

# Planomtale

## Endring av reguleringsplan for E39 G/S-veg Kusslid-Moskog

Reguleringsplan for gang- og sykkelveg og kommunaltekniske anlegg frå  
Kusslid til Moskog.

Planid: 143220150002

## Dokumentinformasjon

Oppdragsgjevar:	Statens vegvesen
Tittel på rapport:	Planomtale
Oppdragsnamn:	D80 - E39 Kusslid - Moskog, GS-veg byggeplan
Oppdragsnummer:	631033-21
Utarbeidd av:	Hilde Helene Bjørnstad, Lene Lindhardt Hammer
Oppdragsleiar:	Karl Erik Johnsen
Tilgjenge:	Open

## Forord

Asplan Viak AS er engasjert av Statens vegvesen for å utarbeide endring av reguleringsplan for g/s-veg og kommunaltekniske anlegg langs E39 på strekninga Kusslid til Moskog. Bakgrunnen er at det er nokre punkt på strekninga der ein av omsyn til terrenginngrep og vurderingar knytt til trafiksikkerheit ser behov for å endringar. Det er såleis ikkje heile reguleringsplanen som vert teke opp til revisjon men nokre utvalte punkt innafør planavgrensinga.

Geir Johan Aase/Jan Ole Liljedal har vore kontaktperson i Statens vegvesen. Karl Erik Johnsen har vore oppdragsleiar hjå Asplan Viak.

Denne rapporten er utarbeidd av Eva Osberg (plankart), Hilde Helene Bjørnstad og Lene Lindhardt Hammer. I planarbeidet har elles Kjell Magne Brekken delteke som prosjekterande for veg og anlegg, Kjell Arne Valvik har vert ansvarleg for vurderingar knytt til kulturminne og kvalitetssikring, Anette Gundersen for vurdering av naturmangfald og Anders Øyre m.fl. har hatt ansvar for vurderingar knytt til geoteknikk. Sandal Parkdrift har vore inne som sertifisert arborist for råd om trerekka.

05	08. april 2025	Oppdaterte figurar 1-6, 4-15, 4-17, 4-18, 5-7	LLH	-
04	13.februar 2025	Endringar etter avgrensa høyring	HHB	LLH
03	21. juni 2024	Endringar etter høyring	HHB	KAV
02	17. oktober. 2023	Endringar etter tilbakemelding frå Sunnfjord kommune	LLH	KAV
01	6. jul. 2023	Nytt dokument	HHB, LLH	KEJ
Ver	Dato	Skildring	Utarb. av	KS

## Innhald

1.	Bakgrunn	4
1.1.	Bakgrunn for planarbeidet	4
1.2.	Reguleringsendringa sitt omfang	5
1.3.	Planområde	6
2.	Planprosess og medverknad	9
2.1.	Oppstart	9
2.2.	Høyring	9
2.3.	Avgrensa høyring	10
3.	Planstatus	11
3.1.	Gjeldande planar	11
3.2.	Tilgrensande planar	13
3.3.	Planar under arbeid	15
4.	Omtale av planframlegget	18
4.1.	Tar ut arealføremål for kommunalteknisk anlegg (o_BVA1)	19
4.2.	G/S-veg vert lagt høgare i terrenget frå Kusslid til Gjelgrova	20
4.3.	G/S-veg (o_SGS5) mellom museet og Mo vgs skal vere køyrbar	20
4.4.	Breiddeutviding og sideforskyving av E39 frå Mo-svingen til Moskog	22
4.5.	Bevaring naturmiljø (H560) og bandlegging etter kulturminnelova (H730)	22
4.6.	Landbruksavkøyrslar	29
4.7.	Busshaldeplass Moskog	33
4.8.	Postvegen	35
4.9.	Grunnforhold	39
4.10.	Faresone høgspenningsanlegg	40
4.11.	Redaksjonelle endringar i føresegna	41
5.	Verknadar av planframlegget	42
5.1.	Landskap	42
5.2.	Nærmiljø og friluftsliv	43

5.3. Naturmangfald	43
5.4. Naturressursar	47
5.5. Veg- og trafikkforhold	47
5.6. Kulturminne og kulturlandskap	48
5.7. Støy	54
5.8. Risiko og sårbarheit	54
5.9. Oppsummering av verknadar	56

# 1. Bakgrunn

## 1.1. Bakgrunn for planarbeidet

Detaljregulering for E39 gang-/sykkelveg Kusslid-Moskog, vart vedteke i 2016 (Planid: 143220150002). Planen låg til rette for utbygging av ny VA-leidning frå Kusslid til Sunnfjord Næringspark på Moskog.



Figur 1-1: Reguleringsplan for G/S-veg Kusslid - Moskog E39 er vist med blå skravur. Kjelde: Kommunekart.com - reguleringsplanar på grunnen.

I samband med prosjekteringa av GS-veg langs E39 er det funnet behov for nokre justeringar i reguleringsplanen. Endringane kjem mellom anna av omsyn til terrengingrep og vurderingar knytt til trafiksikkerheit.

Dette gjeld mellom anna:

- Gang- og sykkelveg vert lagt høgare i terrenget ved Kusslid
- Regulere inn eksisterande grusveg som køyrbar gang- og sykkelveg ved Mo vgs
- forsterka midtoppmerking på strekninga frå Mo vgs til Moskogkrysset (breiddeutviding).
- To landbruksavkøyrslar regulerast slik som prosjektert
- Flytting av busslommer ved Moskog
- Avklare omsyn til den Trondhjemske postvegen, automatisk freda kulturminne og store gamle tre langs vegen.

Det er såleis ikkje heile reguleringsplanen som vert teke opp til revisjon men nokre utvalte punkt innafor planavgrensinga. Dette betyr mellom anna at til dømes aktsemdsområde ved Gjelgrova vert liggande slik som i opphavleg plan. Det er ikkje utarbeidd nye vurderingar basert på reguleringsendringa.

## 1.2. Reguleringsendringa sitt omfang

Planendringa er utforma med:

**Plankart:** Nytt plankart. Gamle føremålskodar er vidareført.

**Føresegner:** Endringar er innarbeidd i gjeldande føresegn. Framlegg til endringar er synt med raud skrift og fotnote som viser til endringsvedtak. Etter vedtak skal raud skrift gjerast svart.

**Planomtale:** Det er utarbeidd ny planomtale som skal gjelde som tillegg til morplanen. Denne planomtalen omtaler berre endringane.

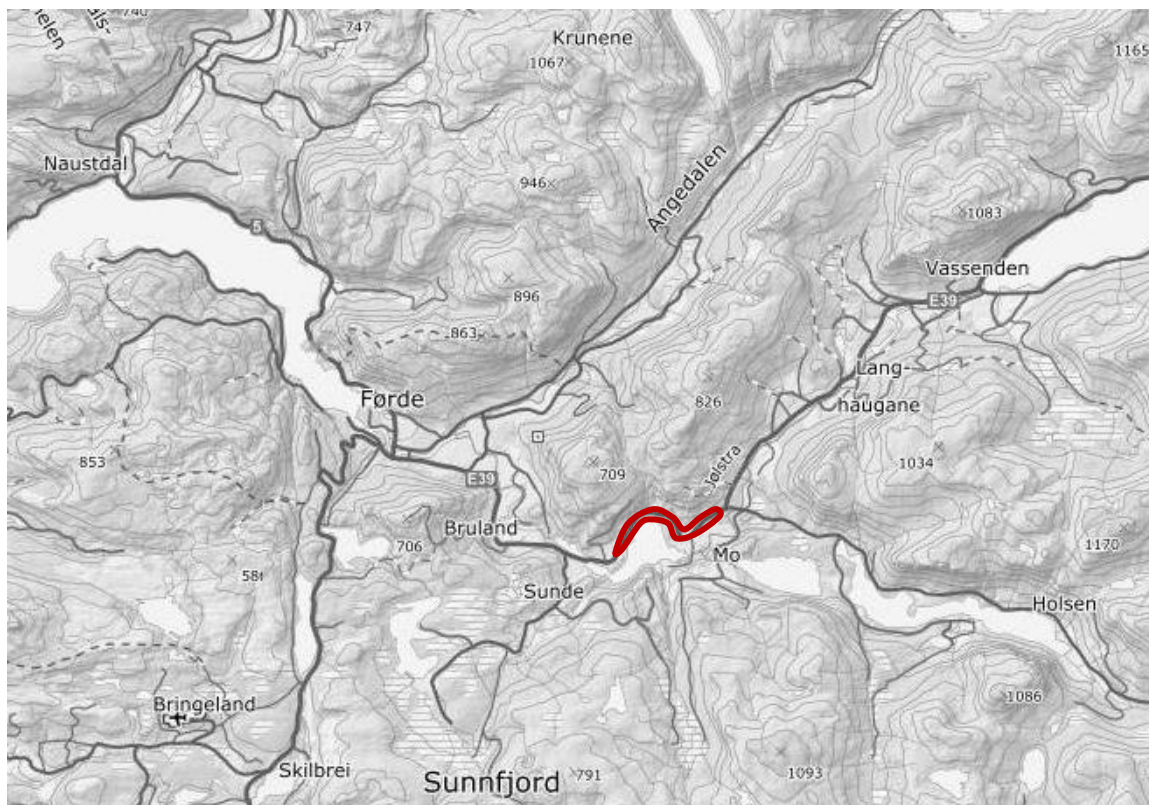
### Rapportar:

