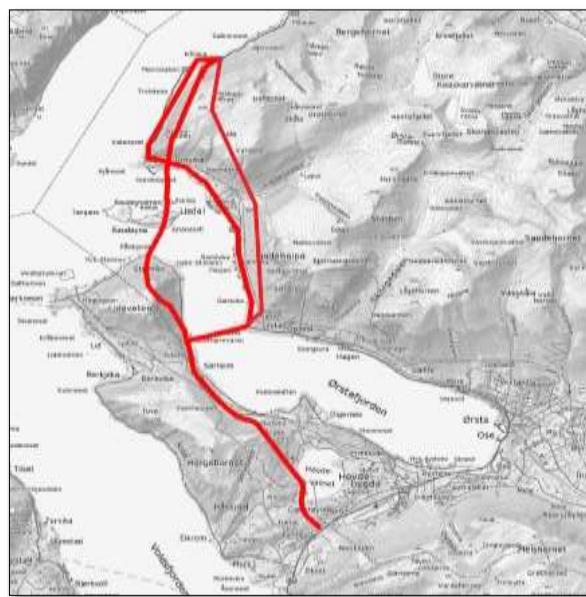


# Forslag

## Planprogram E39 Ørstafjordkryssing



Februar 2017

**Oppdragsgiver:** Ørsta kommune  
**Oppdragsgivars kontaktperson:** Per Ivar Lied  
**Rådgivar:** Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund  
**Oppdragsleiar:** Sindre Blindheim  
**Fagansvarleg:** Siv K. Sundgot

## Forord

Regjering og Storting har som ambisjon å binde Vestlandet saman gjennom ein opprusta og ferjefri E39 frå Kristiansand til Trondheim innan 2032. Regjeringa har vedteke at E39 skal leggast utanom tettstadane Volda og Ørsta og krysse Sulafjorden (Hafast) mot Ålesund. Stortingsmeldinga om NTP 2018-2029 er venta framlagt våren 2017 og er planlagt handsama i Stortinget i juni 2017. Her ventar ein at framdrifta for både E39 Volda-Furene, Ørstafjordkryssinga, Vartdalsfjordkryssinga og Hafast vert klarert.

Arbeidet med ei fjordkryssing i Ørstafjorden, planlagt som ny E39 og som leier trafikken utanfor Ørsta sentrum, har vore arbeidd med lenge. Forslaget til dette planprogrammet legg til grunn at Ørstafjordkryssinga vert ein del av E39 saman med Vartdalsfjordkryssinga og Hafast. Det pågåande arbeidet med felles samferdselspakke for Volda og Ørsta omtaler E39 Volda-Furene i fase 1 og E39 Ørstafjordkryssing i fase 2.

Planprogrammet er utarbeidd i samsvar med krav i Plan- og bygningslova § 4.1. Arbeidet er utført med bakgrunn i Statens vegvesen si handbok *V712 Konsekvensanalyser*, som er utgangspunkt for innhold i planprogrammet mellom anna når utgreiingsbehov og metodikk er vurdert. Planprogrammet er første steg i den formelle prosessen for å gi fjordkryssinga naudsynt planavklaring. Planprogrammet klargjer premissar for og innhaldet i planarbeidet. Planprogrammet skal gje oversyn over prosess for medverknad, saman med oversyn over dei viktigaste omsyna for planlegginga.

Ørsta kommune er ansvarleg planstyresmakt for tiltaket. Norconsult har stått for utarbeiding av planprogram.

Når dette planprogrammet vert fastsett, skal det utarbeidast ein kommunedelplan med ei tilhøyrande konsekvensutgreiing. Fastsett planprogram vert styrande for det vidare plan- og utgreiingsarbeidet. Når plan med konsekvensutgreiing ligg føre, vert det lagt ut til offentleg ettersyn og sendt til aktuelle styresmakter og interesseorganisasjonar.

Norconsult  
Februar 2017

003	2017-02-10	Forslag planprogram E39 Ørstafjordkryssing	siobl, siksu	Siv K. Sundgot	Sindre Blindheim
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilslier.

# Innhold

<b>1 Føremål og bakgrunn</b>	<b>5</b>
1.1 Planprogram for E39 Ørstafjordkryssing	5
1.2 Mål for E39 Ørstafjordkryssing	6
1.3 Bakgrunn for prosjektet	7
<b>2 Organisering og offentleg prosess</b>	<b>9</b>
2.1 Organisering	9
2.2 Planprosessen	9
2.3 Informasjon og medverknad	9
2.4 Framdrift	10
<b>3 Rammer og overordna planar</b>	<b>11</b>
3.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging	11
3.2 Nasjonal transportplan	11
3.3 Overordna utgreiingar og planar	11
3.4 Planstatus for området	12
3.5 Lovverk og retningslinjer	14
<b>4 Eksisterande forhold</b>	<b>15</b>
4.1 Folketal og arbeidsmarknad	15
4.2 Dagens transportmønster og trafikkprognosar	16
4.3 Planområdet, dagens arealbruk	17
<b>5 Skildring av tiltaket og alternativ</b>	<b>18</b>
5.1 Vegstandard og andre krav	18
5.2 Skildring av alternativa	19
<b>6 Utgreiingsbehov (program)</b>	<b>22</b>
6.1 Metode	22
6.2 0-alternativet	23
6.3 Prissette konsekvensar	23
6.4 Ikke-prissette konsekvensar	25
6.5 Oppsummering og samanstilling	36
6.6 Andre konsekvensar	37
6.7 Andre samfunnsmessige verknader	38
<b>7 Tiltråding</b>	<b>39</b>
7.1 Måloppnåing	39
7.2 Tiltråding	39



Figur 1 - Oversiktskart - Ørstafjordkryssinga ligg i Ørsta kommune, og er tilgrensande Volda kommune. Fjordkryssinga vert planlagt som ein del av framtidig ny E39 mellom Volda og Ålesund. Utsnitt viser offisielt kart fra NTP 2018-2029 vedlegg 4 om E39, med innsett markering for Ørstafjorden

# 1 Føremål og bakgrunn

## 1.1 Planprogram for E39 Ørstafjordkryssing

Eit planprogram er ein plan for prosessen og planlegginga. Planprogrammet er første hove til å kome med innspel til arbeidet med kommunedelplan for E39 Ørstafjordkryssing.

Planprogrammet skal klargjere føremålet med planarbeidet og avklare rammer og premissar for den vidare prosessen. I planprogram vert det foreslått kva tema og problemstillingar som bør løysast i planarbeidet, opplegg for informasjon og medverknad, og kva utgreiingar som vert vurdert som nødvendige for å gi et godt grunnlag for å ta avgjerd.

Dersom råka regionale og statlege myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan kome i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette kome fram av deira uttale til forslaget til planprogram. Regionale og statlege myndigheter skal så langt dei har hove ta stilling til om planforslag bør fremjast, kva som i tilfelle bør utgjera og kva avbøtande tiltak som bør vurderast<sup>1</sup>.



Figur 2 - Frå gjeldande kommuneplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda

<sup>1</sup> Lovkommentaren til §4.1 i plan – og bygningsloven

## 1.2 Mål for E39 Ørstafjordkryssing

Hovudføremålet med planarbeidet er å avklare trasé for kryssing av Ørstafjorden. Samtidig er det både nasjonale, regionale og lokale mål knytt til tiltaket E39 Ørstafjordkryssing.

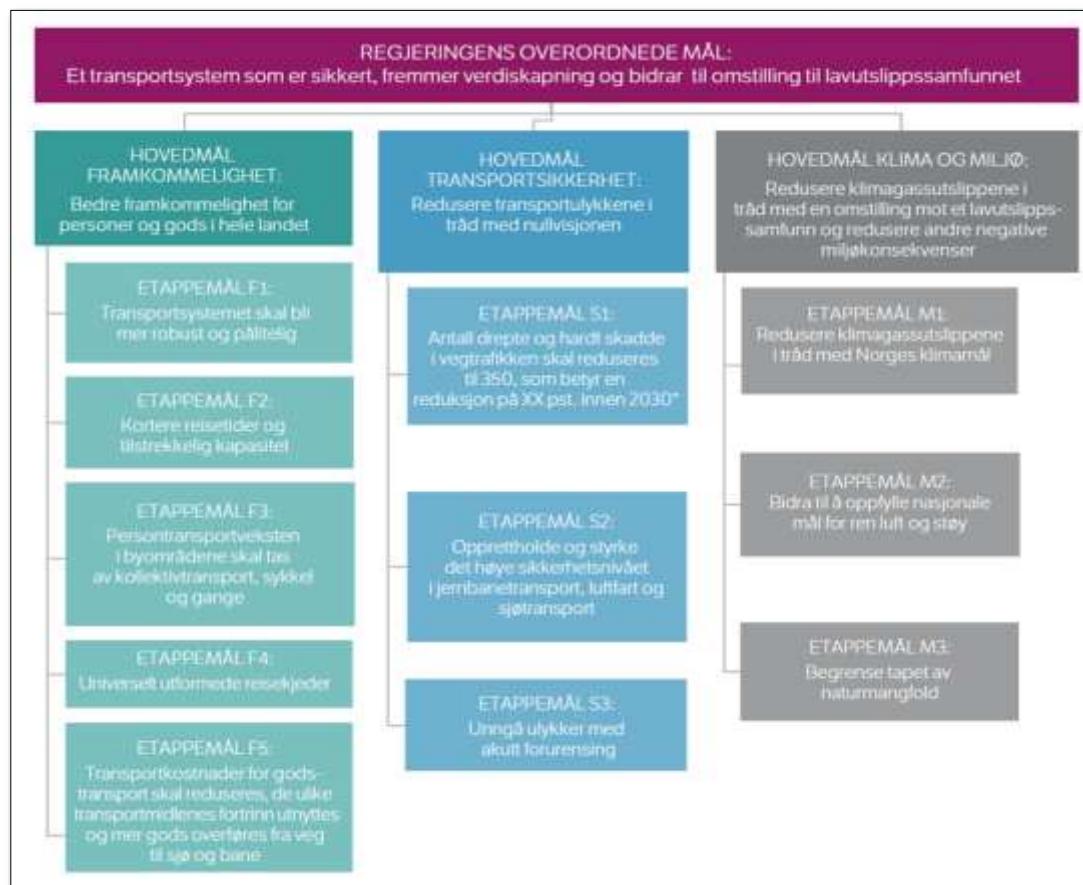
### Nasjonale og regionale mål

Regjering og Storting har som ambisjon å binde Vestlandet saman gjennom ein høgstandard E39 frå Kristiansand til Trondheim innan 2032, jf. NTP 2014-2023 og det faglege grunnlaget til ny NTP 2018-2029. Regjeringa har vedteke at E39 skal leggast utanom tettstadane Volda og Ørsta og krysse Sulafjorden (Hafast) mot Ålesund. Ørstafjordkryssing vil imøtekome nasjonale mål om ferjefri stamveg med kortare køyretid og betre samanbinding av bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Frå gjeldande NTP (Nasjonal Transportplan) 2014-2023 finn ein mellom anna:

- Betre framkome og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet.
- Ein visjon om at det ikkje skal førekome ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren.

Vidare ser ein frå grunnlag til komande NTP 2018-2029 følgjande figur som understrekar behov for eit attraktivt transportsystem:



Figur 3 - Mål frå NTP 2018-2029

I den gjennomførte konseptvalutgreiinga (KVU) for E39 mellom Skei og Ålesund<sup>2</sup>, er viktige regionale og nasjonale mål at transportsystemet i 2040 skal vere effektivt, tilgjengeleg, påliteleg og ivaretta behovet for god kommunikasjon i naturlege bu- og arbeidsregionar. I KVU-en vert det også

<sup>2</sup> Konseptvalutgreiing E39 Skei Ålesund. Statens vegvesen 2011

understrekka andre mål for E39-utviklinga, mellom anna at tettstadar skal skjermast mot gjennomgangstrafikk og at inngrep i dyrka mark skal avgrensast.

### Lokale mål

Omlegging av E39 utanom sentrum av Ørsta er vedtatt i Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda, og vil bidra til ei ønska utvikling av kommunen. Sentrale mål for tiltaket, som alternativa skal vurderast opp mot, vil konkret for E39 Ørstafjordkryssinga vere:

- Miljøvenleg transport
  - Frigjere areal for gåande, syklande, kollektivtrafikk,
  - Legge grunnlag for at talet på personar som går, syklar eller nyttar kollektivtransport kan auke.
  - Gjere sentrum av Ørsta attraktivt for mjuke trafikantar.
- Tettstadutvikling
  - Frigjere areal utbygging og utvikling i Ørsta sentrum.
  - Bidra til utvikling av Ørsta sentrum gjennom eit meir attraktivt sentrum, raskare inn-/utpendling til ein større region og gjennom det også eit sterkare handelssenter.
- Betre vegløysingar
  - Gode trafikale løysningar for samhandling og kommunikasjon mellom kommunesentera i regionen, samtidig som ein bevarer ei god kopling mellom framtidig E39 og tettstadane for å
  - Bidra til å utvikle bu- og arbeidsregionar
  - Utvikle og legge trafikktihøva til rette for Ørsta/Volda Lufthavn (Hovden flyplass) og
  - Utvikle og legge trafikktihøva til rette for effektiv og trygg næringstrafikk.
  - Raskare hovudtrafikkåre tilpassa høg fart og større trafikk
- Andre forhold
  - Redusere talet på ulykker og ulykkeskostnadane totalt på trafikk i planområdet.
  - Redusere miljøulemper og støy for naboar til E39 og sentrumsområdet i Ørsta.
  - Ivareta andre viktige samfunnsaspekt som natur/miljø, landskap og rekreasjonsverdiar i og rundt Ørstafjorden.

