### **Økonomiske konsekvensar:**

Fairtrade-produkt ligg jamt over noko høgre enn konkurrerande produkt.

Fairtrade handlar i overordna samanheng om innkjøpsetiske prinsipp regulert innanfor lovgjevinga og kommunen sine egne etiske retningsliner for innkjøp. Små skala som den lokale styringsgruppa har eit engasjement rundt betyr ikkje så mykje i den store samanhengen, men er eit symbolsk uttrykk om å bry seg. Det er positivt, og det kan gjerne Volda kommune støtte opp om når arbeidet rundt dette i hovudsak vert utført av dei lokale frivillige representantane. På den andre sida er det frå statleg hald forventa at kommunane aukar produktiviteten, vert meir effektive og har fokus på kvalitet i dei tenestene vi er pålagde å drive. Dette er eit engasjement som ligg utanfor det kommunen skal drive med. Dette eine engasjementet er ikkje det som veltar lasset, men dersom vi skal vere positive til alle slike engasjement som kjem utanfor det vi primært skal drive med, så kan det ha konsekvensar. Eg finn berre å nemne dette, og kan verte nødt til å tilrå at vi set foten ned dersom dette skulle kome til å eskalere. Slik saka står no og med det relativt lite som vert forventa av kommunen, så tilrår rådmannen at Volda kommune søker om fornying av status som Fairtrade-kommune.

Rune Sjurgard  
Rådmann

#### **Utskrift av endeleg vedtak:**

Økonomiavdelinga for oppfølging  
Servicekontoret  
Helse- og omsorgssjefen

**PS 157/17 Orienteringssaker**



Lauvstad og Velsvik grendautval v/ Arne O. Torvik, leiar  
Innselset og Dravlausbygda grendalag v/Jorunn Beate Lillebø Lande, leiar

Dalsfjord, 8.9.2017

Møre og Romsdal fylkeskommune, Samferdselsavdelinga – driftsseksjonen v/Maritim  
rådgjevar Atle Ræstad

## **RUTEENDRINGSPROSESSEN 2018 – HØYRING PÅ FERJERUTE VOLDA-LAUVSTAD**

Vi viser til e-post frå Atle Ræstad 29.08 vedkomande ”Høring på ferjerute Volda-Lauvstad”.

**Forslag til ny rutetabell for Volda-Lauvstad syner endring av samtlege avgongar. Jamt over meiner vi at det nye forslaget vi gje eit vesentleg dårlegare rutetilbod for innbyggjarane på vestsida av Dalsfjorden. Vi ser at dagens rutetilbod er godt innarbeidd og fungerer bra. I det fylgjande søkjer vi å belyse kvifor.**

- Endring av avgongar frå Volda frå ti på halv til kvart over: Skular og butikkar avsluttar/stenger ”heil”. Dagens rutetilbod med 20 min til ferjeavgong fungerer fint, men med 15 min vil fleire måtte vente ein time til neste ferje.

- Tida mellom siste avgong på kveld frå Volda og fyrste avgong frå Lauvstad på morgon må ikkje verte lenger enn den er i dag.

- Fyrste ferje frå Lauvstad kan ikkje gå seinare enn klokka 6. Dette i forhold til flyavgong frå Ørsta/Volda kl 07.05. I forhold til fyrste morgonfly frå Ørsta/Volda lufthamn bør fyrste ferje gå klokka 05.45.

- Fyrste ferje frå Volda kl 06.45 vil medføre at ansatte i barnehagen på Lauvstad som bur på Volda-sida ikkje kan ha tidlegvakt. Barnehagen opnar kl 07.00.

- 07.15 frå Lauvstad vil medføre at ein ikkje rekk å levere born i barnehagen (opnar kl 07.00) før ferja går.

- Ruter frå Lauvstad kl 14.15 og 15.45 er ugunstig for skuleelevar som skal vere med på fritidsaktivitetar i Volda/Ørsta, dei rekk ikkje 14.15 og må vente til 15.45. Skulane sluttar 14.15. Dagens rute 14.50 frå Lauvstad fungerer.

- Opphald på to timar på kveld i ruter frå Volda er uheldig (18.15 og 20.15) i forhold til deltaking på fritidsaktivitetar og møter på Volda-sida. Dagens rute har to opphald på ca 1,5 t og dette er akseptabelt.