- *Naturmangfald- vurdering av konsekvensar. E39 Kusslid-Moskog, Asplan Viak AS (sist revidert 19.6.2024).*
- *Vurdering av 20 løvtrær langs E39 ved Mo og Øyrane VGS, Sandal Parkdrift AS, 9.5.2022*
- *Bevaringstiltak trær Kusslid - Moskog, Sandal Parkdrift AS, 21.10.2024*
- *Geoteknisk rapport. E39 Kusslid - Moskog, GS-veg byggeplan, Asplan Viak AS, 16.10.2023,.*
- *Geoteknisk datarapport VA-leidning Kusslid - Moskog, Asplan Viak AS, 15.03.2019*
- *Flaumskredvurdering Hellerskvia, Asplan Viak AS 27.03.2023.*

## 1.3. Planområde

### 1.3.1. Lokalisering

Planområdet ligg om lag 10 km søraust for Førde. Planområdet sin vestlege del ligg ved Kusslid. Om lag 3 km lengre aust går planavgrensinga like ved krysset mellom E39 og Fv613 (Moskog).

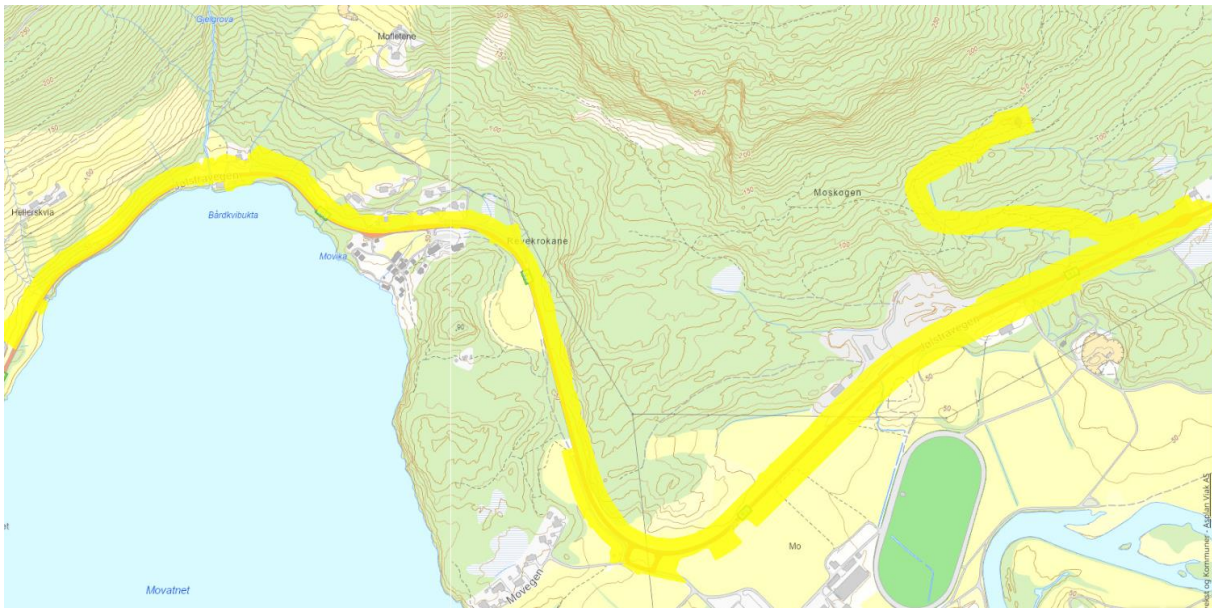


Figur 1-2: Kartutsnitt som viser planområdet sin lokalisering

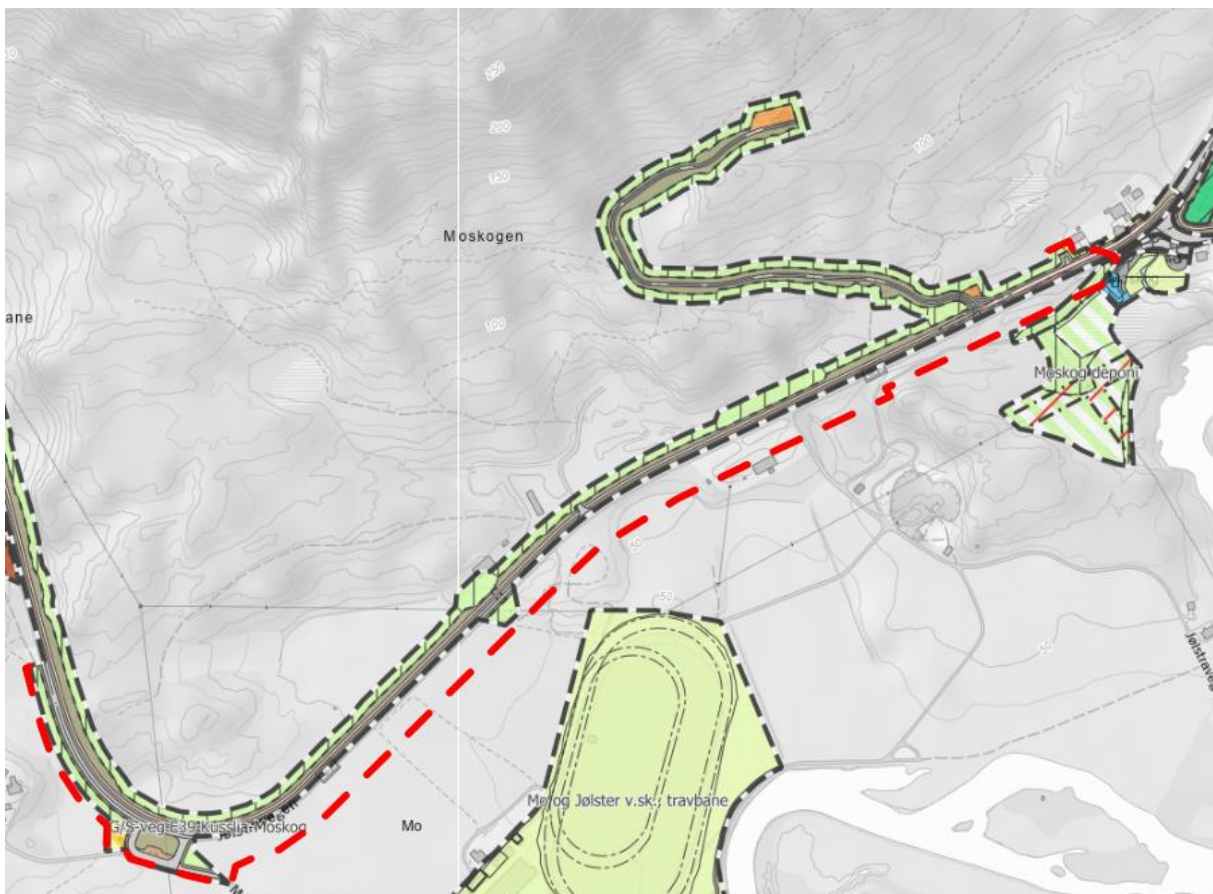
### 1.3.2. Avgrensing av planområdet

Planområdet følger i hovudsak planavgrensinga til gjeldande reguleringsplan: G/S-veg E39 Kusslid-Moskog (planid: 143220150002). I den planen ligg plangrensa som hovudsak i midtlinje av vegbana til E39.

Gjeldande reguleringsplan er delt opp i fire plankart. Framlegg til endra plan har lik avgrensing med gjeldande plan i vest (plankart 1 og 2). I aust (plankart 3 og 4) er plangrensa utvida mot sør og tek med seg begge køyrebanene samt anna veggrunn, kollektivhaldeplass og LNF-areal i sør.



Figur 1-3: Planavgrænsing



Figur 1-4: Raud linje viser planområde for reguleringsendringa der den har avvik i høve gjeldande regulering.



Planavgrensinga ved Moskogkrysset er trekt tilbake då den austlege delen av planen inngår i detaljreguleringa «Detaljregulering Sunnfjord næringspark aust» (krysset skal utbetrast). Endringa inneheld såleis ikkje eigedomane med gbnr. 47/6 og 47/11. Den gjeldande planen vil framleis gjelde for desse eigedomane og tilkomst til dei er sikra i føresegn § 4.2 gang- og sykkelveg:

*«Vegen er køyrbar nokre stader, som tilknytning til eksisterande vegar/ eigedomar, slik det går fram av plankartet. Dette gjeld dei tre strekningane som er regulerte med min. 4 meter breidde.»*



Figur 1-5: Gjeldande plan.