Desse måla ser ein også i stor grad igjen i vedtatt kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda.

### 1.3 Bakgrunn for prosjektet

Gjennom arbeidet med kommunedelplan for Ørsta og Hovdebygda, vedteken i 2015, er det avklart at E39 i framtida skal gå utanom Ørsta sentrum. Dette vil vere i tråd med føringane i KVU-en, som mellom anna var bakgrunnen for at det i statsbudsjettet for 2015 var det sett av midlar til planlegging av E39 Ørstafjordkryssinga.

KVU for E39 Skei-Ålesund er eitt av hovudgrunnlaga for vidare planlegging. Her inngår bru/tunnel i ytre Ørstafjord i fleire konsept. I den faglege tilrådinga frå KVU'en står det at ein tilrår denne fjordkryssinga som eit første byggesteg uavhengig av kva konsept som vert valt.

KVU E39 Skei-Ålesund tilrådde for strekninga Volda-Ålesund "eit første byggesteg i form av konsept VÅ-K4, med bru/tunnel Ytre Ørstafjord". KVU-en peika vidare på at alternativet vil ha nytte utan å binde opp det langsiktige konseptvalet. Kryssing av Ørstafjorden kan kombinerast med tunnel E39 Volda-Furene og gir betre samfunnsøkonomisk verknad enn å realisere heile K4. KVU-en peika også på at dette konseptet gir trafikkavlastning for Ørsta sentrum og 15 minutt innspart reisetid på strekninga frå Volda til Ålesund. Den 14. april 2014 offentleggjorde regjeringa val av konsept for strekninga Volda-Valsøya (Ferlefri E39 i Møre og Romsdal). Regjeringa vedtok ikkje konsept VÅ-K4, men at Hafast skal leggast til grunn for framtidig trasé for E39. Kva for bruløysing som skal leggjast til grunn for kryssing av Sulafjorden må utgreiast vidare. Løysing for kryssing av Vartdalsfjorden må også

utgreiast vidare. Regjeringa slo vidare fast at i første omgang skal det arbeidast vidare med auka ferjefrekvens over Storfjorden (ferjesambandet E39 Festøy-Solevåg), og at prioritering av tiltak på strekninga blir nærmere vurdert i arbeidet med Nasjonalt transportplan 2018-2029. Planprogrammet for E39 Ørstafjordkryssing er tilpassa føringane frå både Regjeringa Solberg og Statens vegvesen ved at det i nord vert avslutta ved Flåvika. Nord for dette punktet kan E39 Vardalsfjordkryssing planleggast vidare mot E39 Hafast.

I KVU-vedtak frå regjeringa ber ein om at kryssing av ytre Ørstafjord vert eit utgreidd alternativ som erstattar Eiksundsambandet, då dette ikkje stettar krava til framtidig E39. Eit anna alternativ for Eiksundsambandet må gå under dagens tunnelløp med anna stigningsforhold. Kvar og korleis Vardalsfjorden og Sulafjorden skal kryssast er heller ikkje pr. i dag avklara. Dette vert også stadfestat frå Samferdsleministeren i desember 2016, der han i svar på skrifteleg spørsmål til Stortinget seier følgjande: *Vurdering av mogelege løysingar for kryssing av Vardalsfjorden og Sulafjorden pågår. Dette inneber mellom anna fleirårige analysar av bølgjer, straum og vind samt utvikling av teknologi for store brulengder. Aktuelle løysingar og kryssingsstader kan vere klare i 2017. Deretter kan det utarbeidast kommunedelplan.<sup>3</sup>.*

---

<sup>3</sup> <https://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Spørsmål/Skriftlige-spørsmål-og-svar/Skriftlig-spørsmål/?qid=67410>

## 2 Organisering og offentleg prosess

### 2.1 Organisering

I tråd med planlovverket er Ørsta kommune ansvarleg planstyremakt, dvs. det er kommunen som gjer vedtak om planprogrammet etter at høyringsfråsegner er vurderte. Planprogrammet vert fastsett av kommunestyret.

### 2.2 Planprosessen

Plan- og bygningslova sikrar brei medverknad i heile planprosessen og ein open prosess. Ørsta kommune startar opp arbeidet med ein kommunedelplan for E39 Ørstafjordkryssing med heimel i plan- og bygningslova § 11-12. Planprogrammet vert utarbeidd i samsvar med §§ 11-13 og 4-1.

Samtidig som det vert varsle oppstart av planarbeidet, vert planprogrammet lagt ut til høyring i minimum seks veker. Gjennom høyring av planprogrammet vert til høve til å påverke kva spørsmål som skal utgreia. Det skal vere møte med etatar, organisasjonar og busette.

I vidare saksgang, der det endelige planforslaget med tilhøyrande oversyn over konsekvensar skal handsamast administrativt og politisk, vil det også vere ein open prosess, som i andre plansaker etter plan- og bygningslova.

### 2.3 Informasjon og medverknad

Planprogrammet er presentert og diskutert i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt regionale planforum.

Planoppstart og utlegging av planprogrammet til høyring, skal kunngjera med annonsering i minst ei avis som er alminneleg lest i Ørsta. I tillegg skal kommunen informere elektronisk om planarbeidet på sine nettsider: [www.orsta.kommune.no](http://www.orsta.kommune.no).

Det vert halde eitt offentleg møte (folkemøte) om planen der planprogram vert presentert. Det vert lagt opp til informasjon om tiltak, planprogram og planprosess, samt diskusjon og innspel frå publikum. Dette vil skje i løpet av høyringsprosessen..

Kommunen ser det som viktig med eit nært samarbeid med Statens vegvesen i samband med planarbeidet. Dette vert handsama undervegs i arbeidet.

Arbeidet med kommunedelplan vil krevje tid og ein legg opp til meir omfattande medverknad med dialog og fleire møter med utvalde interessegrupper som til dømes:

- Lokalt/regional næringsliv med stort transportbehov,
- Faste lokale og regionale reisande (individuelle storbrukarar som arbeidstakarar, skuleungdom/studentar og andre som nyttar seg av transportsystemet for å kunne kome seg til og frå sitt daglege verke)
- Faste brukarar (transportørar av ulike slag),
- Lokale og regionale tenesteytarar (renovasjon, heimeteneste, servicebedrifter),
- Turist- og reiselivsnæring,
- Miljø-, natur-, kultur- og jordvernorganisasjonar.

## 2.4 Framdrift

### Planprogram

Tidsrom	Aktivitet
November 2016	Oppstart arbeid med planprogram.
Januar 2017	Regionalt planforum.
Februar 2017	Kommunal handsaming før høyring av planprogram og varsel om oppstart
Mars/April 2017	Varsel om oppstart og høyring av planprogram.
April/Mai 2017	Offentleg medverknadsmøte (folkemøte)
Junii 2017	Handsaming av merknader. Merknader vert samanfatta og kommentert. Planprogrammet vert ev. endra i medhald av merknadar. Ved vesentlege endringar vert det vurdert om planprogrammet må sendast på ny høyring, ev. avgrensa høyring med aktuelle myndigheter
Haust 2017	Fastsetting av planprogram i Ørsta kommune

Ny NTP 2018-2029 vil vere vedtatt i juni 2017. Vedtak om planprogram for E39 Ørstafjordkryssing er planlagt etter sommaren 2017 slik at eventuelle føringar/omtale av prosjektet i NTP kan leggast inn.

### Kommunedelplan

Tidsrom	Aktivitet
2018	Oppstart av kommunedelplanarbeid.
Vår 2018	Medverknadsmøte med utvalde interessentar
Haust 2018	Regionalt planforum – gjennomgang av utkast til kommunedelplan
Vår 2019	Kommunal handsaming før høyring av kommunedelplan og varsel om oppstart.
Vår 2019	Høyringsprosess. Høyring og offentleg ettersyn av kommunedelplan.
Vår 2019	Offentleg medverknadsmøte (folkemøte). I løpet av høyringsperioden vert det halde ope folkemøte om planarbeidet.
Haust 2019	Handsaming av merknader. Merknader vert samanfatta og kommentert. Kommunedelplan vert ev. endra i medhald av merknadar. Ved vesentlege endringar vert det vurdert om kommunedelplanen må sendast på ny høyring, ev. avgrensa høyring med aktuelle myndigheter
Vår 2020	Vedtak kommunedelplanen i Ørsta kommune.

Arbeid med kommunedelplan skal vere ferdig og ligge føre i 2020, før rullering av ny NTP tek til.

## 3 Rammer og overordna planar

### 3.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

- Gode og effektive planprosessar – I planprogrammet vert det lagt vekt på å tilpasse detaljnivået og utgreiingane til det som er hovudføremålet med planarbeidet, nemleg å avklare trasé for ei framtidig fjordkryssing med tilliggjande vegsystem.
- Berekraftig areal- og samfunnsutvikling – I konsekvensutgreiinga vert det lagt vekt på å få identifisert viktige ikkje-prissette verdiar.
- Attraktive og klimavennlege by- og tettstadsområder – I val av løysing vert det lagt vekt på at løysinga skal vere framtidsretta og tilpassa den funksjonen som vegen vil ha i framtida. Løysinga skal også bidra til meir levande tettstadsenter og betre høve til å legge til rette for miljøvennleg transport.

### 3.2 Nasjonal transportplan

I gjeldande NTP 2014-2023 ligg det planleggingsmidlar til strekninga, men ikkje midlar til prioriterte tiltak. Heller ikkje tilliggjande strekningar ligg inne.

I grunnlag til neste NTP 2018-2029, finn ein i vedlegg 4 om strategi for framtidig ferjefri E39<sup>4</sup>, omtalt strekninga mellom Furene og Hareid. Her seier ein at strekninga inkluderer ein eller to store fjordkryssingar. Samstundes vert det understreka at Statens vegvesen startar vidare utgreiing av aktuelle koplingar på strekninga. Det skal sjåast på følgjande alternativ: langs dagens fylkesveg med nye tunnelløp ved Eiksund, ei bruløysing i same område og ein meir nordleg og kortare trasé med kryssing av Ørstafjorden og Vartdalsfjorden til Hareidlandet. Strategien seier også at det planleggast for trinnvis utbygging, og at det er fleire naturverneområder på strekninga som det skal takast omsyn til i den vidare planlegginga. Det er venta at stortingsmelding om NTP 2018-29 vert framlagt våren 2017. I høyringsrunden spelte Fylkestinget inn m.a. Ørstafjordkryssing<sup>5</sup>.

Vidare i grunnlaget til NTP 2018-2029 finn ein at E39 Volda-Furene ligg inne under «høg ramme». Her nemnast eit statleg finansieringbidrag på 600 mill. kroner som legg til grunn delvis bompengefinansiering (300 mill. kroner i anna finansiering).

### 3.3 Overordna utgreiingar og planar

Utover utviklingsstrategien for E39, har Statens vegvesen også eigne «Rutevise utgreiingar»<sup>6</sup>. Dette er utgreiingar som tar for seg ulike korridorar av vegane i landet. E39 forbi Ørsta inngår i «Rute 4a», og her kan ein finne at Statens vegvesen på det tidspunktet han vart utarbeidd var i ei utgreiingsfase. Dei hadde dermed ikkje grunnlag for å gå vidare med Ørstafjordkryssing. Ein la fram ein langsigktig strategi for ruta der E39 frå Volda til Hareid kunne få eit dimensjonerande trafikkgrunnlag i år 2050 på mellom 9 000 og 14 000. Som følgje av store konstruksjonar med bru over fjordane, vart det sagt at ein vegstandard med fire felt er aktuelt.