**Vi ynskjer å oppretthalde dagens rutetabell då vi vurderer det slik at nytt forslag vil gje eit vesentleg dårlegare rutetilbod for innbyggjarane.**

- Utover dette ynskjer vi at ein ser på om ein kan unngå det lange opphaldet (2,5 t) midt på dag i søndagsruta ved å til dømes flytte 11.20 og 11.50 til 12.20 og 12.50. På denne måten hadde ein heller fått to litt kortare opphald på 2 t og 1,5 t.

Med venleg helsing

- Lauvstad og Velsvik grendautval v/Arne Torvik (leiar)

- Dravlaus -og Innselsetbygda grendalag v/ Jorunn Beate Lillebø Lande (leiar)

Kopi sendt til: Volda kommune

## Eksisterende rute fra 1.mai 2017:

 M/F Ørland 50 bilar/cars ☎ 916 81 152					
<b>08 Volda–Lauvstad</b>					
Overfartstid: ca 25 min			Taktzone: 8		

Frå Lauvstad		Frå Volda		Frå Lauvstad		Frå Volda	
Måndag – fredag		Laurdag		Søndag			
0600	0625	-	-	-	-		
0720	0750	0720	0750	0720	0750		
0820	0850	0820	0850	-	-		
0920	0950	0920	0950	0920	0950		
1020	1050	1020	1050	1020	1050		
1120	1150	1120	1150	1120	1150		
1220	1250	1220	1250	-	-		
1350	1420	1350	1420	1350	1420		
1450	1520	1450	1520	1450	1520		
1550	1620	1550	1620	1550	1620		
1650	1720	-	-	1650	1720		
1750	1820	1750	1820	1750	1820		
1910	1950	1910	1950	1910	1950		
2025	2125	2025	2125	2025	2125		
2150	2220	2150	2220	2150	2220		
2250	2320	2250	2320	2250	2320		

## Nye rutetider rute fra 1.mai 2018:

 M/F Ørland 50 bilar/cars ☎ 916 81 152					
<b>08 Volda–Lauvstad</b>					
Overfartstid: ca 25 min			Taktzone: 8		

Frå Lauvstad		Frå Volda		Frå Lauvstad		Frå Volda	
Måndag – fredag		Laurdag		Søndag			
0615	0645	-	-	-	-		
0715	0745	0645	0745	0645	0745		
0815	0845	0815	0845	0845	-		
0915	0945	0915	0945	-	0945		
1015	1045	1015	1045	1015	1045		
1115	1145	1115	1145	1115	1145		
1215	1245	1215	1245	-	-		
1315	1345	1315	1345	1315	1345		
1415	1515	1415	1515	1415	1515		
1545	1615	1545	1615	1545	1615		
1645	1715	-	-	1645	1715		
1745	1815	1745	1815	1745	1815		
1915	2015	1850	1920	1850	1920		
2045	2115	2050	2120	2050	2120		
2145	2215	2145	2215	2145	2215		
2245	2315	2245	2345	2245	2315		

Hei.

Viser til telefonsamtale med Asbjørn Moltudal idag vedkomande forslag til ny rutetabell for Volda-Lauvstad gjeldande frå 1. mai 2018.

29. august fekk grendalaga/grendautvala på vestsida tilsendt forslag til ny rutetabell Volda-Lauvstad for tilbakemelding, sjå e-post under.

Vedlagt fylgjer vår tilbakemelding på ruteforslaget.

Dette til dykkar orientering.

Mvh.

Lauvstad og Velsvik grendautval (LVG) og Innselset og Dravlausbygda grendalag (IDG)

v/ leiar IDG Jorunn Beate Lillebø Lande

---

**Fra:** Atle Ræstad <atle.restad@mrfylke.no>

**Sendt:** 29. august 2017 08:58

**Til:** Volda Kommune

**Kopi:** Solgunn Sæterås; Jorunn Beate Lillebø Lande

**Emne:** Høring på ferjerute Volda-Lauvstad

Hei!

Vedlagt finner dere forslag/utkast til ny rutetabell for Volda-Lauvstad som kan bli gjeldende fra 1.mai 2018.

De nye avgangstidene er som ønsket tilpasset avgangene til Fram Ekspress fra Volda på formiddag og fra Ålesund på ettermiddag.

De nye rutetidene er også tilpasset ferjeruta mellom Festøya-Solavågen.

Ta gjerne kontakt og kom med innspill på forslaget, og da helst pr. e-post.

Høringssvar er snarest og innen 12.september.