Figur 1-6: Planendringa.

## 2. Planprosess og medverknad

### 2.1. Oppstart

Det vart gjennomført eit arbeidsmøte med Sunnfjord kommune februar 2023, der det vart vurdert at endringane kunne gjennomførast etter forenkla planprosess, jf. Plan- og bygningslova § 12-14, 2 ledd.

### 2.2. Høyring

Planframlegget vart sendt på høyring til rørde myndigheiter, eigarar og festarar og andre rørde ved brev datert 26.10.2023. Det vart motteke 7 innspel/uttalar, under er hovudtrekk summert:

Avsendar	Hovudtrekk i innspel
Statsforvaltaren	Planendringa kjem i konflikt med truga artar og naturtypar. Planendringa må handsamast som ordinær reguleringsendring, og alternativ som ikkje kjem inn på naturtypen må vurderast.
Sunnfjord kommune ved Landbruk og miljø	Planen må sikre trafikktryggleik for mjuke trafikantar, særleg kryssing av E39.
Sunnfjord kommune ved Teknisk drift	Tilkomst til kommunale pumpestasjonar må sikrast.
Noregs vassdrag- og energidirektorat	Ingen merknadar.
Vestland fylkeskommune	Postvegen har fått omsynssone H570 i det aktuelle området. Vi er positive til det og at det i føresegnene til planen er gjort greie for korleis kulturminne innafor omsynssone H570 skal handsamast knytt til arbeidet med gang og sykkelveg, også under anleggsperioden.
Statens vegvesen	Innspel til utforming og regulering av trafikkareal.
Vidar Solhaug	Avkøyring til gbnr. 46/13 må ivaretakast.

Merknadane er summert og kommentert i vedlegg «Oppsummering og kommentar til høyringsuttalar» 22.03.24.

## 2.3. Avgrensa høyring

Planframlegget vart sendt på avgrensa høyring med frist for merknadar 25.09.2024. Det vart motteke 3 innspel/uttalar. Merknadane er summert og kommentert i vedlegg «Oppsummering og kommentar til høyringsuttalar - avgrensa høyring» 7.11.2024.

Hovudtrekk i merknadar er summert under:

Avsendar	Hovudtrekk i innspel
Statsforvaltaren	<p>Statsforvaltaren ser positivt på at det er lagt inn ei endring i planen i form av å justere vegen vekk frå trekkja med store lauvtre av eik, ask og alm.</p> <p>Statsforvaltaren er i tvil om justeringa er stor nok til å unngå skade på trea, men det kjem an på kva som faktisk skal gjennomførast av tiltak under vegutvidinga.</p> <p>Notatet om bevaringstiltak av tre Kusslia-Moskog datert 07.06.2024 inneheld mange gode tiltak som bør følgjast opp. Statsforvaltaren er ikkje utan vidare einig i dei føreslegne tiltaka som går på beskjæring og redusert kronehøgd.</p> <p>Av omsyn til trekkja med raudlista treslag, og for å vere heilt sikre på å unngå skade på trea, vil vi likevel tilrå å justere veglinja endå noko lenger mot nord.</p>
Vestland fylkeskommune	<p>Det er knytt motsegn til følgjande punkt i plankart og føresegner:</p> <p>Innanfor arealføremål «o_SVG» med tilhøyrande føresegn punkt 4.5, ligg delar av dei automatisk freda kulturminna id 305090 og id 304951 i plankartet. Arealføremålet samsvar ikkje med vern jf. Kulturminnelova § 3. Motsegna blir trekt når plankart og føresegner er retta opp i tråd med innspela frå Vestland fylkeskommune.</p>
Statens vegvesen	<p>For å sikre sikt i avkøyrslar tilrår vi at det, på plankartet vert lagt omsynssoner på siktsoner til kryss og avkøyrslar. Desse må også sikrast i planen sine føresegner.</p>

## 3. Planstatus

### 3.1. Gjeldande planar

#### **Planområde overlappar/erstattar gjeldande reguleringsplanar:**

##### Detaljregulering E39 gang-/sykkelveg Kusslid-Moskog (Planid: 143220150002)

Bystyret i Førde kommune vedtok detaljregulering E39 gang-/sykkelveg Kusslid-Moskog, i sak BY 072/16 den 15.12.2016. Plankart sist revidert 30.11.16 og føresegner sist revidert 30.11.16

Strekninga Kusslid-Moskog er ein del av ny VA-leidning som startar ved Kusslid. Saman med detaljreguleringsplanen for E39 gang-/sykkelveg Farsund-Kusslid, sikrar denne planen trase for VA-leidning heilt fram til Moskog. Detaljreguleringsplanen for Sunnfjord næringspark BKB1 er vedteken. I tillegg vil ny VA-leidning opne for at Mo og Øyrane VGS avd. Mo samt Sunnfjord Museum, får knyte seg til.

Viser til planomtale for morplanen for skildring av dagens situasjon i planområdet.



Figur 3-1: Reguleringsplan for G/S-veg Kusslid - Moskog E39 er vist med blå skravur. Kjelde: Kommunekart.com - reguleringsplanar på grunnen.

##### Moskog deponi (Planid:143220160005)

Reguleringsendringa overlappar og erstattar også nordleg del av planområdet for Moskog deponi.

Reguleringsplanen har ikraftredelsesdato 16.02.2017. Føremålet med reguleringsplanen var å leggje til rette for mellombels og permanent deponering av massar frå anleggsverksemd. Bakgrunnen er nær føreståande opparbeiding av næringsområdet på Moskog - i Førde kommune og seinare i Jølster kommune. Planområdet skal etter anleggsperioden attendeførast til, i hovudsak, landbruk,- natur- og friluftsområde (skog/utmark). I arbeid med ny KPA er det føreslege å fjerne føremålet LAA1 som er landbruksføremål kombinert med andre angjevne hovudføremål.



Figur 3-2: Reguleringsplan for Moskog deponi er vist med blå skravur. Kjelde: Kommunekart.com - reguleringsplanar på grunnen.

Figur under viser område der reguleringsendringa overlappar og erstattar føremål (LNF-føremål, omsynssone H570 og mellombels bygge- og anleggsområde) i detaljreguleringa for Moskog deponi.

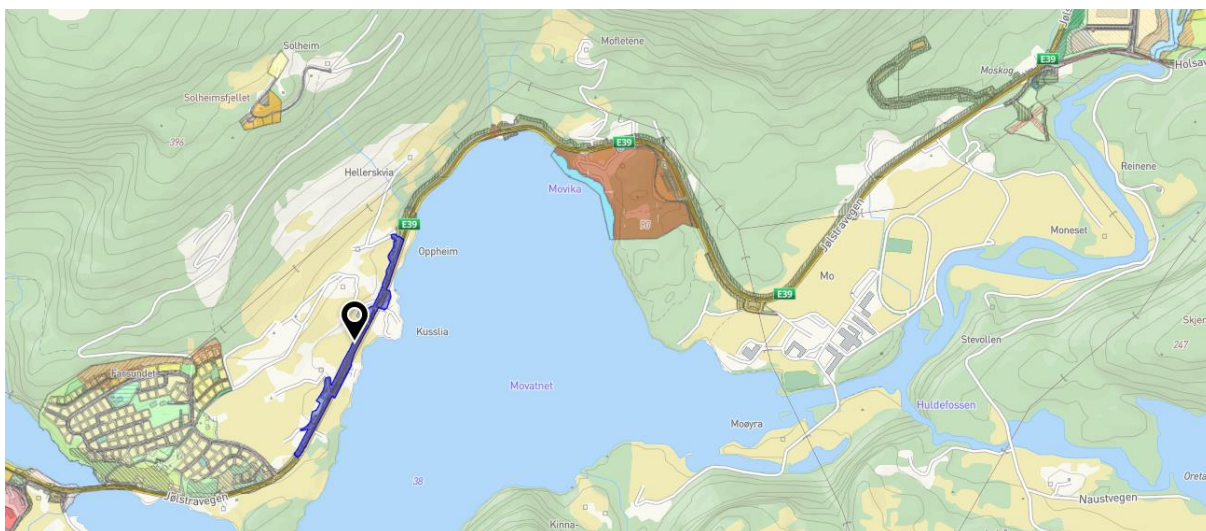


Figur 3-3: Kartutsnitt som viser område der endring etter forenkla prosess overlappar med gjeldande plan for Moskog deponi.

## 3.2. Tilgrensande planar

### Detaljregulering E39 gang-/sykkelveg Farsund-Kusslid (Planid: 143220150001)

Bystyret i Førde kommune vedtok detaljregulering E39 gang-/sykkelveg Farsund-Kusslid, i sak BY 071/16 den 15.12.2016. Strekninga Farsund-Kusslid er ein del av ny VA-leidning som startar ved Farsund bustadfelt. Saman med detaljreguleringsplanen for E39 gang-/sykkelveg Kusslid-Moskog, vil denne planen sikre trase for VA-leidning heilt fram til Moskog.