Det var i 2010 som nemnd også gjennomført ei konseptvalutgreiing for E39 Skei-Ålesund. Her var Ørstafjordkryssinga med i alternativvurderinga. Vedtaket knytt til KVU, seier at Ørstafjordkryssinga

<sup>4</sup> NTP 2018-2029: Vedlegg 4, Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39, februar 2016

<sup>5</sup> Handsaming og vedtak i Fylkestinget 14.06.2016

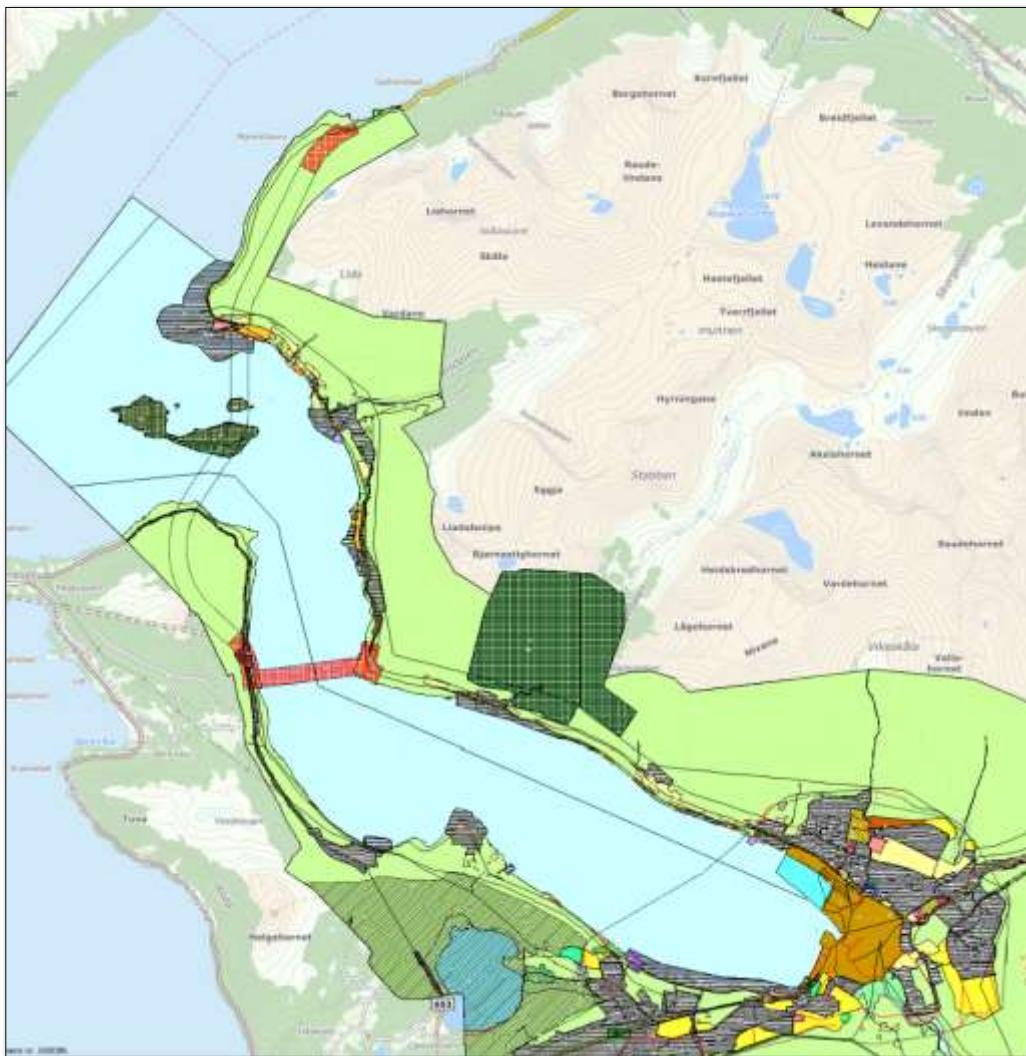
<sup>6</sup> [http://wwwntp.dep.no/dokumentliste/\\_attachment/816809/binary/1022047?\\_ts=14c132f1150](http://wwwntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816809/binary/1022047?_ts=14c132f1150)

skal utgjeraist som eit alternativ til ny løysing for Eiksundsambandet, der dagens løp ikkje stettar krava til framtidig E39.

### 3.4 Planstatus for området

Bakgrunnen for val av alternativ som skal utgjeraist er å finne i vedteken kommunedelplan (KDP) for Ørsta sentrum og Hovdebygda. Som del av utgjeringa til kommunedelplanen utarbeidde vegvesenet eit notat som gjorde ei fagleg vurdering av alternativa omtala i konseptvalutgjeringa; under Raudøya eller bru frå Lianeset til Sørheim. Det vart også gjort ei kort vurdering av bru over Raudøya. Denne rapporten vart også utarbeidd for å kunne vurdere om ei Ørstafjordkryssing kunne erstatte sjølinna gjennom Ørsta sentrum. Det konkluderte ein med at ein kunne og føresetnaden vart lagt til grunn for kommunedelplanen, og sjølinna vart teken ut av plangrunnlaget og erstatta med to alternative korridorer som skulle følgjast opp gjennom seinare planlegging fram til eit endeleg traseaval. I kommunedelplanen vart det vidare utarbeidd ei konsekvensanalyse der dei tre alternativa frå vegvesenet sin rapport vart stilt opp mot kvarandre. På grunn av at alternativet med bru over Raudøya vart vurdert å gje svært store negative konsekvensar for naturmangfald, kulturminne, kulturlandskap, friluftsområde/friområde og landskapsverknad, vart dette alternativet ikkje teke inn i planen. Dette vart etter gjennomført høyring stadfesta gjennom kommunestyret si handsaming av planen.

Dette kommunedelplanarbeidet vert no gjennomført på eit meir detaljert nivå enn KDP for Ørsta sentrum og Hovdebygda. For å få ei heilsakleg framstilling over alle dei alternativa som har vore framme til no, har ein konkludert med at også brualaternativet over Raudøya vert utgreidd, sjølv om kommunestyret gjennom tidlegare kommuneplanvedtak har teke stilling til at dette ikkje er aktuelt.



Figur 4 - Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda.

I kommunedelplanen er det også laga ulike temakart, som syner ulike soner som ein må vere seg bevisst i arbeidet med nye planar i området.

### 3.4.1 Tilstøytande planar

#### Reguleringsplan for E39 Volda-Furene (pågående)

Her vert mellom anna vegstandard og tunnelklasse diskutert. Denne planen vil tangere planområdet for Ørstafjordkryssinga, og kan gi føringar når det gjeld vegstandard.

#### Utgreiling for kryssing av Sulafjorden (Hafast) og Vartdalsfjorden (pågående)

Arbeid pågår på eit overordna nivå, der det i første rekke vert avklara kva teknologi som kan nyttast og kvar det vil vere fysisk mogleg å få til kryssing

### 3.5 Lovverk og retningslinjer

Denne oversikta er ikke uttømmande, men nemner dei viktigaste lover og retningslinjer som er førande for planarbeidet:

- Plan- og bygningslova
- Forureiningslova
- Naturmangfaldlova
- Lov om kulturminne
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Retningslinje for planlegging av riks- og fylkesvegar etter plan- og bygningslova
- Retningslinjer for handsaming av støy i arealplanlegging (T-1442-12)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)
- Retningslinje for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegginga
- NVE sine retningslinjer for *Flaum og skredfare i arealplanar*.  
[http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011\\_02.pdf](http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011_02.pdf)
- NVE sin publikasjon *Sikkerhet mot skred i bratt terreng. Kartlegging av skredfare i arealplanlegging og byggesak*. [http://publikasjoner.nve.no/veileder/2014/veileder2014\\_08.pdf](http://publikasjoner.nve.no/veileder/2014/veileder2014_08.pdf)
- NVE sin publikasjon *Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper*. [http://publikasjoner.nve.no/veileder/2014/veileder2014\\_07.pdf](http://publikasjoner.nve.no/veileder/2014/veileder2014_07.pdf)
- Regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi
- Nasjonal jordvernstrategi

## 4 Eksisterande forhold

### 4.1 Folketal og arbeidsmarknad

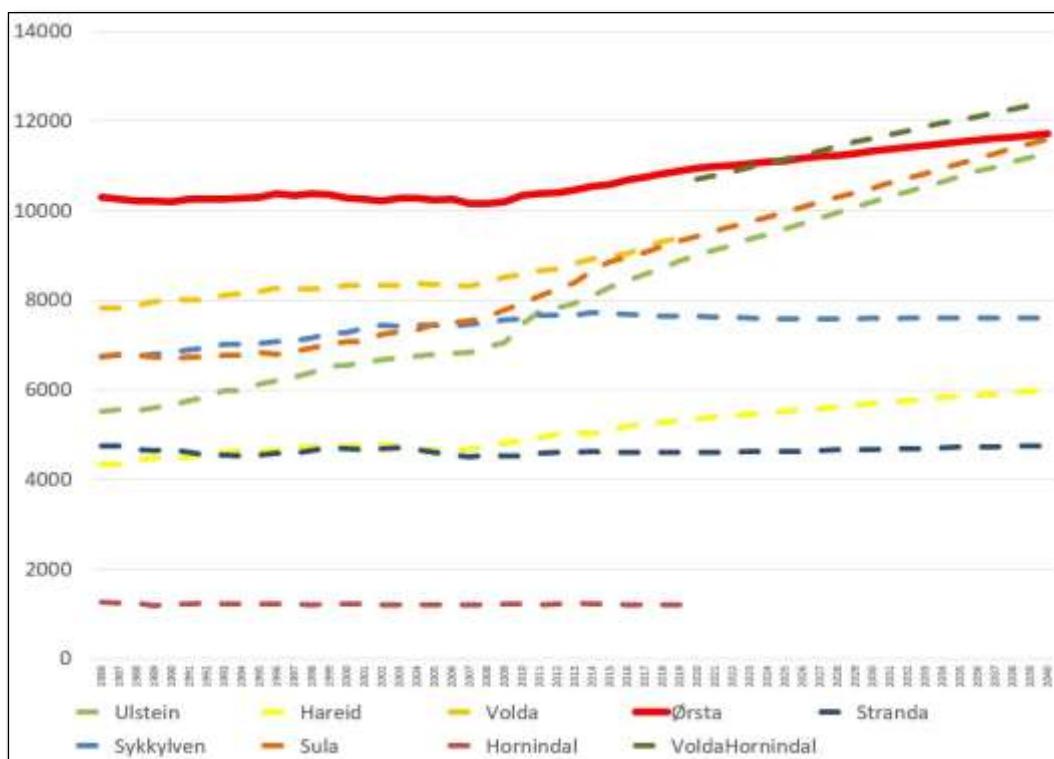
Ørsta er ei stor kommune i areal og i folketal og er den største kommunen i fylket utanom dei tre byane Ålesund, Molde og Kristiansund. Kommunesenteret ligg inst i Ørstafjorden. Kommunen grenser til Volda i sør, Stranda og Sykkylven i aust, Sula i nord, samt Hareid og Ulstein i vest.

Ørsta har eit godt etablert interkommunalt samarbeid og felles tenester med nabokommunen Volda og dei andre kommunane på Søre Sunnmøre gjennom «Sjøstjerna». Det er berre 10 minutt med bil mellom kommunenesentera i Ørsta og Volda.

Ørsta kommune har gode transportsamband med flyplass få minutt frå sentrum, E39 går gjennom kommunen med ekspressbussruter sør- og nordover. Det er også viktige hovudvegar på fylkesvegnettet som er tilknytt kommunen. Det er ei stor utfordringa for kommunen at E39 som nasjonal hovudveg går rett gjennom sentrum med ei rekke trafikkfarlege kryss, lite tilfredsstillande løysingar for mjuke trafikantar, støy- og miljømessige ulemper, samt til hinder for god og attraktiv sentrumsutvikling. Nasjonale føringar, fylkeskommunen sitt arbeid og støtte til sentrumsplan, samt lokale ønske tilseier at det hastar å flytte vegen vekk frå sentrum.

#### Folketalsutvikling

Ørsta og Volda med sine 22.000 innbyggjarar i 2020 blir gjerne kalla den fjerde byen i fylket med viktige regionale funksjonar (flyplass, høgskule, sjukehus, lånekasse, tingrett, Statens Vegvesen, Mattilsyn, Helfo). Ørsta kommune har ei svakt positiv folketalsutvikling. Også tilgrensande kommunar har hatt ei auke i folketallet. Nye Volda/Hornindal blir i folketal like stor som Ørsta etter samanslåing i 2020. Dei demografiske framskrivingane frå Statistisk Sentralbyrå tek ikkje omsyn til endringar i næringsgrunnlag eller infrastruktur, noko ein erfaringsemessig ser kan ha ei verknad på folketalsutviklinga.



Figur 5 - Historisk og framskriven (hovudalternativet, MMMM) folkemengd

## Sysselsetting og næringsliv

Ørsta kommune har ein næringsstruktur som er typisk for ei distriktskommune med relativ stor del tilsette i offentleg sektor. Likevel har Ørsta ein større del av sysselsette i privat sektor, enn nabokommunen Volda. Høgskule og sjukehus er dei største arbeidsplassane i Volda, og derfor er det også stor arbeidspendling frå Ørsta til Volda. Ørsta har store entreprenør- og transportfirma, samt eksportbedrifter som Vartdal Plast og Vik Ørsta/SafeRoad.

Ørsta og Volda har den største gjensidige inn- og utpendlinga i heile fylket. Ørsta har drygt 1100 personar som pendlar inn i kommunen for arbeid, medan kommunen har knappe 2000 som pendlar ut av kommunen. Dette er om lag 25 og 36 prosent av busette arbeidstakarar. Volda har tilsvarende i overkant av 35 prosent begge vegar. Som *Fylkesstatistikk Møre og Romsdal 2016* skriv, så er arbeidsgjevarar både i Ørsta og Volda avhengige av arbeidskraft frå andre kommunar då meir enn kvar tredje arbeidstakar pendlar inn frå andre kommunar. Tal frå fylkesstatistikken syner også at Ørsta berre har ei arbeidsplassdekning på om lag 85 prosent, medan Volda har over 100.