Endringer er merket med **RØDT**:

Med vennlig hilsen

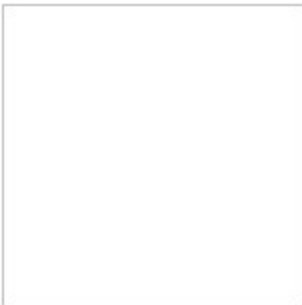
Atle Ræstad  
Maritim rådgiver  
Samferdselsavdelinga – driftsseksjonen  
Møre og Romsdal fylkeskommune

Tlf. 71 28 01 25 / 913 72 447

[atle.restad@mrfylke.no](mailto:atle.restad@mrfylke.no)

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

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



Til:  
Kommunane på Sunnmøre  
v/ordførar og rådmann

Dato: 15.09.2017

## Etablering av Skjergardsteneste i Møre og Romsdal

Sunnmøre friluftsråd har saman med Friluftsrådenes Landsforbund (FL), Friluftsrådet Nordmøre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune og andre gode krefter arbeidd i lang tid for å få etablert Skjergardsteneste i Møre og Romsdal. No er vi snart i mål: I statsbudsjettet for 2017 er det løyvd 5 millionar kroner til utviding av Skjergardstenesta til nye område der det er lokalt initiativ og interesse for forpliktande medfinansiering til drift og investering.

I arbeidet med det reviderte statsbudsjettet for 2017 fekk stortingsrepresentant Rigmor Andersen Eide gjennomslag for å løyve fem nye millionar spesielt til Møre og Romsdal. Dette vart vedteke i Stortinget. I statsbudsjettet for 2017 ligg der altså 10 millionar kroner til etablering av Skjergardsteneste i nye område, og fem av dei er reservert spesielt for vårt fylke. Sjølv om ein del av midlane truleg kan overførast til neste år, er det svært viktig å signalisere forpliktande medfinansiering frå kommunane og fylket så snart som råd. Vi bør ikkje la denne sjansen gå frå oss.

### Historia

Skjergårdstjenesten vart etablert i Oslofjorden i 1992. Formålet var å ta vare på og stelle viktige utfartsområde på øyar og holmar, å legge til rette for friluftsliv med renovasjon og skjøtsel. Tenesta vart gradvis utvida og er i dag etablert langs kysten frå svenskegrensa til og med Bergensområdet. 34 båtar med mannskap er i sving langs denne delen av kysten med rydding av vegetasjon, bygging av kaier og utlegging av flytebrygger, bygging av turstiar og kvilebuer, oppsetting og drift av toalett, rydding av søppel mm.

Ei skjergardsteneste tilseier arbeid med drift og skjøtsel av offentleg eigde/leigde øyar og holmar og sjønære område. Med unntak av Rindal grensar alle kommunane i fylket til fjord eller sjø. I Møre og Romsdal har vi pr. dato ca. 133 område som er statleg sikra som

Friluftsrådet er eit interkommunalt samarbeidsorgan for kommunane;



Giske



Haram



Norddal



Skodje



Stordal



Stranda



Sula



Vestnes



Orskog



Ålesund

friluftsområde (sjå <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tjenester-og-verktoy/Database/Naturbase/Enkelt-sok/?what=18289&fylke=15&show=true>) og ein del av desse ligg ved sjø. Ved sida av har vi mange offentlege eigde (mange kommunale) friluftsområde som er avhengig av drift sjøvegen. I tillegg er vi i ei ein særstilling ved at vi har eit enormt problem med marin forsøpling. Vi har fått gehør hos departement og direktorat for at tenesta i nye område må tilpassast behova der, og at vi hos oss kan jobbe med marin forsøpling i tillegg til dei ordinære driftsoppgåvene i friluftsområda.

## Driftsmodell

Skjergardstenesta er nokre stader i landet drifta av to eller fleire kommunar, med mannskap som om vinteren jobbar med andre ting. Andre stader i landet er det friluftsråd som står for heilårleg drift. Vi meiner at drift i regi av friluftsråda vil vere den mest effektive modellen i Møre og Romsdal. Sunnmøre friluftsråd har drifta ein «mini» Skjergardsteneste på øyar og holmar i Ellingsøyfjorden og Borgundfjorden i over 40 år og har allereie eit driftsapparat. Nordmøre og Romsdal friluftsråd manglar slik erfaring i dag, men vil bidra i sine område. Det er difor naturleg at første båten blir stasjonert på Sunnmøre, men jobbar i heile fylket etter ein driftsplan.