Figur 3-4: Reguleringsplan for E39 G/S-veg Farsund - Kusslid er vist med blå skravur. Kjelde: Kommunekart.com - reguleringsplanar på grunnen.

#### Detaljregulering Movika - Sunnfjord museum (Planid:143219990001)

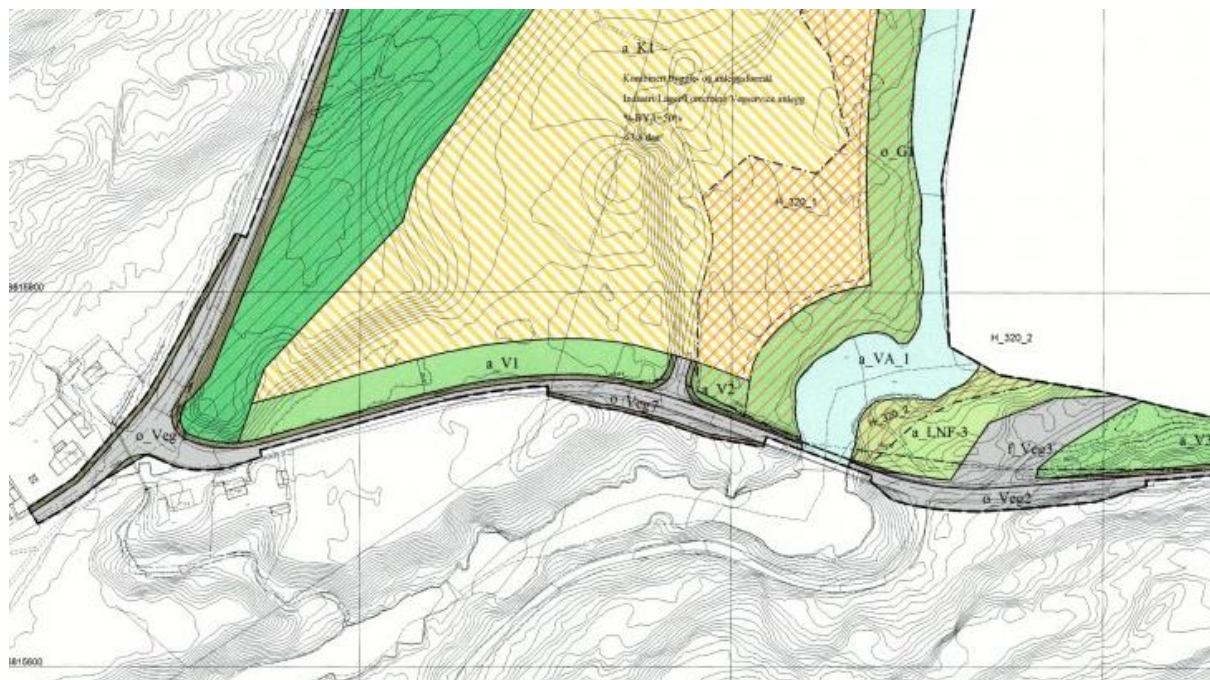
Reguleringsplanen har ikraftredelsesdato 15.12.1999. Føremålet for reguleringsplanen var å løyse ny tilkomst og fleire parkeringsplassar til museet. Tiltaka er ikkje bygd ut.



Figur 3-5: Reguleringsplan for Movika - Sunnfjord museum er vist med blå skravur. Kjelde: Kommunekart.com - reguleringsplanar på grunnen.

### Moskog industriområde (Planid: 143220110004)

Reguleringsplanen har ikrafttredelsesdato 21.06.2012. Føremålet for reguleringsplanen var å legge til rette for nye industri/næringsareal i Førde og Jølster.



Figur 3-6: Reguleringsplan for Moskog industriområde Kjelde: Kommunekart.com.

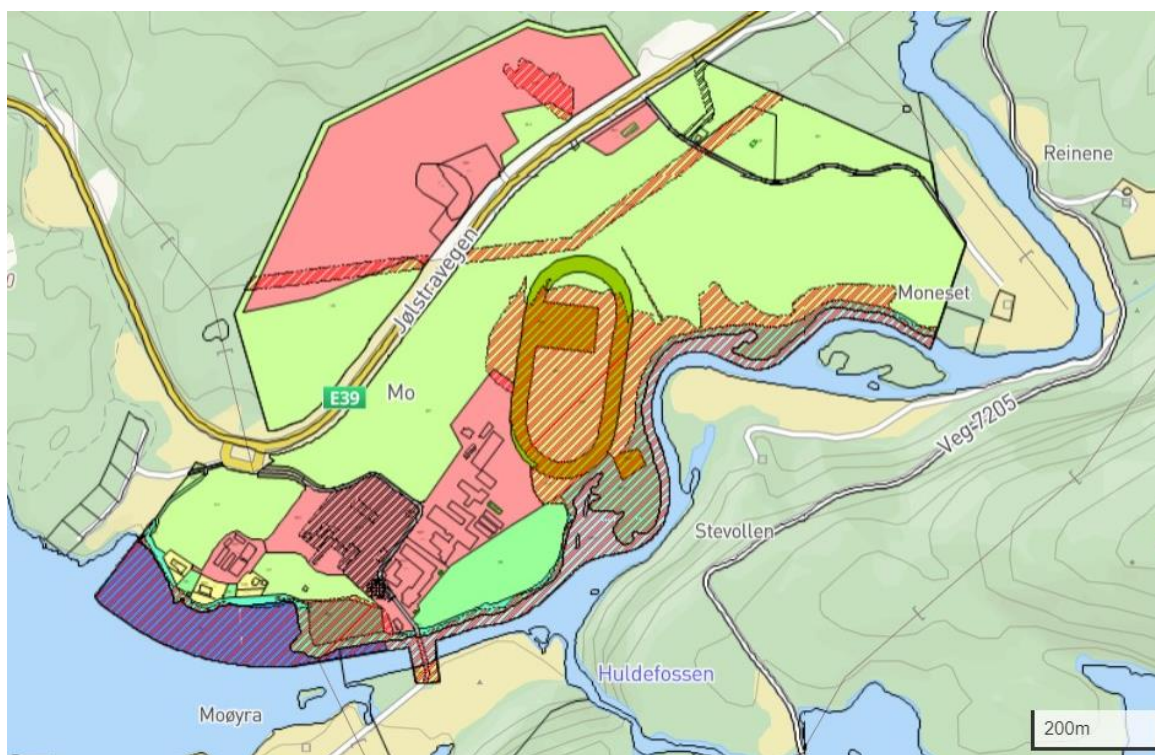
## 3.3. Planar under arbeid

### Detaljreguleringsplan Mo vgs (4647\_20210007)

Vestland fylkeskommune utarbeider detaljreguleringsplan for skuleområdet i samband med eit nytt bygg som er under oppføring. Det er også ynskje om å legge til rette for framtidig utviding av dagens bygningstun.

Framlegg til detaljregulering låg ute til offentlig ettersyn våren 2024.





Figur 3-7: Kartutsnitt som viser planforslaget for Mo vgs pr. våren 2024.

#### Detaljregulering Sunnfjord næringspark aust (ikkje oppgitt planidentifikasjon)

Oppstart av planarbeid vart varsla september 2022. For å ivareta auka trafikkmengd inn og ut av krysset, er det nødvendig med utbetring av Moskogkrysset. Det vart difor varsla utviding av planavgrensinga mars 2023, sjå figur under.

Reguleringsendringa overlappar med areal som ligg langs sørsida av E39 mellom Mo vgs og krysset ved Moskog i detaljreguleringa for Mo vgs. Ved vedtak av endring av reguleringsplan for E39 gang-/sykkelveg Kusslid-Moskog (Planid: 143220150002) må endringar i plankart takast omsyn til i det vidare arbeid med detaljreguleringa for Mo vgs.



Figur 3-8: Opphavleg varsla planområde (svart stipla strek) og utviding av planområdet (raud stipla strek).