## 4.2 Dagens transportmønster og trafikkprognosar



Figur 6 - Oversiktskart hovudvegar i området, rauda tal er ÅDT for 2015

Dagens trafikk på hovudvegane<sup>7</sup> gir eit bilete av kvar trafikkstraumane går. Spesielt mellom Ørsta og Volda/Furene er det høg trafikk. Denne trafikken vil i mindre grad verte påverka av ei fjordkryssing, da mål-/startpunkt er i Ørsta sentrum. På strekninga nord for Ørsta, Vartdalsstranda, er det høg del av tungbilar, 16 prosent<sup>8</sup>. Dette gjer seg også utslag gjennom sentrum av Ørsta, og er ein av årsakene til at det er ynskjeleg at E39 vert flytta vekk frå sentrum. Ein ferjefri og utbetra E39 vil gi sterkt vekst i gjennomgangstrafikken, også gjennom Ørsta kommune.

Det er enno usikkert kva vegløysing som vert valt for E39 nord for Volda. Ein har valt konsept mot Hareidlandet, men det skal utgreiaast vidare kva løysinga skal vere mellom Volda og Hareid. Statens vegvesen ser på løysingar både langs etter dagens trasé for Eiksundsambandet, og etter dagens E39 med ei kryssing av ytre Vartdalsfjord over til Hareid. Ei Ørstafjordkryssing kan verte ein del av løysinga for E39. Statens vegvesen vurderer at verken dagens E39 i Ørsta sentrum eller ein veg etter sjølinna vil vere eigna som ny E39.

Trafikkanalyser gjort for KVU E39 Skei-Ålesund, syner at eit konsept med ferjefri løysing mot Ålesund og veg langs dagens E39, vil gi meir enn ei dobling av trafikken ved Vartdal. Dermed gir det også stor auke i trafikk for eit samband over Ørstafjorden. I arbeid med kommunedelplan for E39 Volda-Furene ferdigstilt i 2014, vart det gjort fleire utgreiingar. Trafikkutvikling var også tema, og i det pågående arbeidet med reguleringsplan for same strekning syner Statens vegvesen til eigne berekningar kring trafikk. Her vert det understreka at ei raskare kopling mellom Ørsta og Volda har stort potensial for trafikkvekst mellom tettstadane. På grunn av korte avstandar vert løysingar som fremjar miljøvenleg transport vurdert for å redusere vekst i biltrafikken.

#### 4.3 Planområdet, dagens arealbruk

Langs dagens E39 er det varierande arealbruk, då vegen stort sett går gjennom utbygde område.

Områda der dei ulike alternativa går gjennom er i hovudsak LNF-område, men deler av Raudøya er regulert til naturområde, og frå Lianeset til Rjåneset er det fleire område som er avsett til utbyggingsføremål. Nokre område er også avsett som omsynssoner. Dette temaet er også omtalt i kp 3.4 og vist i figur 4.

Heile Raudøya med holmar er verna delvis som naturreservat og delvis som landskapsvernombjørde. I kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda er Raudøya bandlagt etter lov om naturvern.

<sup>7</sup> Tal fra Statens vegvesen 2015

<sup>8</sup> Tal fra Statens vegvesen 2015

## 5 Skildring av tiltaket og alternativ

Delar av 0-alternativet og dei tre utbyggingsalternativa ligg i Volda kommune. Dette då ein må ha eit felles start- og sluttpunkt for å kunne vurdere alternativa opp mot kvarandre.

Alle utbyggingsalternativa vil ha lik linjeføring frå Furene til kommunegrensa mellom kommunane Volda og Ørsta. Denne delen av strekninga vil difor ikkje vere avgjerande for val av alternativ, og det er difor ikkje lagt opp til at planprosessen skal formaliserast i Volda kommune.

### 5.1 Vegstandard og andre krav

Statens vegvesen si handbok N100 Veg- og gateutforming skal leggast til grunn for vegutforminga. For val av tunnelklasse skal handbok N500 Vegtunnelar leggast til grunn.

Utgreiing om trafikkgrunnlag vert gjort som del av pågåande arbeid med felles samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det må utarbeidast ei prosjektspesifikk trafikkanalyse som sannsynlegger kva trafikkmengder som kan bli aktuelle på strekninga. Trafikken skal framskrivast i samsvar med gjeldande praksis. Framtidig ÅDT og planlagt fartsnivå kan gi føringar for vegstandard. Gitt føresetnad om at tiltaket skal utgreiast som framtidig E39, er det etter dialog med Statens vegvesen i 2017 teke ei avgjerd om at planen som minimum må ha ein H5-standard. Dette er ein vegstandard med to/tre køyrefelt og dimensjonerande fartsgrense på 90 km/t.

Kva status vegen vil få i framtida vil også påverke standardval. Dersom vegen ikkje får status som E39, kan vegen sin standard bli ei politisk sak.

Ein må som ein del av arbeidet med kommuneplan i størst mogleg grad få avklart om standardval er riktig. Om utgreiinga avdekkjer andre behov, kan anna standard bli aktuell. Vegstandard gir sterke føringar for linjeføring og krysstyper. Det vil også vere førande for om tunnelar må planleggast med eitt eller to løp, og kva stigningsforhold som er akseptable. Dette vil igjen påverke konsekvensar, både prissette og ikkje-prissette.

Krav til høgde på ei eventuell bruløysing over Ørstafjorden må utgreiast i samband med kommunedelplanen. Dimensjonering av farled i Ørstafjorden må skje ut frå kva fartøy som kan vere aktuelle for innsegling, eller ut frå næringsmessige bindingar ein kan sjå føre seg i fjordsystemet. Det vil seie ei vurdering av kven som kan ha nytte av større fartøy (nærings- og persontransport) og ei vurdering om dette vil vere aktuelt i bruas si levetid. Dimensjonerande fartøy vil vere direkte utløysande for høgde-, breidde- og seglingskarakteristikk og -statistikk. Ein må også ta med utstyrskrav til oppmerking og synleggjering av både ny bru og ny korrigert biled.

## 5.2 Skildring av alternativa

Dei tre utbyggingsalternativa som ligg til grunn for planprogramarbeidet, jf. pkt. 3.4, skal utgreiaast. Desse er basert på linjeføringa som er vist i kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda, og er vidareført til felles start- og sluttspunkt.

Dei to felles start og sluttspunkta er i sør ved dagens rundkjøring på Furene og i nord ved Flåvika. Det vil i vidare arbeid med alternativa måtte takast avgjerd kring vegstandard, og detaljerte krav til linjeføringar, kryssløysingar, behov for sidevegar, m.m.

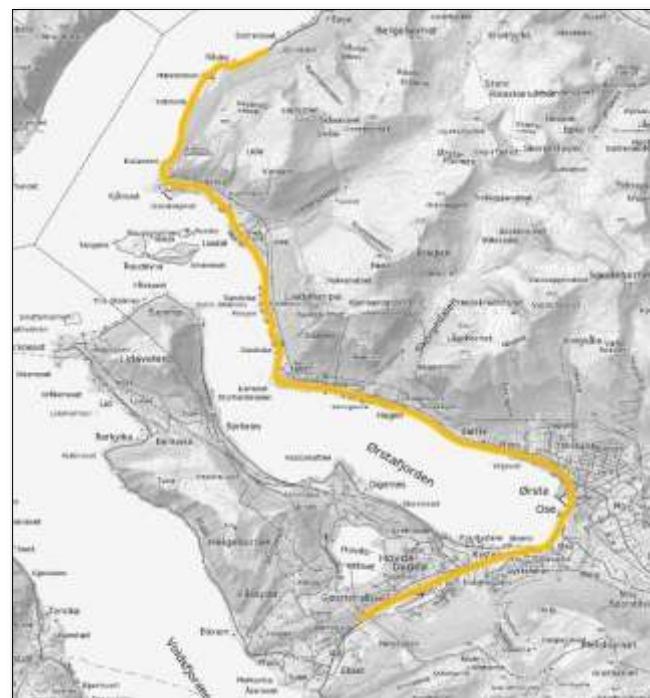
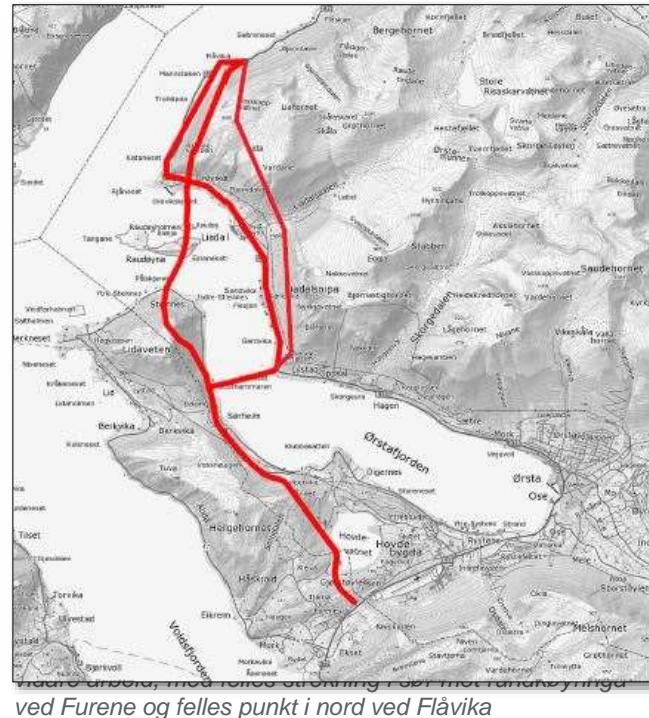
Figur 7 viser felles trase uavhengig av kva alternativ ein får for fjordkryssinga frå Furene til Sørheim. Vidare alternativ med ei indre kryssing av fjorden og to alternativ med kryssing yst i Ørstafjorden. Frå Lianes til Flåvika vil det vere ulike alternativ, her grovt skissert med veg i dagen og lang tunnel.

### 5.2.1 0-alternativet

Figur 8 viser dagens E39 gjennom planområdet. Dagens veg mellom Furene og Flåvika har ei lengde på 19,8 km, omlag 8 av desse kilometerane har fartsgrense 60 km/t eller lågare.

Vegen går gjennom Ørsta sentrum og har varierande vegstandard og fartsgrense. I dette ligg også varierende grad av trafikktryggleik. Dette vil vere 0-alternativet som andre utbyggingsalternativa skal vurderast opp mot.

Kommunen har vedtatt at vegen skal leggast utanom Ørsta sentrum.



Figur 8 - Skisse som viser dagens veg, 0-alternativet

## 5.2.2 Alternativ 1

Alternativ 1 følger dagens fv. 653 frå Furene til Sørheim. Der kryssar ein fjorden med bru over til Lianeset før ein igjen følger dagens E39 forbi Håvoll og fram til Flåvika.

Brua har eit spenn på om lag 1400 meter. Den er så langt planlagd med 40 meter seglingshøgd og brattaste stigning er om lag 3 %, men dette må vurderast og ev. optimaliserast i det vidare planarbeidet.

På strekninga Lianeset-Rjåneset er det mange avkøyrslar og lange strekningar med 50-60 km/t. Både rasfare og dei avgrensa moglegheitene til å utvide vegen til fullgod standard, samt legge til rette for gåande og syklande tilseier at ein må vurdere tunnel frå Lianeset mot nord. Start- og sluttpunkt for ein slik tunnel må vurderast som ein del av den vidare planlegginga av E39 Ørstafjordkryssing

Alternativ 1 vil gi ei innkorting på omlag 4,5 kilometer. Val av ev. tunnelløysing vil også kunne påverke køyrelengde.



Figur 9 - Skisse av indre alternativ for fjordkryssinga, alternativ 1

## 5.2.3 Alternativ 2

Alternativ 2 følger dagens fv. 653 frå Furene til Sørheim. Der går ein i tunnel under Raudøya og kjem ut att i Flåvika.

Tunnelen har ei lengde på omlag 7 kilometer.

Brattaste stigning er 5%. Det er tatt utgangspunkt i botnkotekart som viser at djupne i sjøen er veldig varierande på strekninga. I den vidare planlegginga må det gjerast undersøkingar for å optimalisere og avklare detaljar omkring dette samt vurdere fjellkvalitet.

Alternativ 2 vil gi ei innkorting på om lag 7 kilometer.



Figur 10 - Skisse av ytre alternativ med tunnel for fjordkryssinga, alternativ 2

## 5.2.4 Alternativ 3

Alternativ 3 følger dagens fv. 653 fra Furene til Sørheim. Deretter går vegen i tunnel fra Sørheim til Steinnes og kjem ut lenger opp i terrenget ved Steinnes enn der dagens veg går. Tunnelen har ei lengde på knappe 2 kilometer

Deretter går det ei bru mellom Steinnes-Raudøya på omlag 1 kilometer (40 meter seglingshøgde) og bru mellom Raudøya-Rjånes på ei knapp kilometer. Frå Rjånes går vegen vidare langs dagens veg fram til Flåvika.