## Spleiselag

Skjergardstenesta er eit spleiselag der kommunar og fylke betaler 50% og Staten den andre halvparten. Der friluftsråda driftar tenesta blir kommunane sin del dekt av medlemskontingenten. Denne modellen ønskjer vi også i Møre og Romsdal. Vi ønskjer å reservere ein del av kontingenten på kr. 18,36 pr. innbyggjar i 2018 til Skjergardstenesta.

Pr. i dag har Sunnmøre friluftsråd 10 medlemskommunar som i 2018 til saman vil betale ca. 1,7 mill. i kontingent. Dersom dei åtte kommunane som i dag ikkje er medlemmar også blir med, aukar summen til ca. 2,7 mill. Det vil truleg gjere det mogleg å drifte Skjergardstenesta i åra framover utan stor auke i kontingenten.

Av dei potensielle nye medlemskommunane har Ørsta flest innbyggjarar. Medlemskontingenten for Ørsta vil kome på ca. kr. 197 000 i 2018. For dei sju andre blir kontingenten vesentleg lågare. Inngangsbilletten for å vere med i Skjergardstenesta, Stikk UT! og dei andre tilboda frå friluftsrådet er altså låg. I tillegg må nemnast at friluftsrådet dei siste åra har skaffa ca. 5 kr. for kvar krone vi har fått inn i kontingent. Dette er midlar som blir brukte til friluftslivstilbod i medlemskommunane.

## Finansiering

Erfaringstala frå Miljødirektoratet viser at det kostar ca. 1,8 mill. i året å drifte ei eining av Skjergardstenesta. Vi vurderer at følgjande fordeling kan vere realistisk for årleg driftsbudsjett dei første 4 åra:

Sunnmøre friluftsråd via kontingenten: kr. 250 000

Friluftsrådet er eit interkommunalt samarbeidsorgan for kommunane;



Giske



Haram



Norddal



Skodje



Stordal



Stranda



Sula



Vestnes



Ørskog



Ålesund

Friluftsrådet Nordmøre og Romsdal:	kr. 100 000
Møre og Romsdal fylkeskommune:	kr. 350 000
Sal av tenester til m.a. Naturoppsynet:	kr. 200 000
Staten v/Miljødirektoratet:	kr. 900 000

I tillegg må det opprettast eit båtfond for finansiering av ein sjødyktig båt med senkebaug, kran, stor dekksplass og fasilitetar for mannskapet. Direktoratet anslår prisen for ein stor båt til ca. 7 mill. eks. moms.

## Orientering

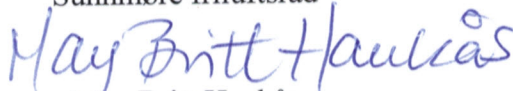
Sunnmøre friluftsråd ønskjer med dette brevet å orientere medlemskommunane om at styret i møtet den 13.9.2017 vedtok å reservere kr. 250 000 av medlemskontingenten i 2018 til drift av Skjergardstenesta. Dette kan medføre reduksjon i andre tenester dersom vi ikkje får fleire nye medlemmar, men styret meiner Skjergardstenesta vil vere så verdifull at det er verdt det.

Styret oppmodar også dei åtte kommunane som i dag står utanfor om å søkje medlemskap i Sunnmøre friluftsråd og vere med på spleiselaget.

Vi ber om at dette brevet blir lagt fram for kommunestyret som ei referatsak og at det vert protokollført at dette er gjort.

Vi kjem gjerne på besøk til dei kommunane som ønskjer meir informasjon.

Beste helsing  
Sunnmøre friluftsråd



May Britt Haukås  
Dagleg leiar

Friluftsrådet er eit interkommunalt samarbeidsorgan for kommunane:



Giske



Haram



Norddal



Skodje



Stordal



Stranda



Sula



Vestnes



Orskog

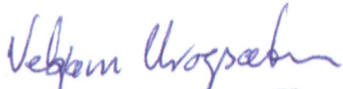


Ålesund

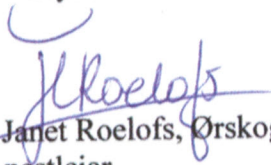


# Sunnmøre friluftsråd

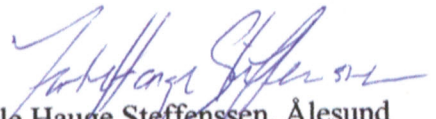
Styret i Sunnmøre friluftsråd



Vebjørn Krogsæter, Haram  
styreleiar



Janet Roelofs, Ørskog  
nestleiar



Jarle Hauge Steffensen, Ålesund  
medlem arbeidsutvalet

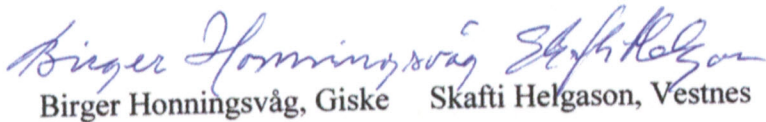
Palma Øvrebust, Stordal



Solveig Linge Stakkestad, Norddal



Modolf Hareide, Skodje



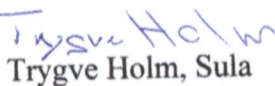
Birger Honningsvåg, Giske



Skafti Helgason, Vestnes



Jostein Dalen, Stranda



Trygve Holm, Sula

Palma Øvrebust, Stordal, var ikkje til stades på møtet.

Friluftsrådet er eit interkommunalt samarbeidsorgan for kommunane:



Giske



Haram



Norddal



Skodje



Stordal



Stranda



Sula



Vestnes



Ørskog



Ålesund

Fra: May Britt Haukås[may@friluftsradet.no]

Sendt: 15.09.2017 14:48:36

Til: postmottak@sykkylven.kommune.no; Postmottak Hareid; Ulstein Postmottak; postmottak; Sande Kommune; Resepsjon postmottak; Ørsta postmottak; V-Postmottak; Giske kommune (post@giske.kommune.no); Haram kommune (postmottak@haram.kommune.no); Norddal kommune (post@norddal.kommune.no); Skodje kommune (postmottak@skodje.kommune.no); Stordal kommune (postmottak@stordal.kommune.no); Stranda kommune (post@stranda.kommune.no); Sula kommune (post@sula.kommune.no); Vestnes kommune (postmottak@vestnes.kommune.no); Ørskog kommune (post@orskog.kommune.no); Ålesund kommune (postmottak@alesund.kommune.no)

Kopi: Morten Dåsnes; Petter Jensen (petter.jensen@mrfylke.no); Ola Fremo (ola.fremo@stikkut.no); Ingbjørn Bredeli - FNF; otto.okstad (otto.okstad@miljodir.no); Eide Rigmor Andersen; jon.aasen@mrfylke.no; Ola Betten (fmmrolbe@fylkesmannen.no); Marit Nerås Krogsæter; jan.kare.aurdal@sunnmoreregionrad.no; Vegard Austnes; Birger Honningsvåg; Janet Roelofs; Jarle Hauge Steffenssen (Jarle.H.Steffenssen@alesund.kommune.no); Jostein Dalen; Modolf Hareide (modolf.hareide@skodje.kommune.no); palma.ovrebust@stordal.kommune.no; Skafti Ingi Helgason (vikingliv@gmail.com); Solveig Linge Stakkestad (solveig@linge.bz); trygve.holm@sula.kommune.no; Vebjørn Krogsæter (Vebjorn.Krogsaeter@haram.kommune.no)

Tittel: Skjergardsteneste i Møre og Romsdal

---

Hei! Styret i Sunnmøre friluftsråd vedtok i møtet den 13.9.2017 å reservere ein del av medlemskontingenten til friluftsrådet i 2018 til drift av den komande Skjergardstenesta i Møre og Romsdal. Den er førebels ikkje etablert, men Stortinget har opna for ei utviding av denne tenesta til nye område der det er lokale initiativ og forpliktande medfinansiering, og det er sett av 10 millionar kroner til dette i statsbudsjettet for 2017. Fem av desse millionane er reserverte for Møre og Romsdal.

Styret vil med vedlagte brev gi signal om at medlemskommunane i Sunnmøre friluftsråd ønskjer å delta i finansieringa gjennom kontingenten. Brevet er stila til ordførarane og rådmennene i alle kommunane på Sunnmøre, og styret ber om at det blir lagt fram for kommunestyra som referatsak og at dette blir protokollført.

God helg!