## 4. Omtale av planframlegget

Planframlegget justerer gjeldande plan på følgjande punkt (frå vest til aust):

- Tar ut arealformål for kommunalteknisk anlegg (o\_BVA1)
- Markerer bygg som er forutsett revet (gbnr. 46/7)
- G/S-veg vert lagt høgare i terrenget frå Kusslid til bru over Gjelgrova
- G/S-veg mellom museet og Mo vgs skal vere køyrbar
- Breiddeutviding av E39 for forsterka midtoppmerking frå Mo-svingen til Moskog
- Tar ut avkøyrslépil 1, 2 og 3.
- Tar ut regulert landbruksundergang E39 ved Mo vgs, som blir erstatta av utbetra kryssing i plan
- Sideforskyving av E39 forbi trekka ved Mo vgs.
- Justert plassering av busshaldeplass Moskog
- Sikring av omsyn til den del av postvegen som inngår i planområdet
- Sikring av omsyn til naturmangfald og automatisk freda kulturminne som inngår i planområdet

Endringane fører til nye arealføremål (fortau, undervisning) og nye omsynssoner H570 (Bevaring kulturmiljø samt omsynssone H730 (Bandlegging kulturminne) , og omsynssone H650 (Bevaring naturmiljø), omsynssone H370 ( Faresone høgspenningsanlegg) innanfor planområdet. Det nye føremålet fortau ligg ved busslomma ved Moskog samt ved avkøyrsla til Mo vgs. Det nye formålet undervisning er del av skuleområdet til Mo vgs, som ligg inntil vegen. Den nye omsynssona (H570) ligg langs postvegen på sørsida av E39 heilt aust i planområdet (ved Moskog), medan den nye omsynssona H730 ligg ved svingen ved avkøyrsla til Mo vgs. Omsynssone for bevaring naturmiljø (H560) omfattar trea langs E39 forbi Mo vgs. Faresone høgspenningsanlegg (H370) omfattar høgspenluftleidningane som kryssar E39.

#### 4.1. Tar ut arealføremål for kommunalteknisk anlegg (o\_BVA1)

Det kommunaltekniske anlegget (o\_BVA1) som ligg heilt vest i planområdet (innanfor gbnr. 46/4) vert fjerna frå planen. Dette anlegget er allereie etablert lengre vest og utanfor plangrensa. Sidan o\_BVA1 vert teke ut, er det heller ikkje naudsynt å sikre areal på nedsida av vegen til kablar ut mot vatnet (o\_SVG og LL2). Plangrensa er dermed trekt til midtlinje veg jf. tilgrensande areal. Vidare er eit lite bygg langs vegen lagt inn i planen som forutsett fjerna (gbnr. 46/7). Dette vart ikkje sikra i gjeldande plan.



Figur 4-1: Gjeldande plan.



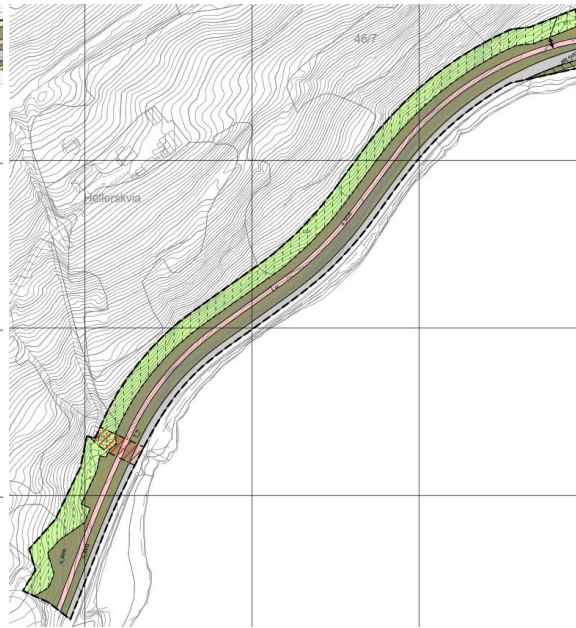
Figur 4-2: Planendring

## 4.2. G/S-veg vert lagt høgare i terrenget frå Kusslid til Gjelgrova

Gang- og sykkelvegen vert lagt høgare i terrenget for å redusere terrenginngrep. I plankartet er dette løyst ved at gang- og sykkelvegen er flytta/justert innanfor føremålet anna veggrunn (o\_SVG).



Figur 4-3: Gjeldande plankart



Figur 4-4: Nytt plankart

## 4.3. G/S-veg (o\_SGS5) mellom museet og Mo vgs skal vere køyrbar

Reguleringsendringa legg til rette for at den eksisterande grusvegen sør for E39 og vest for Mo vgs kan opparbeidast som køyrbar G/S-veg. G/S-vegen vert utforma som kryss ut mot E39. På motsett side av E39 er det lagt inn nytt føremål fortau (o\_SF3), som sikrar kopling mellom GS-vegane på begge sider av E39.

Det er lagt inn avkøyrsløp nordvestover for å sikre kopling mot landbruksveg/postvegen som går vidare mot museet.

Det skal vere rekkverk langs E39. Mjuka trafikantar og landbrukskøyretøy vil dermed bli leia opp til det oppgraderte kryssingspunktet. Det kan gjerast tiltak for å auke trafikktryggleik ved bruk av intensivbelysning, skilting og rekkverk. Dette skal handterast gjennom byggeplan, og er ikkje del av reguleringsplanen.

I samband med legging av VA-leidning og etablering av GS-vegen i dette området vart det gjort eit funn av kvikkleire. Ny føresegn § 2.8 omhandlar grunnforhold.



Figur 4-5: Gjeldande plankart.



Figur 4-6: Nytt plankart.

## Endring i føresegner

### 4.2 GANG-/ SYKKELVEG o SGS

Dette er offentlig gang-/ sykkelveg. Vegen er køyrbar nokre stader, som tilknytning til eksisterande vegar/eigedomar, slik det går fram av plankartet. Dette gjeld berre dei ~~to~~ tre strekningane som er regulerte med min. 4 meter breidde og **o\_SGS innanfor omsynssone H570\_1**.

Elles er resten av vegen køyrbar som tilkomst landbrukseigedomar dersom det trengst for å avløyse eksisterande tilkomst.

Formålet omfattar også anna offentlig gangareal, m.a. knytt til kollektivhaldeplassar.

Det kan byggjast buss-skur og leggjast til rette tiltak for å sikre dei som ventar på bussen.

## 4.4. Breiddeutviding og sideforskyving av E39 frå Mo-svingen til Moskog

Planendringa legg til rette for å etablere forsterka midtoppmerking (FMO-prosjekt) på E39 på strekninga frå Mo-svingen til Moskog. For å etablere forsterka midtoppmerking må vegbreidda utvidast.

På grunn av trerekka langs E39 som består av store gamle tre (utvald naturtype og trua artar) må breiddeutvidinga skje på nordvestsida av E39 - altså i retning regulert g/s-veg og etablert VA-anlegg. Vegbana vert både utvida og flytta noko mot nordvest for å skape avstand frå trerekka langs vegen. Avstanden gir forbetra sikt ut frå eksisterande landbruksavkøyrsla i trerekka, jf. kapittel 4.6 under.

Vegkant mot trerekka er på same plass som eksisterande vegkant lengst i vest. Ny vegkant er ved traktoravkøyrsla i trerekka (KV14) sideforskyva inntil 3 m.

På strekningen som skal sideforskyvast vil det bli en slak kontrakurve samt at krava til geometri ikkje er oppfylt for enkelte punkt. Det har blitt søkt om fråvik hjå vegdirektoratet, og fråvikssøknaden vart godkjend under føresetnad om at dagens fartsgrense på 70 km/t blir oppretthalde.

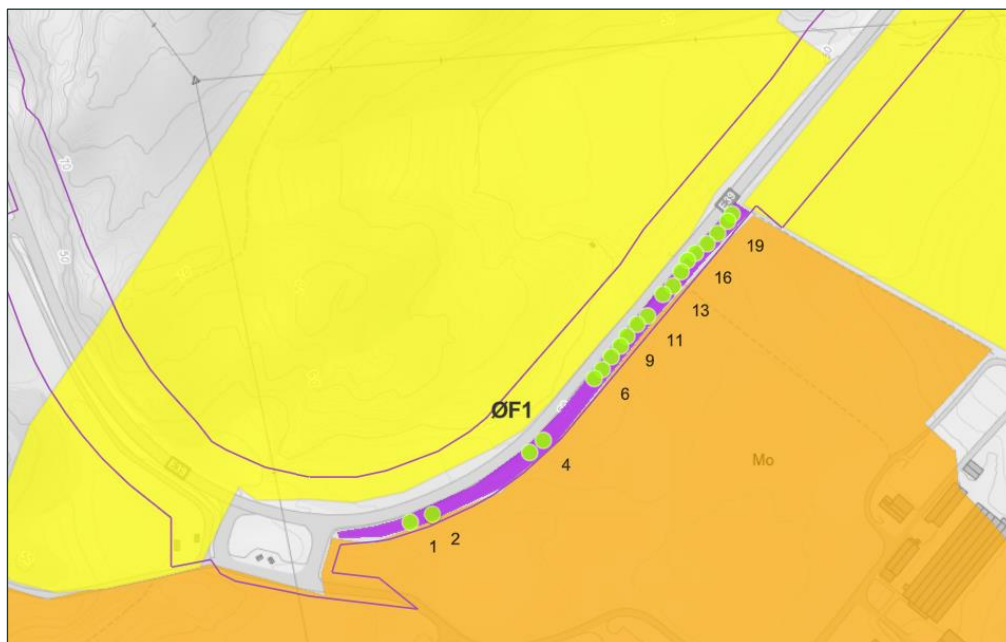
Det er vurdert å flytte senterlinja endå lenger vekk frå trerekka, men dette ville medført stort inngrep i skulen sin dyrka mark og beiteområde på nordsida. Slik endring av veglinja sin kurvatur ville påverke veglinja eit langt stykke i retning Førde, vegen måtte leggast betydeleg lenger inn i fjellskjeringa, til ein høg kostnad.