Heile alternativ 3 får ei total lengde på om lag 13 kilometer frå Furene til Flåvika, og vil då gi ei samla innkorting på om lag 6 kilometer.



Figur 11 - Alternativ 3 har samanfallande trasé med alternativ 2 fram til Steinnes. Der kjem den ut i dagen og går i dagen fram til Flåvika. Frå Rjånes til Flåvika er traséen samanfallande med alternativ 1.

## 6 Utgreiingsbehov (program)

Dette kapittelet omhandlar aktuelle problemstillingar og konsekvensar som grunnlag for eit utgreiingsprogram - kva som vert vurdert som relevante spørsmål ved handsaming av planforslaget.

Vidare arbeid med Ørstafjordkryssinga skal utgjere ei relativt omfattande utgreiing.

### 6.1 Metode

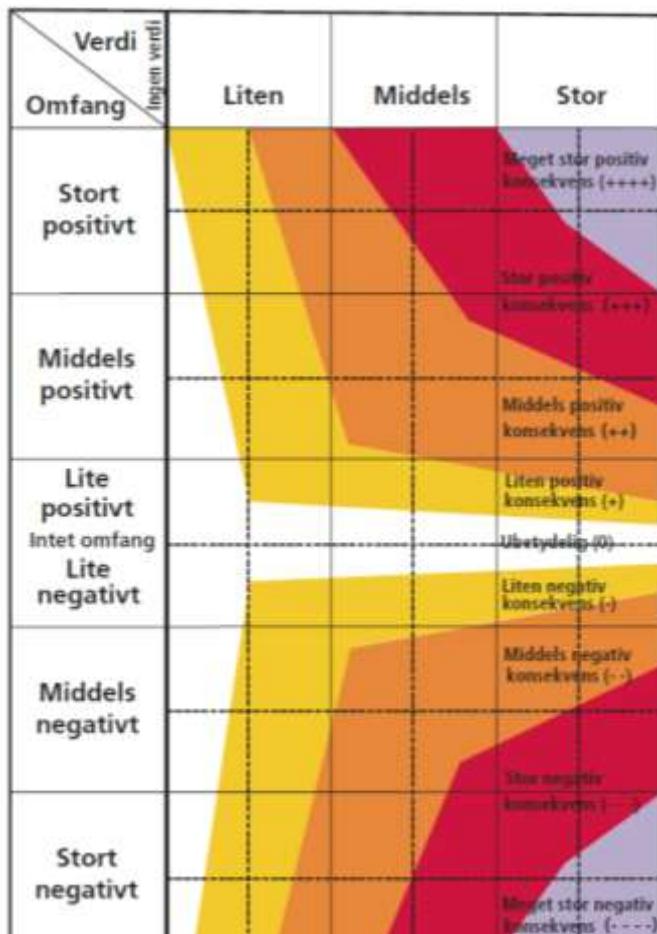
Utgreiinga vert utført med utgangspunkt i *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL* og Statens vegvesen si handbok V712 *Konsekvensanalyser*.

Som utgangspunkt vert standard metode slik den er definert i V712 nytta. Dei aktuelle ikkje-prissette tema for ei konsekvensutgreiing (KU) vert utgreidd etter følgande struktur:

**Området sin verdi:** Vert vurdert på ein tredelt skala; liten-middels-stor.

**Tiltaket sitt omfang:** Vert vurdert på ein femdelt skala frå *Meget stort negativt* til *Meget stort positivt*.

**Tiltaket sin konsekvens:** For kvart utgreiingstema vert området sin verdi og tiltaket sitt omfang samanhaldt jf. konsekvensvifta i handbok V712. På bakgrunn av dette set ein konsekvens på ein nidelt skala frå *Meget stor negativ konsekvens* til *Meget stor positiv konsekvens*.



#### Samla vurdering:

Samanstilling. Til slutt vert alle konsekvensar vist i ei samla vurdering. Eventuelle avbøtande/kompensererande tiltak vert vurdert og foreslått.

Figur 12 - Figuren frå V712 som viser konsekvensvifta

## 6.2 0-alternativet

Konsekvensane vert vurdert opp mot 0-alternativet. 0-alternativet er i dette tilfellet lik dagens situasjon, dvs. dagens E39 fra Furene til Flåvika. Per i dag er det ikkje vedtekne tiltak og planar som inngår i Nasjonal transportplan som vil vere relevant i forhold til å definere alternativ 0 som noko anna enn dagens veg.

Desse føresetnadane må vurderast på nytt når NTP 2018-29 er vedtatt og kan då omtalast i plandokumenta.

## 6.3 Prissette konsekvensar

Kva som inngår i prissette konsekvensar og utgreiingsprogram er vist i tabell under

Prissette konsekvensar	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	<p>Fokus for utgreiinga er å få fram transportøkonomiske verknader av tiltaket gjennom ein nytte - kostnadsanalyse. Dei prissette konsekvensane er delt inn i følgjande hovudpostar. Det vert nytta analyseperiode på 40 år.</p> <p><b>Trafikant- og transportbrukarnytte</b> er verknadar for brukarane av transportsystemet. Trafikant- og transportbrukarnytte er delt inn i tidskostnadar, umepekostnader, køyre-, billett-kostnader. Verknader for helse av auka gang- og sykkeltrafikk (folkehelse). Kostnadar ved utryggleik vert også vurdert.</p> <p><b>Operatørnytte</b> er differansen mellom operatørane sine inntekter og kostnader for mellom anna bompengeselskap og kollektivselskap. Operatørnytte er delt inn i investeringskostnader, drifts- og vedlikehaldskostnader, eventuelle inntekter og operatørkostnader samt offentlege overføringer.</p> <p><b>Ulykkeskostnader</b> er knytt opp mot endringar i tal på ulykker. Det vert skilt mellom personulukker og materiellskader.</p> <p><b>Støy og luftforureining</b> er inndelt i støy, lokal luftforureining, regional luftforureining og global luftforureining.</p> <p><b>Budsjettkostnader</b> er verknad på offentlege budsjett. Budsjettkostnaden gjeld investeringskostnader, endringar i drifts- og vedlikehaldskostnader, skatteinntekter og endring i overføringer.</p> <p><b>Skattekostnad</b> er kostnaden ved å finansiere eit prosjekt over offentlege budsjett. Budsjett- og skattekostnader er delt inn i investeringskostnader, drifts- og vedlikehaldskostnader, overføringer, skatteinntekter og skattekostnad</p> <p><b>Restverdien</b> er den samfunnsøkonomiske restverdien berekna for tiltak etter at analyseperioden når denne er kortare enn levetida. Som hovudregel vert det nytta 40 års analyseperiode og 40 års levetid. Restverdi oppstår særleg der det er fleire utbyggingsetapper og/eller investeringar på ulik tid i analyseperioden. Det må vurderast om dette er relevant.</p>
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	Må innhentast i samband med konsekvensutgreiinga

<b>Moglege konsekvensar</b>	Høge investeringskostnadar, Nytte særleg knytt til trafikant- og transportbrukarar og samfunnet forøvrig.
<b>Metode</b>	Handbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> Handbok R764 <i>Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag</i> .
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	
<b>Supplerande analyser</b>	Trafikkanalyse i samsvar med kp. 6.3.1 Dei prissette konsekvensane skal vurderast samla i ei nytte-/kostnadsanalyse. Dette er ei berekning av den nytte og dei kostnader, målt i kroner, som eit tiltak gir opphav til. EFFEKT er eit berekningsprogram som skal nyttast for å få fram tala i nytte-/kostnadsanalysen. Kostnadsoverslag etter ANSLAG-metodikken Berekning av støy i samsvar med T-1442 Berekning av luftforureining i samsvar med T-1520

### 6.3.1 Trafikkanalyse

I arbeidet med felles samferdselspakke for Volda og Ørsta vert det utført ei trafikkanalyse. Desse trafikkdata vil vere nytte og ein må vurdere om desse kan brukast i det vidare planarbeidet for E39 Ørstafjordkryssing.

I det vidare arbeidet med konsekvensutgreiinga må det utarbeidast ei eiga trafikkanalyse som viser skilnaden i trafikkstraumar og -mengder mellom dei ulike alternativa. Analysen vil då inkludere dagens situasjon og framskriving for 0-alternativet. Det må i samråd med Statens vegvesen vurderast kva føresetnadar ein skal legge til grunn når det gjeld framtidig E39. Eit fast samband mot Ålesund vil vere så vesentleg for trafikkmengder, at dette bør inngå i trafikkanalysen. Det kan også vere aktuelt å gjere følsomheitsberekingar der ein legg inn andre tiltak på E39, for å sjå om det innverkar på trafikken i tiltaksområdet.

Influensområdet for prissette konsekvensar er sett i ytterkant av det fysiske tiltaket. I tillegg inngår dagens veg mellom Furene og Flåvika. Som grunnlag for denne avgjørda ligg ein føresetnad om at det i grensepunkta like før og etter tiltaket er same trafikk i alternativ 0 og dei øvrige alternativa. Det må som ein del av trafikkanalysen gjerast ei vurdering av om denne føresetnaden er rett. Dersom analysen viser at det også blir endringar på vegnettet lenger frå tiltaket må influensområdet for prissette konsekvensar utvidast.

Bompengefinansiering vert ikkje vurdert, då dette heller ikkje inngår i grunnlaget for NTP 2018-2029.

## 6.4 Ikkje-prissette konsekvensar

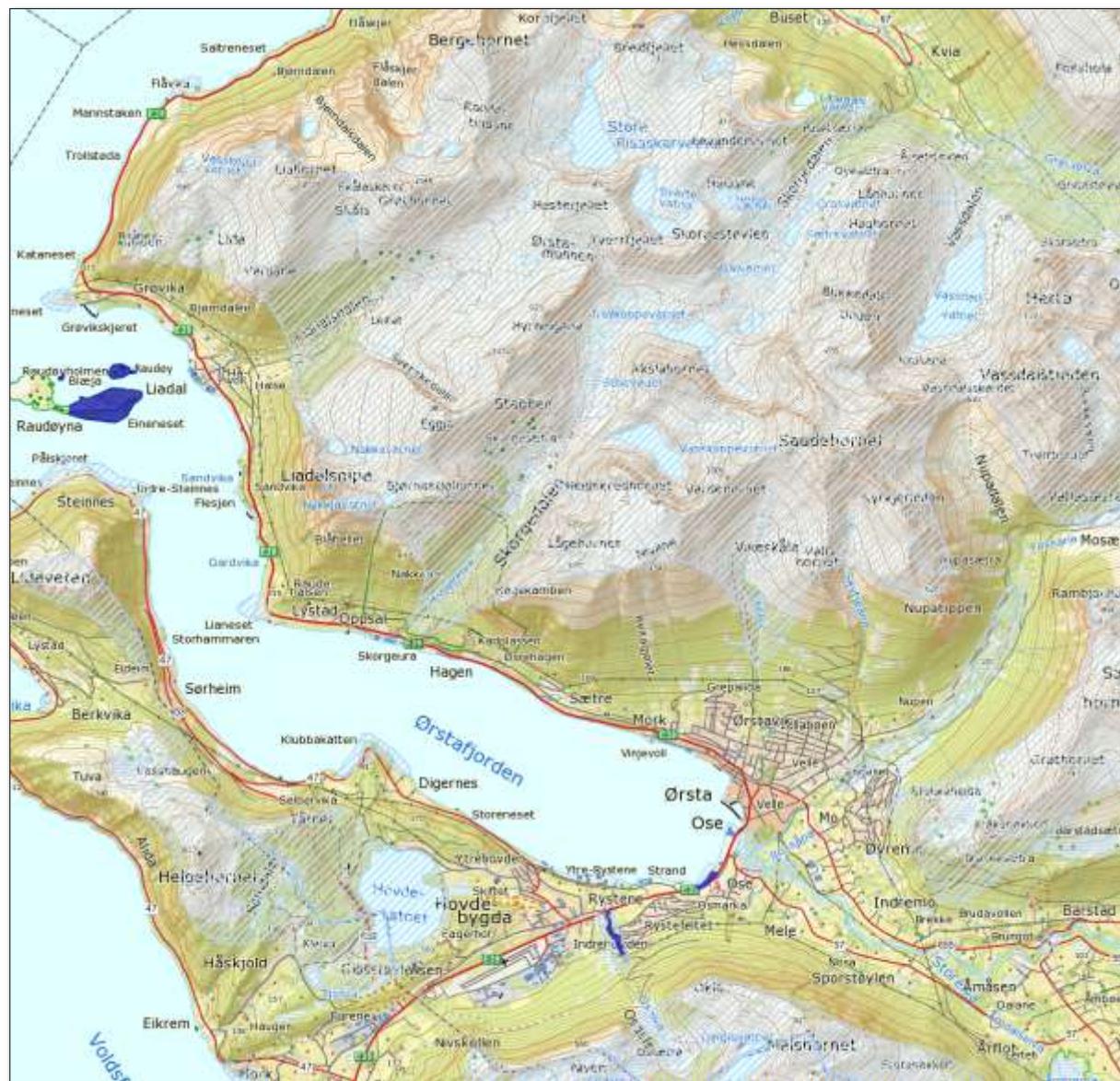
I tillegg for konsekvensar for ferdig bygd situasjon skal ein for kvart av tema skildre konsekvensar i anleggsfasen.