Beste helsing

logo-med-lite-emblem

May Britt Haukås

Dagleg leiar

Mobil 977 09 653



DET KONGELIGE  
FORSVARSDPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato:

2017/1481-1/FD III 2/BGG

31.08.2017

## Avvikling av kommunale heimevernsnemder

Forsvarsdepartementet viser til Stortingets behandling av Innst. 375 L (2015-2016) til Prop. 102 L (2015-2016) Lov om verneplikt og tjeneste i Forsvaret, forsvarsloven.

Loven er nå sanksjonert og forskriftene er fastsatt ved Kgl. res., datert 16. juni 2017. Lov og forskrift trer i kraft 1. juli 2017, noe som innebærer at samtlige kommunale heimevernsnemder legges ned. Nemdene vil bli erstattet med heimevernsnemder på distriktsnivå. Kommunene gis mulighet til å stille med representanter i nemdene jf. forskrift om råd, utvalg og nemnder i Heimevernet § 2.

Forsvarsdepartementet ber kommunene avvikle de kommunale heimevernsnemdene fra 1. juli 2017.

Med hilsen

Anders Melheim (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Frode Halgunset  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og signert, og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Vedlegg:

1 Avvikling av kommunale heimevernsnemnder

---

Postadresse:  
Postboks 8126 Dep.  
0032 Oslo

Kontoradresse:  
Glacisgata 1  
Oslo

Telefon:  
23 09 80 00

Saksbehandler:  
seniorrådgiver Bjørn Ganger  
Seksjon for virksomhetsutvikling

E-postadresse:  
postmottak@fd.dep.no

Webside:  
www.regjeringen.no/fd

Org.nr.:  
972 417 823

Fra: Vik, Rune Shakil[Rune-Shakil.Vik@fd.dep.no]

Sendt: 14.09.2017 12:56:44

Til: 'post@vestre-slidre.kommune.no'; 'post@vestre-toten.kommune.no'; 'postmottak@vestvagoy.kommune.no'; 'post@vevelstad.kommune.no'; 'post@vik.kommune.no'; 'vikna@vikna.kommune.no'; 'postmottak@vindafjord.kommune.no'; 'Tenestetorget@vinje.kommune.no'; V-Postmottak; 'postmottak@voss.kommune.no'; 'postmottak@varoy.kommune.no'; 'postmottak@vagan.kommune.no'; 'post@vagsoy.kommune.no'; 'postmottak@vaga.kommune.no'; 'postmottak@valer-of.kommune.no'; 'postmottak@vaaler-he.kommune.no'; 'postmottak@oksnes.kommune.no'; 'postmottak@orland.kommune.no'; 'post@orskog.kommune.no'; Ørsta postmottak; 'postmottak@ostre-toten.kommune.no'; 'post@ovre-eiker.kommune.no'; 'postmottak@oyer.kommune.no'; 'postmottak@oygarden.kommune.no'; 'post@oystre-slidre.kommune.no'; 'postmottak@afjord.kommune.no'; 'postmottak@aal.kommune.no'; 'postmottak@alesund.kommune.no'; 'postmottak@amli.kommune.no'; 'postmottak@amot.kommune.no'; 'postmottak@ardal.kommune.no'; 'post@as.kommune.no'; 'post@aseral.kommune.no'; 'post@asnes.kommune.no'

Tittel: VS: Avvikling av kommunale heimevernsnemder

---

Oversendes pr vanlig mail (Outlook), da vi har hatt problemer med å sende det via systemet vårt.

Se vedlagte saksdokumenter.

Svar på denne forsendelsen, eller ny henvendelse, sendes på e-post til fellesadressen/Any answer to this shipment, or new inquiry, please send e-mail to [postmottak@fd.dep.no](mailto:postmottak@fd.dep.no)

Med hilsen/Yours sincerely

Forsvarsdepartementet/Ministry of Defence


Postboks 8126 Dep.

N-0032 Oslo

Telefon/Telephone +47 23 09 80 00

E-post/E-mail: [postmottak@fd.dep.no](mailto:postmottak@fd.dep.no)

Nett/Web: [www.regjeringen.no/fd](http://www.regjeringen.no/fd)

 Før du skriver ut: tenk på miljøet

Denne e-posten er beregnet for den institusjon eller person den er rettet til og kan være belagt med lovbestemt taushetsplikt. Dersom e-posten er mottatt ved en feil, vennligst returner den til Forsvarsdepartementet og slett den fra systemet.

This email with attachments is solely for the use of the individual or entity to which it is addressed. It may contain information that is confidential or legally privileged. If you are not the intended recipient, please return the e-mail without producing, distributing or retaining copies thereof.