## 4.5. Bevaring naturmiljø (H560) og bandlegging etter kulturminnelova (H730)

### 4.5.1. Skildring av verdier

Langs Jølstravegen E39, står det store gamle tre. I trerekka finst det totalt 20 tre; 3 eiketre, 11 almetre og 6 asketre. Ein oversikt over plasseringa til trea er gitt i figuren nedanfor.

Treslaga ask og alm er vurdert som sterkt trua (EN) på Norsk raudliste for arter 2021, og naturtypen hole eiker (tre nr. 2, 3 og 4) er ein utvald naturtype.



Figur 3. Viser registrerte tre av alm, ask og eik (nr. 1-20) langs Jølstravegen i vestre del av planområdet, og delar av dei økologiske funksjonsområda ØF1-ØF3. ØF1 er markert med lilla polygon, ØF2 med oransje polygon og ØF3 med gult polygon. Plangrensa er markert med lilla linje.

Trekkja er vurdert som eit økologisk funksjonsområde for utvalde og sterkt trua artar (hol eik, alm og ask), inkludert deira funksjon som substrat for potensielle raudlista artar. Verdien til området vurderast som svært stor.



Figur 4-7: Bilete som viser plasseringa til trea i høve vegkanten.



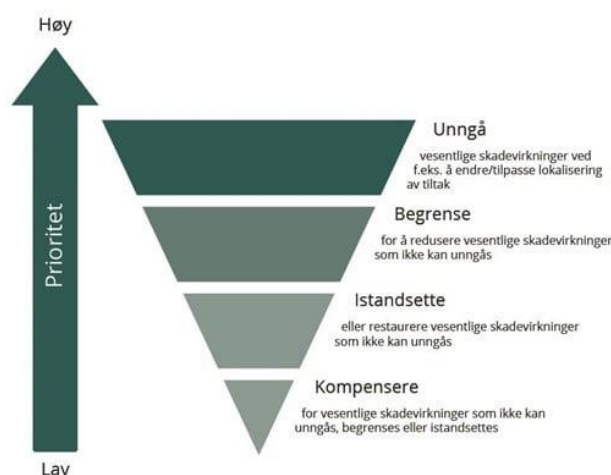
Trerekka står heilt inntil dagens vegkant, noko som gjer drift og vedlikehald av vegen krevjande. Trea står i dagens situasjon innafor sikkerheitssone. Rekkverket har ikkje tilstrekkeleg utbøyingareal (avstand mellom rekkverk og tre).

Sidan trerekka har svært stor verdi for naturmangfald er det i planen lagt opp til at dei skal bevarast. Difor er naudsynt breiddeutviding for FMO-prosjektet lagt til andre sida av vegen. For å oppnå sikt i landbruksavkøyrsla er vegen sideforskyvd vekk frå trerekka. Auka avstand gir også forbetra tryggleikssone og betre plass til drift/vedlikehald. Som nemnt ovanfor er veglinja trekt så langt frå trerekka som mogleg (i høve standardkrav til vegutforming). Vegkant mot trerekka er på same plass som eksisterande vegkant lengst vest, og inntil 3m lenger nord enn eksisterande vegkant ved landbruksavkøyrsla (KV14).

I plankartet er det lagt inn omsynssone H560 (bevaring naturmiljø). Føresegna til denne seier at trea skal bevarast, og alt arbeid innafor sona skal planleggast og utførast i samråd med arborist. Notatet «Bevaringstiltak trær Kusslid – Moskog», Sandal Parkdrift AS, 21.10.2024, har tilrådingar om tiltak før igangsetting av anleggsarbeid, tiltak under anlegg, og vedlikehaldstiltak. Tilrådingar i notatet er innarbeidd i føresegna til planen.

#### 4.5.2. Avbøtande tiltak

Gjennom planprosessen har ulike omsyn til trea vore vurdert. I det følgjande skildrar vi tiltak som er vurdert og planlagd for å unngå eller avgrense negativ verknad på naturmangfald.



Figur 4-8: Presentasjon av tiltakshierarkiet. Først og fremst skal ein unngå skadeverknadar på miljø og klima. Der det ikkje er mogleg skal ein avgrense skaden, deretter istandsette arealer. Kjelde: Rettleiar Konsekvensutgreiingar av klima og miljø (M-1941), Miljødirektoratet (2024).

Det starta med tilstandsvurdering av trea i notat «Vurdering av 20 løvtrær langs E39 ved Mo og Øyrane VGS», Sandal Parkdrift AS, 9.5.2022. I notatet vurderer arboristen at 10 av trea har låg eller veldig låg vitalitet, og at fire tre er tilrådd «vurderast felt» eller «anbefalast felt». Det er og vurdert at samtlege tre har behov for risikoreducerande beskjæring med tanke på nedfall eller rotvelt.

På bakgrunn av tilstandsvurderinga, behov for forbetra sikt i landbruksavkøyrsløp (SKV14), grunntilhøve, etablert VA-anlegg og kurvatur på E39, vart det lagt til grunn at trerekka skulle fellast.

Det vart tilrådd å legge felte tre til naturleg nedbryting på passande plasser i nærområdet, for å ivareta biologisk mangfald.

Då det vart stilt krav om å bevare trerekka (jf. uttale frå statsforvaltaren i Vestland ved høyring) vart det vurdert å justere på veglinja, ved å legge den lenger vekk frå trerekka, men dette ville medført eit stort inngrep i skulen sin dyrka mark og beiteområde. Ein slik endring av veglinja sin kurvatur vil påverke veglinja et langt stykke i retning Førde, og vegen må leggest betydeleg lenger inn i fjellskjeringa (ved Mosvingen), til ein svært høg kostnad.

Det er vurdert å flytt trea lenger vekk frå vegen, ut på jordet, men ein har gått bort frå ein slik løysing, ettersom fleire av trea er vurdert til å vere i ein for dårleg tilstand til å tole ei flytting.

Nyplanting av tre er vurdert til å gi liten måloppnåing i høve ivaretaking av det biologiske mangfaldet som lev på dei gamle trea. Nyplanting vil i hovudsak vere avbøtande i høve visuelle kvalitetar.

Utbetra E39 er i føreliggande planframlegg planlagd flytta vekk frå trea, i eit forsøk på å unngå vesentleg skadeverknad (felling) som vart vist ved off. ettersyn. Det er dermed forsøkt å gå for høgast prioriterte avbøtande tiltak (unngå). På grunn av at forbetring av E39 gjeld tiltak på eksisterande veg, er det avgrensa kor langt vegkroppen kan flyttast vekk frå eksisterande veglinje. Dette er hovudsakleg på grunn av krav til kurvatur og på grunn av kostbart sideterreng (fjellskjering).

Sidan utbetringstiltaka på vegen ikkje kan flyttast lenger vekk frå trerekka, vil tiltaka kunne påverke trea. Ny veglinje vert flytta opp mot 3 meter vekk, men likevel kan kritisk rotsone (6\*stammediameter) verte påverka av anleggsarbeidet.

Med utgangspunkt i notatet *Bevaringstiltak trær Kusslid – Moskog, Sandal Parkdrift AS*, 21.10.2024, er følgjande avbøtande tiltak tilrådd frå arborist:

- oppfølging av arborist
- beskjæring før oppstart av arbeid
- marksikringsplan og definering av kritiske rotsonar
- tiltaksplanar i anleggsfasen, inkludert bruk av spesialiserte graveteknikkar.

Avbøtande tiltak er lagt inn i føresegna til omsynssona *Bevaring naturmiljø (H560)*.