### 6.4.1 Landskap

Landskap	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	Temaet landskap omhandlar estetiske verdiar i landskapet, den visuelle opplevinga av omgjevnadene, og korleis dei visuelle aspekta vert endra som følge av vegalternativa. Fagtemaet gjeld både tiltaket sin påverknad på landskapet og reiseopplevinga sett frå vegen.
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	Planområdet er lokalisert rundt Ørstafjorden. Fjorden er opptil to kilometer brei, og har relativt bratte fjellsider på begge sider. Heile Raudøya er verna som landskapsvernområde, medan hovudområdet for krisztorn, på sørsida, er verna som reservat.
<b>Moglege konsekvensar</b>	Meir kunnskap må innhentast i samband med konsekvensutgreiinga. Store bruer som kryssar fjorden gir både nær- og fjernverknad. Tunnelpåhogga si plassering kan gi både nær- og fjernverknad. Kryssområde i sidebratt terrenget gir både nær- og fjernverknad. Tunnelar reduserer reiseopplevinga.
<b>Metode</b>	Handbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avgrensing av influensområdet</li> <li>- Omtale av landskapet i høve til <i>Landskapsregioner i Norge</i></li> <li>- Avgrensing og omtale av heilsakaplege landskapsrom med bakgrunn i grunnkart</li> <li>- Vurdering av landskapsverdi og kor sårbart landskapet er for inngrep</li> <li>- Vurdering av inngrepa sine omfang – vurdering av direkte og indirekte verknadar av tiltaket</li> <li>- Samla omtale og vurdering av konsekvensane for landskapsbilde og reiseoppleving for dei ulike alternativa.</li> </ul>
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	<i>Landskapsregioner i Norge</i> , NIJOS Digitalt markslagskart Kart- og flyfoto
<b>Supplerande analyser</b>	Datainnsamling ved synfaring Kontakt med fagmyndigheter og faglege vurderingar. Registreringskart Verdikartlegging Visualisering av tiltaket

## 6.4.2 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	Temaet nærmiljø og friluftsliv omhandlar innbyggjarane sitt daglege livsmiljø og område som vert nytta til opphold og fysisk aktivitet i friluft med rekreasjon som føremål. Det skal gjerast vurderinga av om tiltaket svekker eller betrar dei fysiske forholda for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområda. I den grad sykkel ikkje inngår i prissette konsekvensar, skal konsekvensar for sykkel og då særleg korleis tiltaka påverkar forholda for gåande og syklande i deira nærmiljø og i friluftssamanheng vurderast.  Det skal særleg takast omsyn til barn og unge sine interesser.
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	Delar av traséane kan kome nær eksisterande bustadar.  Delar av Raudøya og tilliggande øyar er eit statleg sikra friluftsområde. Det er også kartlagt ei rekke fiskeplassar, badeplassar og turterreng både langs sjø, vatn og i fjellområda.  Registrert kunnskap er god, men må supplerast.
<b>Moglege konsekvensar</b>	Aktuelle traséar kan beslaglegge eller kome i konflikt med eksisterande bustadeigedommar og område som vert mykje nytta i friluftssamanheng.
<b>Metode</b>	Handbok V712 Konsekvensanalyse - Avgrensing av influensområdet - Skildring av registrerte friluftsområde. - Vurdering av verdi og kor sårbare nærmiljø og friluftsliv er for inngrep - Vurdering av inngrepa sitt omfang – vurdering av direkte og indirekte verknadar av tiltaket - Samla omtale og vurdering av konsekvensane for nærmiljø og friluftsliv er for dei ulike alternativa.
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	Miljødirektoratet – Statleg sikra friluftsområde Friluftsdatabasen FRIDA for Møre og Romsdal Arealplanar Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet Turkart
<b>Supplerande analyser</b>	Datainnsamling ved synfaring Kontakt med fagmyndigheter og faglege vurderingar Barnetrakkregistrering Verdikartlegging



Figur 13 - Raudøya er svært viktig friluftsområde, og dette gjeld både lokalt og regionalt. Når staten nyttar forkjøpsretten til å kjøpe det austlegaste bruket, var dette på grunnlag av dei store friluftsinteressene.

### 6.4.3 Naturmangfald

Naturmangfald	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	Ved utgreiing av naturmangfaldet skal prinsippa i <i>Naturmangfoldlova</i> §§ 8-12 ivaretakast. Dette gjeld blant anna følgande <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kunnskapsgrunnlaget skal vere ivaretatt</li> <li>- Føre-var-prinsippet skal leggast til grunn</li> <li>- Tiltaket sin innverknad på økosystem skal vurderast</li> </ul> <b>Miljøforsvarlege teknikkar</b>
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	<p>Ved Sørheim er det observert den kritisk trua fuglen Åkerrikса.</p> <p>På austsida av fjorden ved Lianeset er det på oppsida av eksisterande E39 registrert ein naturtype (kalkskog, serpentinfuruskog) med verdi B mao. ein viktig førekomst. Like ved land på Lianeset ligg Lianesholmen som er ein tradisjonell hekkeplass for terner og har vore ein av dei mest stabile i distriktet dei siste 30 åra. Dei seinare åra har også fleire måseartar byrja å hekke på holmen, og dette forsterkar verneverdien. Fleire arter med status «nært trua» og «sårbar» i den norske Rødliste har tilhald her.</p> <p>Raudøya er eit landskapsvernområde med plantelivsverning. På den søraustlege delen av øya er det i tillegg eit naturreservat med verneverdien «svært viktig». I dette området finst blant anna Møre og Romsdal sin største førekomst av krisittorn. I landskapsvernområdet finst også ein naturtype, kystlynghei, med verneverdi «viktig». Det er ein artsrik sjø- og kystfuglfauna tilknytt øya, og generelt en god del raudlistearter, fleire som er både «kritisk trua» og «sterkt trua».</p> <p>Ved Flåvika har ein kystlynghei ved Flåvikneset som er ein lokal viktig naturtype.</p> <p>Vidare er det fleire stadar registrert framande og uønska artar langs eksisterande veg.</p> <p>Registrert kunnskap er god, men må supplerast.</p>
<b>Moglege konsekvensar</b>	Potensiell konflikt med viktige naturmiljø, fare for spreiing av framande, skadelege artar og tiltaket kan bli ei barriere for vilt og andre dyrearter
<b>Metode</b>	<p>Handbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avgrensing av influensområdet</li> <li>- Skildring av registrert naturmangfald.</li> <li>- Vurdering av verdi og kor sårbart naturmangfaldet er for inngrep</li> <li>- Vurdering av inngrepa sine omfang – vurdering av direkte og indirekte verknadar av tiltaket</li> <li>- Viltkartleggingar og data frå naturbase og artskart. Pågående viltkartlegging Ørsta/Volda.</li> <li>- Samla omtale og vurdering av konsekvensane for naturmangfald for dei ulike alternativa.</li> </ul>
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	<p>Naturbase</p> <p>Artsdatabanken</p> <p>Verneføresegner i gjeldande verneplanar</p>
<b>Supplerande analyser</b>	<p>Datainnsamling ved synfaring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuglelivet på Lianesholmen øya bør kartleggast og dokumenterast</li> <li>- Kontakt med fagmyndigheiter og faglege vurderingar</li> <li>- Verdikartlegging. Objekt eller område av nasjonal, regional og lokal verdi skal merkast spesielt.</li> </ul>



Figur 14 - Kartet viser forekomstar av naturmiljø i området.

#### 6.4.4 Kulturmiljø

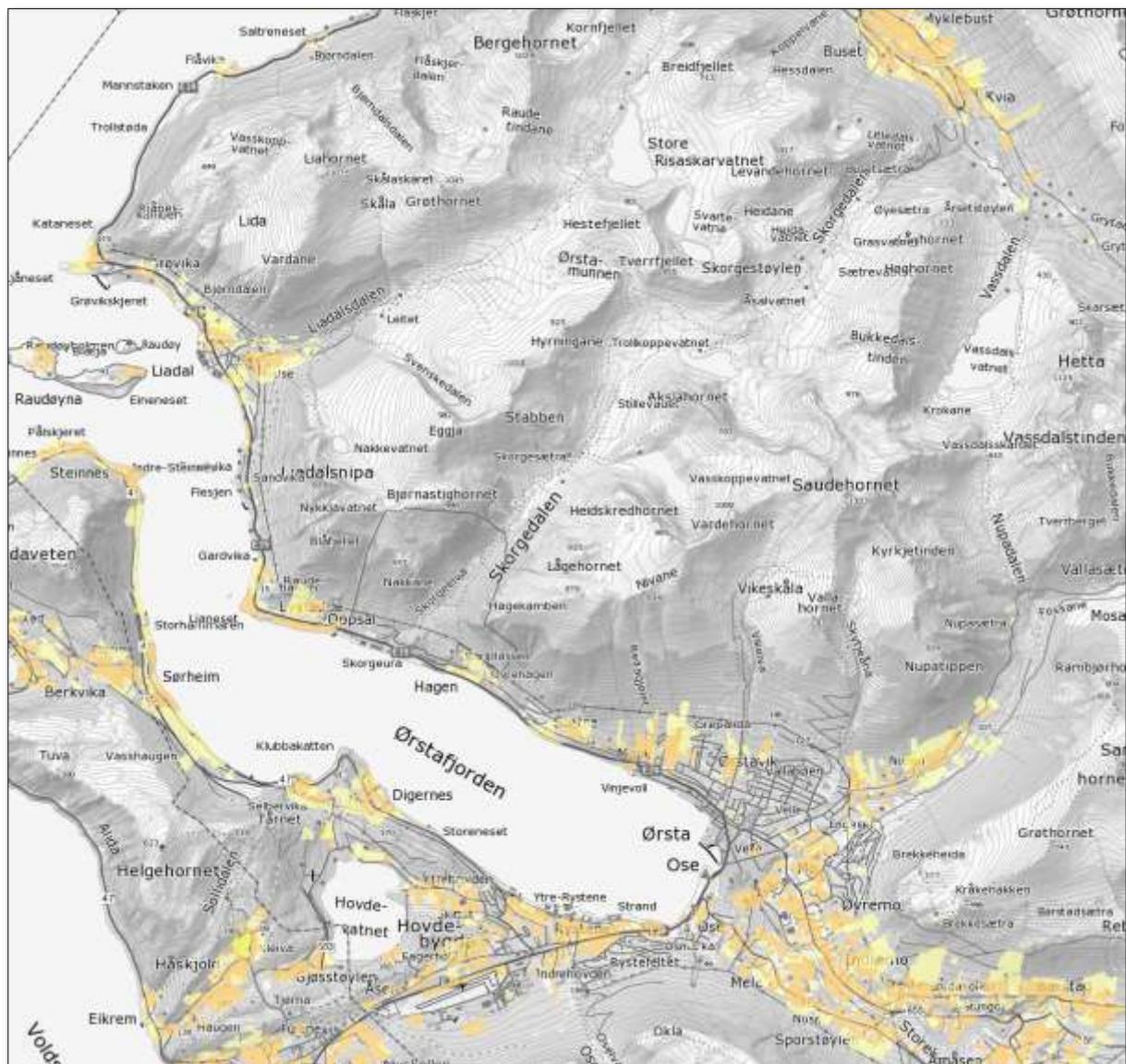
Kulturmiljø	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	Utgreing av kulturmiljø tek utgangspunkt i kulturhistoriske verdiar i vegen sitt influensområde, og vurderer om alternativa vil redusere eller styrke verdien av desse. Kulturminne og kulturmiljø er kjelde til kunnskap om fortida sine samfunn og levevilkår. Kulturminne, som ikkje-fornybare ressursar, må forvaltast slik at ein tek vare på spor frå tidlegare generasjonar, og kan overlevere dei til nye generasjonar. Det skal her gjerast ei avveging i høve til kva som er viktig å ta vare på.
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	<p>Ørsta er eit område med mange automatisk freda kulturminne. Dei fleste finn vi langs kysten. Potensiale for å finne nye automatisk freda kulturminne vert vurdert å vere stort i alle område som ligg under høgdekote 25 moh. I kommunen er nyare tids kulturminne først og fremst knytt til kystkulturen der bruk av ressursar i havet og gardsdrift har vore viktige element. Typiske kulturminne og kulturmiljø er naustmiljø, gardsmiljø med kulturminne både i tunet og i utmarka. Det er også verdiar knytt til nyare tids kulturminne i sentrum av Ørsta. Det er mange kulturminne langs Ørstafjorden, spesielt på vestsida nedanfor Lidaveten er det mange automatisk freda kulturminne frå jernalder, bronsealder og førreformatorisk tid.</p> <p>På spissen av Lianeset og langs fjorden på nedsida av eksisterande E39 er det i samband med planlagt vegbygging gjort registreringar og det er funne fleire automatisk freda kulturminner, blant anna Fosnakultur og fleire gravminner frå jernalderen samt busettings- og aktivitetsområde frå eldre steinalder.</p> <p>Det er mange registrerte kulturminne på Steinneset.</p> <p>Vidare er det sju automatisk freda gravminne frå jern- og bronsealder på Raudøya. Raudøya ligg i tillegg inn i det heiltheitlege kulturlandskapet Raudøya-Eiksund. Raudøya er prioritert område i Nasjonal Registrering av verdifulle kulturlandskap.</p> <p>På nedsida av E39 ved Flåvika er det registrert eit automatisk freda busetnadsområde frå førreformatorisk tid.</p> <p>Registrert kunnskap er god, men må supplerast</p>
<b>Moglege konsekvensar</b>	Potensielle inngrep i registrerte kulturminne
<b>Metode</b>	<p>Handbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avgrensing av influensområdet</li> <li>- Skildring av kulturmiljø, nyare tids kulturminne og automatisk freda kulturminne i planområdet og influensområdet.</li> <li>- Vurdering av verdi og kor sårbart kulturmiljøa er for inngrep</li> <li>- Vurdering av inngrepa sine omfang – vurdering av direkte og indirekte verknadar av tiltaket</li> <li>- Samla omtale og vurdering av konsekvensane for kulturmiljø</li> </ul>
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	<p>Askeladden: Registrerte automatisk freda kulturminne</p> <p>SEFRÅK: registrerte eldre bygningar (frå 1900) og andre kulturminne</p> <p>Regional delplan for kulturminne av nasjonal og regional verdi</p> <p>Kart- og flyfoto</p>
<b>Supplerande analyser</b>	<p>Datainnsamling ved synfaring</p> <p>Kontakt med fagmyndigheiter og faglege vurderingar.</p> <p>Verdikartlegging</p> <p>Vurdere potensiale for funn av ukjente, automatisk freda kulturminne</p>



Figur 15 - Kartet viser registrerte automatisk freda kulturminne (R) og SEFRAK-registrerte bygningar (gule og rauda trekantar)

## 6.4.5 Naturressursar

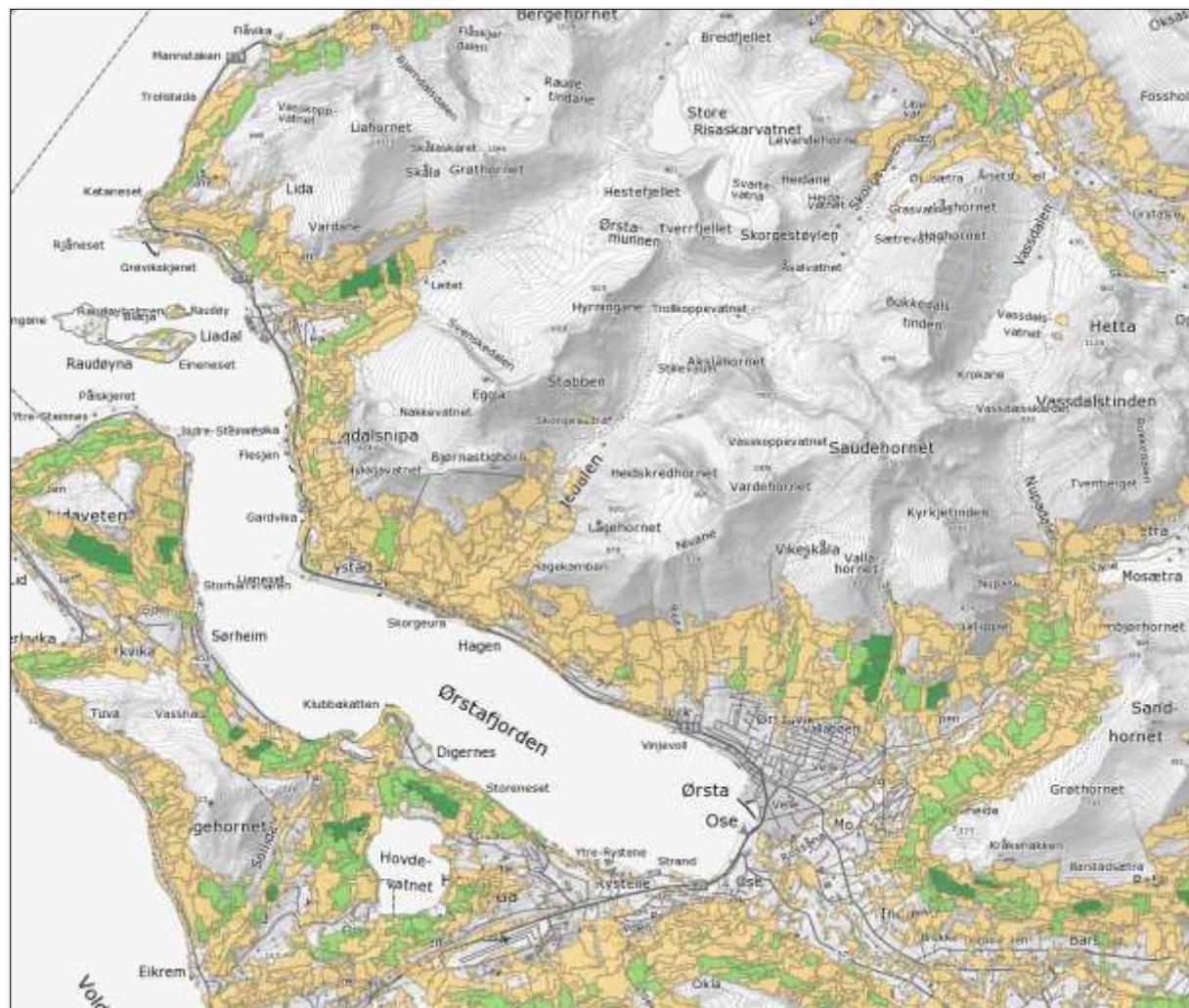
Naturressursar	
<b>Fokus for utgreiinga</b>	Temaet naturressursar gjeld verdiar knytt til jordbruk, skogbruk, mineral- og vassressursar samt jakt.
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	<p>Det er smale, spreidde område med dyrka mark mellom sjøen og eksisterande vegar. Det er også produktive skogsområdet i planområdet.</p> <p>Det er registrert fleire grusførekomstar, samt nokre område med mineralressursar.</p> <p>Det er registrert fleire grunnvassbrønnar i planområdet</p> <p>Det er registrerte beiteområde for hjort på begge sider av Ørstafjorden.</p> <p>Registrert kunnskap er god, men må supplerast.</p>
<b>Moglege konsekvensar</b>	<p>Aktuelle traséar legg i ulik grad beslag på landbruks- og skogsområdet. For råka gardsbruk kan tiltaket endre ressursgrunnlaget og/eller arrondering.</p> <p>Tiltaket kan kome i konflikt med eksisterande grunnvassbrønnar.</p> <p>Tiltaket kan kome i konflikt med eksisterande grusførekomstar og mineralressursar.</p> <p>Tiltaket kan kome i konflikt med registrerte beiteområde for hjort.</p>
<b>Metode</b>	<p>Handbok V712 Konsekvensanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avgrensing av influensområdet</li> <li>- Skildring av registrerte naturressursar.</li> <li>- Vurdering av verdi og kor sårbare naturressursane er for inngrep</li> <li>- Vurdering av inngrepa sitt omfang – vurdering av direkte og indirekte verknadar av tiltaket</li> <li>- Samla omtale og vurdering av konsekvensane for naturressursar for dei ulike alternativa.</li> </ul>
<b>Eksisterande grunnlagsmateriale</b>	<p>Kilden - Digitalt markslagskart</p> <p>Kilden - Digitalt skogbrukskart</p> <p>NGU - Mineralressursdatabase</p> <p>NGU - Grus- og pukkdatabase</p> <p>Geonorge - Nasjonal grunnvannsdatabase</p> <p>Arealbruk i kommuneplan og kommunedelplanar</p> <p>Viltkartleggingar</p> <p>Naturbase</p>
<b>Supplerande analyser</b>	<p>Datainnsamling ved synfaring.</p> <p>Kontakt mot landbruk- og skogbrukskompetansen i kommunen, samt fylkesmannen si landbruksavdeling.</p> <p>Faglege vurderingar.</p> <p>Verdikartlegging.</p>



Figur 16 - Kartet viser landbruksareal i området

### Jordbruksareal (AR5)

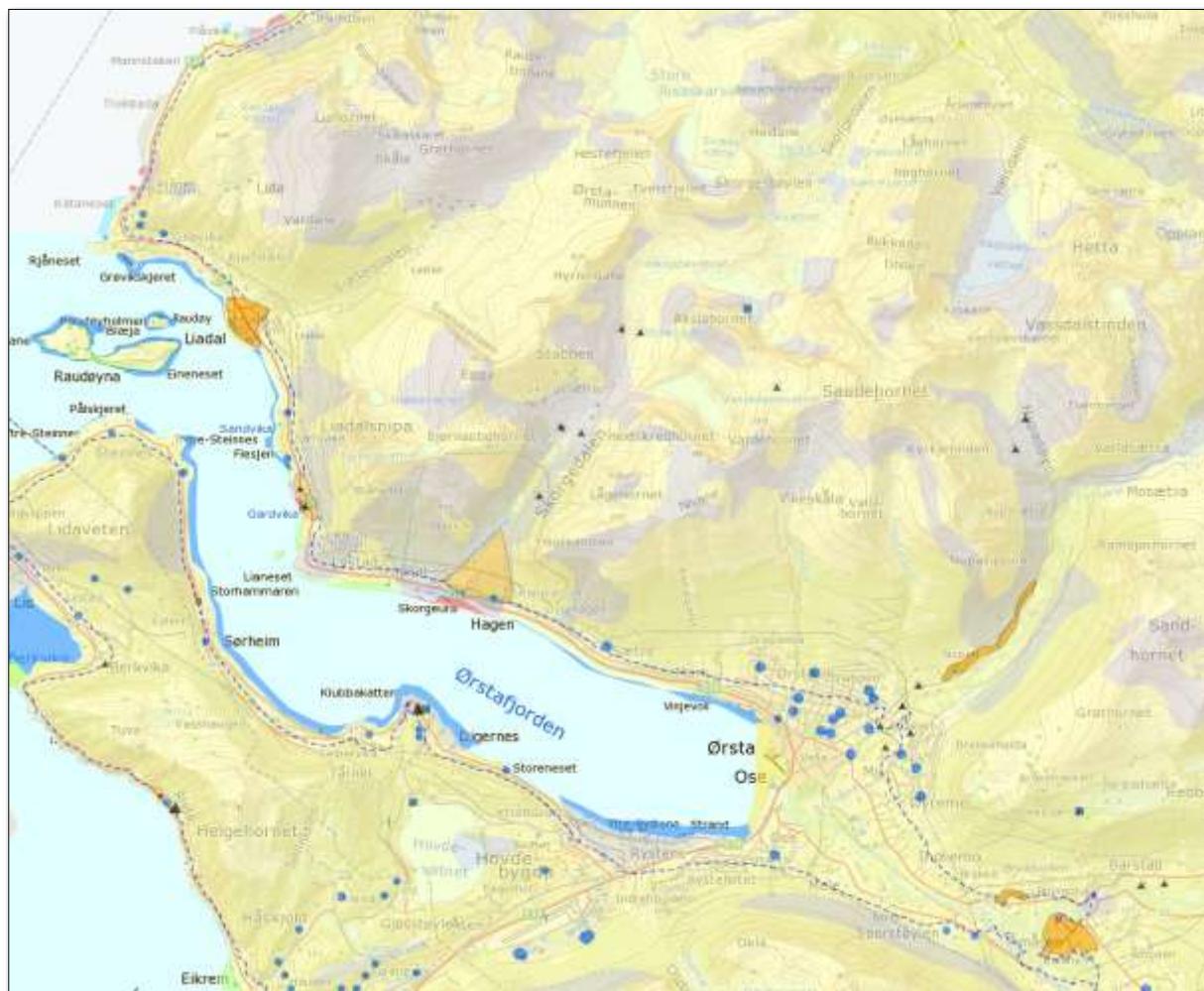
- Fulldyrka jord
  - Overflatedyrka jord
  - Innmarksbeite