#### 6.4 Bevaring naturmiljø (H560).

*H560\_1 - 3 sikrar omsynet til store gamle tre langs E39. Innan omsynssona skal trær bevarast av omsyn til det biologiske mangfaldet som dei er levestad for.*

*Tilrådingar for handtering av trea ligg i Notat: Bevaringstiltak trær Kusslia – Moskog 21.10.24.*

*Alle tiltak innanfor omsynssona skal planleggast og utførast i samråd med sertifisert arborist.*

*Før anleggsarbeid innanfor omsynssona skal det bli utarbeidd marksikringsplan basert på berekna omsynssone og kritisk rotsone for kvart tre.*

*Viss det ikkje er mogleg å prosjektere slik at anleggsarbeid vert halde utanfor kritiske rotsoner, skal det bli utarbeidd tiltaksplan for korleis arbeidet kan utførast. Tiltaksplan skal bli utarbeidd av sertifisert arborist med kompetanse på graving i nærleiken av trær.*

*Det skal lagast plan for vedlikehald (beskjæring) og periodisk kontroll av trea innanfor omsynssona.*

#### 4.5.3. Usikkerheit ved avbøtande tiltak

Tilrådde avbøtande tiltak (jf. føresegner om oppfølging av arborist og tilpassa graveteknikkar) er vurdert som relevante og realistiske å gjennomføre. Det er likevel usikkerheit knytt til om dei avbøtande tiltaka gir tilstrekkeleg effekt, og om det faktisk er mogleg å ivareta trea dersom mykje av jordsmonnet må masseutskiftast for å oppnå kvalitetskrava til europaveg. Arboristen skriv i notatet at graving og andre tiltak i bakken innafør trea sine kritiske rotsonar fører med seg fare for at trea vert ustabile. Tre er levande organismar som tilpassar seg og vert påverka av miljøet dei befinn seg i, og arbeid som omfattar endringar i jordstruktur, drenering og areal som er tilgjengeleg for trær kan medføre at trea dør.

Planen legg opp til at det så langt som mogleg skal jobbast for å bevare trerekka, derav føresegna sin ordlyd «*Innan omsynssona skal trær bevarast (...)*» Derfor er det stilt krav om oppfølging av arborist og utarbeiding av tiltaksplan.

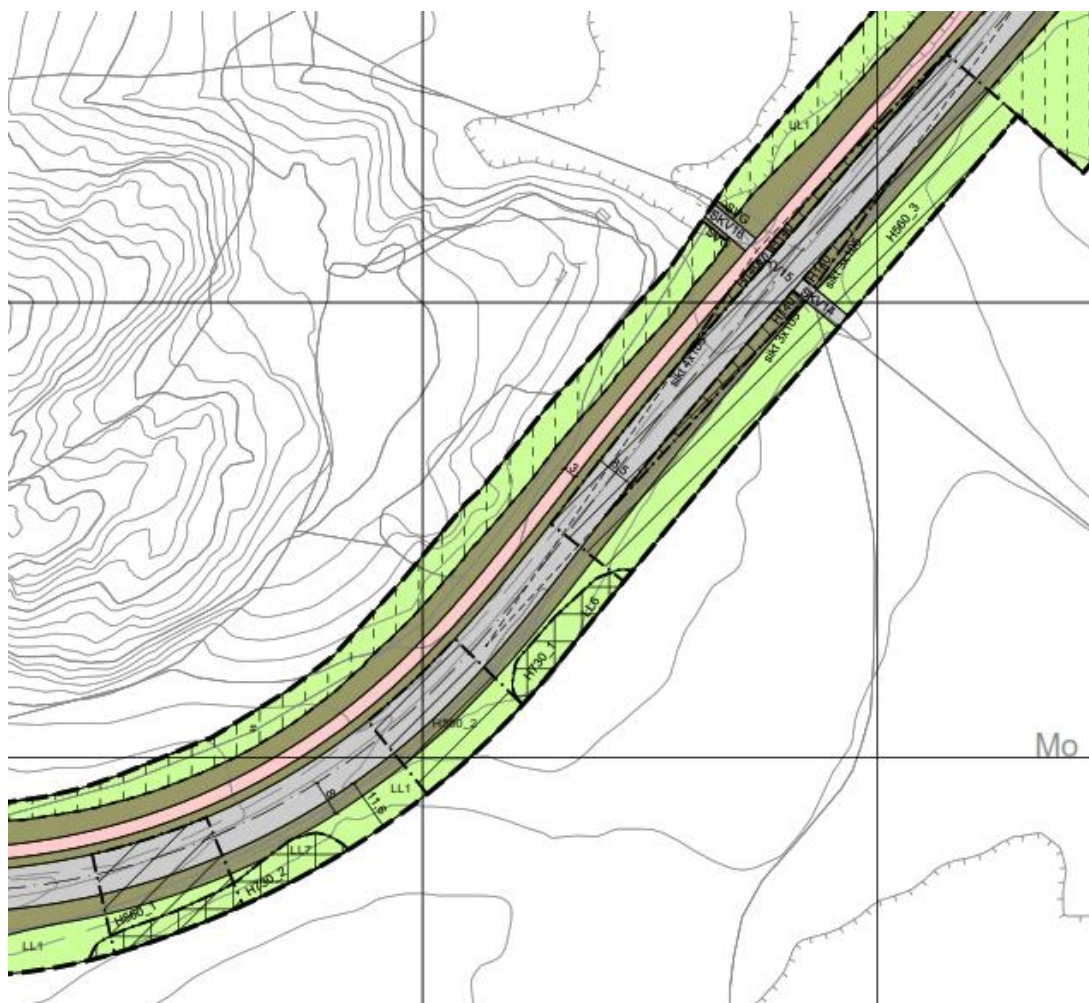
Eksisterande vegkropp må i anleggsfasen sjekkast opp mot kvalitetskrav for nasjonal hovudveg. Krav til kurvatur, tverrfall og kvalitet på massane vert førande for utførsle.

Samanføring av eksisterande og ny vegkropp må gjerast etter krav for å oppnå kvalitet på strekket.

Dersom det i anleggsperioda vert avdekka at nødvendige tiltak for å ivareta trea ikkje er foreinleg med kvalitetskrav for europaveg, må det gjerast ein prioritering. Sidan hovudføremålet med reguleringsplanen er å forbetre europavegen, blir det kvaliteten på den som går føre ivaretaking av trea. Dersom tre må fellast er det tilrådd å legge felte tre til naturleg nedbryting på passande plasser i nærområdet for å ivareta biologisk mangfald.

### **Endring i plankartet**

Det er i plankartet lagt inn ei romsleg omsynssone H560 Bevaring naturmiljø som dekker dei 20 trea. Automatisk freda kulturminne (den delen som kjem inn i planområdet) er bandlagt etter kulturminnelova, H730\_1 og H730\_2.



Figur 4-9: Omsynssone H560 Bevaring naturmiljø og H730 bandlegging kulturminne.

## Endring i føresegner

Lagt til nye føresegn til dei nye omsynssonene:

### 6.3 Automatisk freda kulturminne (H730)

Det er ikkje tillate å sette i gang tiltak som kan verke inn på dei automatisk freda kulturminna med mindre det ligg føre dispensasjon frå kulturminnelova. Maks pløvedjupne 20 cm.

### 6.4 Bevaring naturmiljø H560

H560\_1 – 3 sikrar omsynet til store gamle tre langs E39. Innan omsynssona skal trær bevarast av omsyn til det biologiske mangfaldet som dei er levestad for.

Tilrådingar for handtering av trea ligg i Notat: Bevaringstiltak trær Kusslid – Moskog 7.6.24.

Alle tiltak innanfor omsynssona skal planleggast og utførast i samråd med sertifisert arborist.

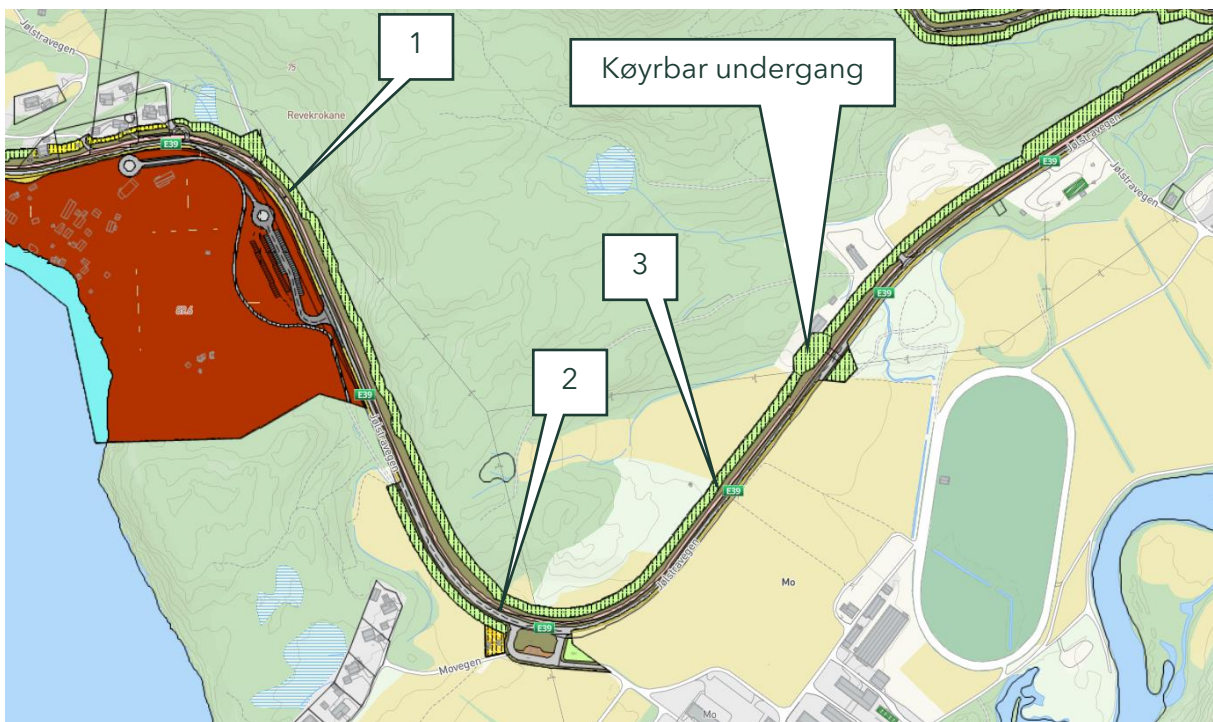
Før anleggsarbeid innanfor omsynssona skal det bli utarbeidd marksikringsplan basert på berekna omsynssone og kritisk rotsone for kvart tre.