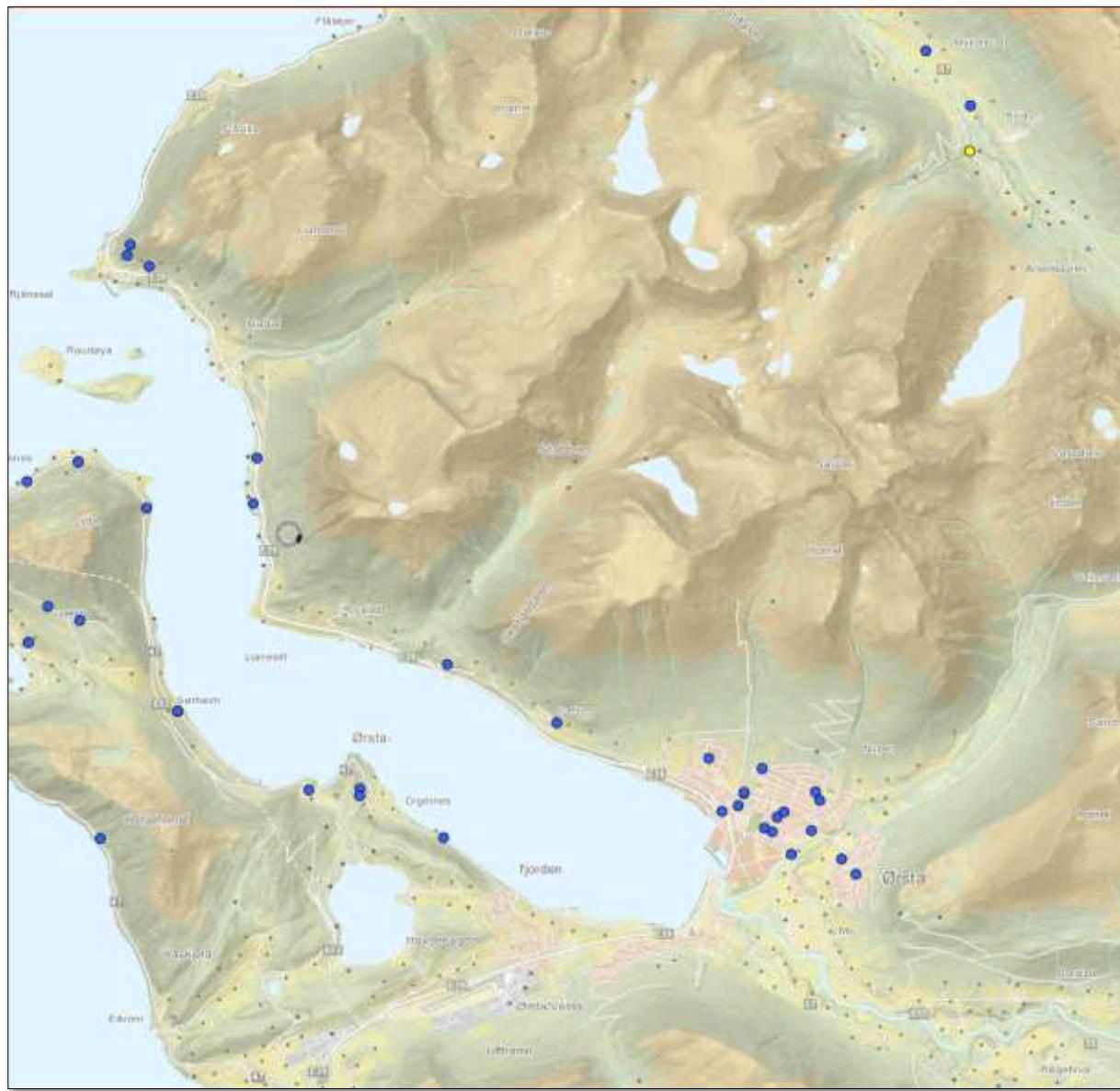
Figur 17 - Kartet viser skogsareal i området

Volum

-  <100 m<sup>3</sup> pr. hektar  
 101-200 m<sup>3</sup> pr. hektar  
 >200 m<sup>3</sup> pr. hektar  
 Ikke kartlagt  
Utenfor skogmaska



Figur 18 - Kartet viser mineral- og grusførekomstar i området.



Figur 19 - Kartet viser registrerte brønnar i området

## 6.5 Oppsummering og samanstilling

Prissette og ikke-prissette konsekvensar skal samanstillast i samsvar med handbok V712.

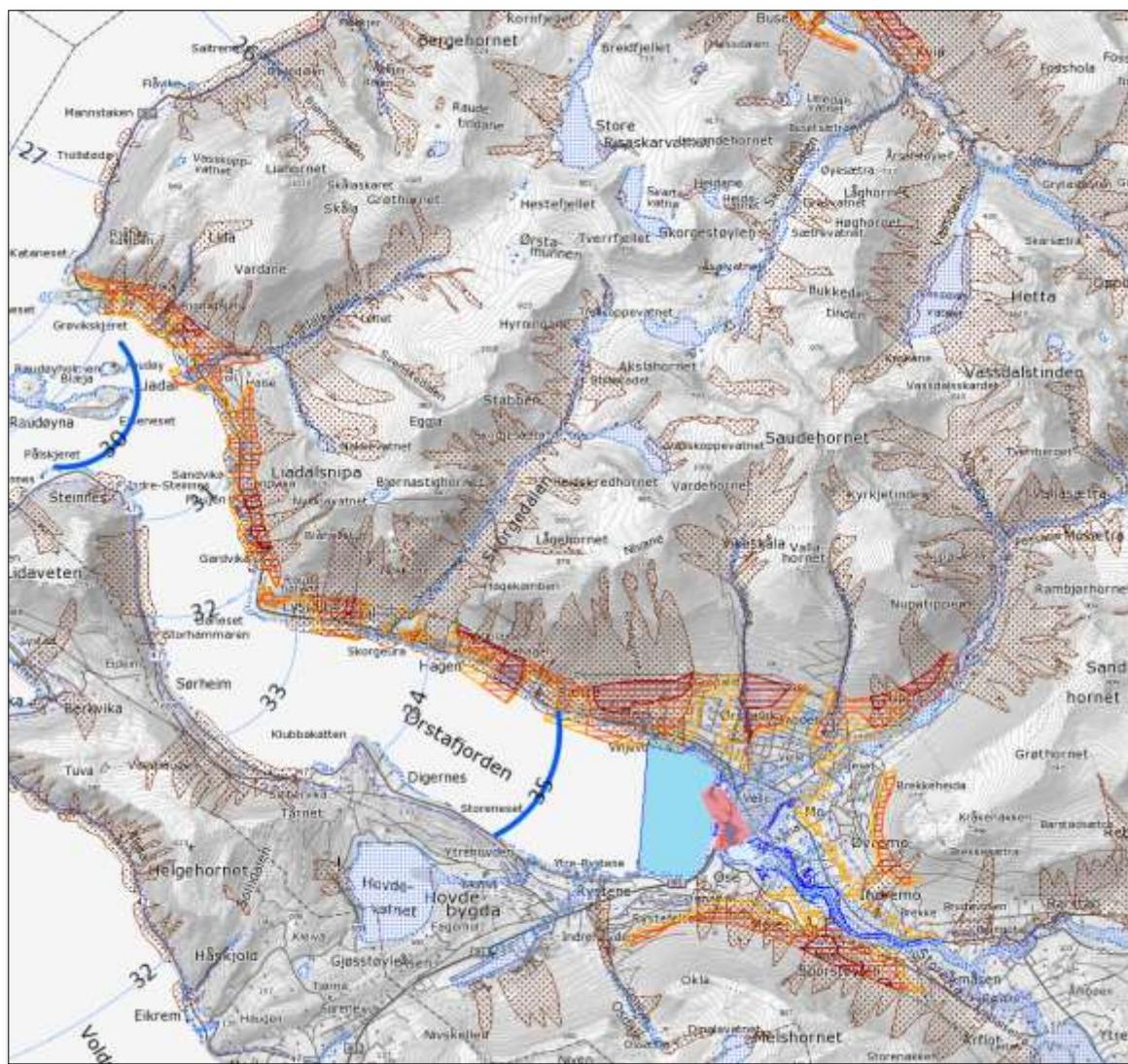
Det er berre forhold som framgår av kp. 6.3 og 6.4 som skal inngå i samanstillinga. Det er viktig at samanstillinga er så godt dokumentert at den er etterprøvbar for andre fagfolk. Samanstillinga må formidlast slik at den er forståeleg for dei som tek avgjer i saka samt allmennheita.

## 6.6 Andre konsekvensar

### 6.6.1 ROS-analyse

Føremålet med ROS-analysa er å førebygge risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdiar mm.

For tema som vert omtalt i ROS-analysen vert det nytt systematikk som er skildra i *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet, 2011/1, DSB*. Føremålet med ROS-analysen er å vise risiko- og sårbarhetsforhold som følge av tiltaket, og om eksisterande risikoar har innverknad på gjennomføringa av tiltaket. Risiko slik det her er definert er uønska hendingar eller farar. Basert på ei vurdering av kor sannsynleg hendingane er og kor store konsekvensar dei får, samt årsaksforhold, skal tiltak vurderast for å unngå hendingane, redusere sannsynlegheta for at desse kan oppstå, eller redusere konsekvensen av desse. ROS-analysa skal også spegle forhold som inneber ein potensiell risiko, men der det er behov for ytterlegare utgreiing og avklaring før endeleg risiko kan fastslåast.



Figur 20 - Sentrale tema er blant annet trafikktrygging, grunnforhold (geologi og geoteknikk), flaum/skred, havnivåstigning og eventuelt andre naturfenomen, forureining og støy. Lista er ikkje uttømmande og må tilpassast tiltaket. Kartet viser ulike aktsemråder som dekkjer planområdet.

NVE sine veiledarar *Flaum og skredfare i arealplanar* og *Sikkerhet mot kvikkleireskred* skal nyttast for å avklare kva vurderingar som skal gjerast i samband med desse tema. NA Rundskriv 2014-08 skal nyttast for å avklare kva akseptkriterie som skal leggast til grunn.

## 6.6.2 Tekniske forhold

### Geoteknikk/ Ingeniørgeologi

Behovet for geotekniske og ingeniørgeologiske undersøkingar og dokumentasjon må vurderast. Det er viktig at desse tema er så godt utgreidde at ein er sikker på at løysingane kan byggast innanfor fastsett trasé. Ein må også ha klarlagt desse forholda så godt at ein kan kostnadsrekne tiltaka med ei usikkerheit på +/- 25 prosent.

### Konstruksjonar

I samband med tunnelpåhogg og bruer må det utarbeidast skisseprosjekt for konstruksjonar. Skisseprosjektet skal vere på eit enkelt nivå, men likevel slik at ein ser at løysingar er gjennomførbare. Dei skal også danne grunnlag for å kostnadsrekne tiltaka med ei usikkerheit på +/- 25 prosent. Konstruksjonar skal visast i 3D-format.

## 6.6.3 Deponiområde

Moglege deponiområde kan inngå som ein del av utgreiinga dersom det frå kommunen si side er grunnlag for å seie noko om aktuelle område allereie på dette plannivået.

## 6.6.4 Anleggsperioden

Det skal gjerast ei vurdering av anleggsperioden med tanke på trafikale konsekvensar og ulemper som denne perioden kan påføre lokalsamfunnet. I tillegg vert dette vurdert for kvart av dei ikkje-prissette tema, jf. kp. 6.4.

## 6.7 Andre samfunnsmessige verknader

Ei konsekvensutgreiing skal også vurdere andre samfunnsmessige verknader av tiltaket. Dette skal gjerast i samsvar med kapittel 8 i Statens vegvesen si handbok V712. Dette for å fange opp det som i praksis kan vere samfunnsøkonomiske relevante verknader som ikkje vert fanga opp gjennom prissette, ikkje-prissette og den samanstilte samfunnsøkonomiske analysen. Her vil mellom anna verknad for næringsliv og turisme framkome.

Det er hovudsakleg skilnaden mellom indre og ytre linje, der spesielt fordelingsverknader og nærmare lokale verknader er relevante for å ta ei god avgjerd.

Alternativa for fjordkryssing mogeleggjer utvikling knytt til busetjing og næring nær ny veg. Det må synleggjerast kva samfunnsmessige verknader dette har.

## 7 Tilråding

### 7.1 Målloppnåing

Vurdering av kor godt ulike alternativa oppfyller prosjektet sine mål må gjerast som ei innleiing til arbeidet med tilrådinga.

Dette kan gjerast som ei drøfting, men det er viktig at denne er etterprøvbar og er basert på dokumentasjon som har framkome gjennom konsekvensutgreiinga.

Dersom målloppnåinga er eit vanskeleg eller spesielt konfliktfylt emne kan omtalen utvidast med ei meir skjematisk oppstilling.

### 7.2 Tilråding

Tiltakshavar og/eller ansvarleg vegmyndighet vil tilrå eitt eller nokre få alternativ. I tilrådinga må ein legge klart fram kva som er grunngjevinga for tilrådinga. Tilrådinga må vere forståeleg og ha ein logisk samanheng med utgreiinga som er gjort.

Tilrådinga bør omtale følgande:

- Bør tiltaket gjennomførast?
- Dersom ein tilrår at tiltaket skal gjennomførast – kva alternativ tilrår ein?
- Korleis er samfunnsøkonomisk lønnsemd vurdert?
- Korleis er andre konsekvensar vurdert?
- Korleis er andre samfunnsmessige verknadar vurdert
- Korleis er målloppnåing vurdert?

Dette kan gjerast som ei drøfting eller settast opp i ei matrise. Det må tydeleg framkome kva kriterie som vert vektlagt i tilrådinga.