Viss det ikkje er mogleg å prosjektere slik at anleggsarbeid vert halde utanfor kritiske rotsoner, skal det bli utarbeidd tiltaksplan for korleis arbeidet kan utførast. Tiltaksplan skal bli utarbeidd av sertifisert arborist med kompetanse på graving i nærleiken av trær.

Det skal lagast plan for vedlikehald (beskjæring) og periodisk kontroll av trea innanfor omsynssona.

## 4.6. Landbruksavkøyrsler

I gjeldande plan vart det lagt opp til at landbruksavkøyrslene markert med nr. 1, 2 og 3 skulle stengjast når køyrbar undergang under E39 (LL4 og LL5) var ferdig opparbeidd.



Figur 4-10: Gjeldande plan viste tre landbruksavkøyrsler med avkøyrsllepil, og framtidig undergang.

Køyrbar undergang var meint for landbruksmaskiner, den var ikkje planlagd som eit trafikktryggingstiltak for mjuke trafikantar. Den hadde ikkje kopling til regulert gang- og sykkelveg.



Figur 4-11: Gjeldande reguleringsplan viser undergang for landbruksmaskiner.

Mo vgs har aktivitet på begge sider av E39. Landbrukskøretøy og flytting av beitedyr skjer over vegen. I eksisterande situasjon er det etablert eit kryssingspunkt i plan over E39 omtrent midt i trekkka. I gjeldande reguleringsplan er denne markert med avkøyrsløp nr. 3.



Figur 4-12: Landbruksavkøyrsløp nr. 3.

Reguleringsendringa legg opp til å ta ut regulert undergang, då dette er eit prosjekt som Mo vidaregåande skule (ved Vestland fylkeskommune) ikkje ønskjer å realisere. Dei ønska kryssing i plan i eksisterande landbruksavkøyrsløp. Dette er også ei løysing Statens vegvesen har akseptert.

Reguleringsendringa legg difor til rette for at eksisterande plankryssing nr. 3 skal få betre siktforhold og utforming. På grunn av at trekkka har svært stor verdi for naturmangfald

skal trea bevarast. For å forbetre sikten utan å felle trea, må vegbana sideforskyvast mot nordvest, vekk frå trerekka.

Landbruksavkøyrslene nr. 1 og 2 vert også regulert vekk i planendringa. Gjeldande plan la opp til at desse skulle stengast når undergangen var etablert.

Landbruksmaskiner og flytting av beitedyr vil også i framtida vere hovudfunksjonen for dette kryssingspunktet. Det vil bli satt opp rekkverk langs E39. Mjuka trafikantar og landbrukskøyrer vil dermed bli leia til det oppgraderte kryssingspunktet. Det er ikkje forventa stor auke i tal mjuka trafikantar som skal krysse vegen her, då det ikkje er relevante målpunkt knytt til kryssingspunktet, utover skulerelatert. Det kan gjerast tiltak for å auke trafikktryggleik ved intensivbelysning, skilting og rekkverk. Dette skal handterast gjennom byggeplan, og er ikkje del av reguleringsplanen.

### **Endring i plankartet**

- Avkøyrlepiler for landbruksavkøyrslene nr. 1, 2 og 3 er teke ut av plankartet.
- Regulert undergang er teke ut av plankartet.
- Forbetra sikt og utforming av landbruksavkøyrslene nr. 3 er regulert inn i plankartet som SKV14, SKV15, SKV16.





Figur 4-13: Nytt plankart. Forbetra kryssing i plan for landbrukskøretøy.

## Endring i føresegner

### 4.3 AVKØYRSLEREGULERING

Det er ikkje høve til å opparbeide andre avkøyrslar/ kryss med offentleg køyreveg

E39 eller med offentleg gang-/ sykkelveg (o\_SGS) enn dei som er viste på plankartet. Unnateke frå dette er ev. eksisterande landbruksavkøyrslar som ikkje går fram av kartgrunnlaget/ plankartet. ~~Tre avkøyrslar som er markerte med avkøyrsllepil og nummererte 1 til 3, er eksisterande jordbruksavkøyrslar som skal stengjast når køyrbar undergang under E39 i dette området (mellom LL4 og LL5) er ferdig opparbeidd og teken i bruk.~~

Der planen viser avkøyrslar, markert med avkøyrsllepil, skal sikta vere minimum i samsvar med Skal - krav i N100 kap. 4.1.4. Plassering av avkøyrsllepilane kan i mindre grad justerast for å oppnå dette.

Ved avkøyrse KV14 kan det stå oppstamma tre i frisktsona.

Føremåla LL4 og LL5 var areal som skulle føre landbruksveg mot planlagd undergang under E39. Undergangen under E39 utgår frå planen. Føremåla LL4 og LL5 vert difor fjerna frå plankartet.

#### 5.1 LANDBRUKSFORMÅL, LL

Områda er regulerte til landbruk og utgjer deler av tilgrensande landbrukseigedomar. Områda er samstundes regulert til føresegnområde: Rigg/ anleggsområde.

I områda skal også følgjande tiltak kunne gjennomførast:

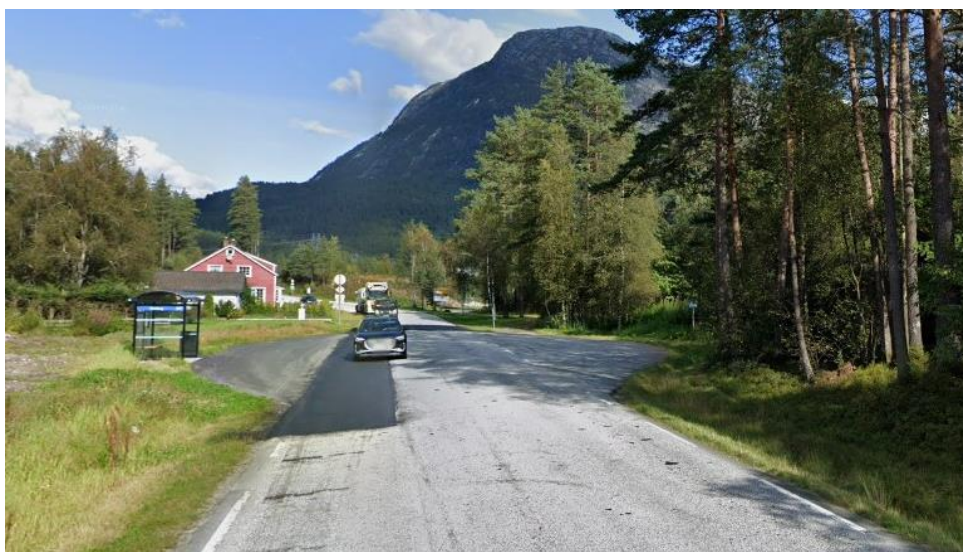
Generelt skal leidningsanlegg kunna plasserast i desse områda der det er tenleg.

LL2 og LL3 skal nyttast til leidningstrasear mm. for føring av leidningar ut i vatnet. ~~LL4 og LL5 skal nyttast til leidningstrasear, oppbygging av terreng og føring av landbruksveg mot planlagd undergang under E39.~~

LL6 skal nyttast til bygging av landbruksveg/ skogsveg som tilknytning til eksisterande veg. LL7 skal nyttast til oppfylling og planering av terreng for landbruksdrift. LL8 kan nyttast til føring av leidningar.

## 4.7. Busshaldeplass Moskog

På grunn av utvidinga av planområde i høve gjeldande plan inngår også kollektivhaldeplassen for det austgåande køyrefeltet i planen. Trafikksikkerheitsvurdering viser at busshaldeplassane bør flyttast ift. dagens plassering - der dei ligg rett ovanfor kvarandre. Ny plassering av busshaldeplassane er forskyvd i forhold til kvarandre for å hindre mjuke trafikantar å krysse framfor busshaldeplassane.



Figur 4-14: Busshaldeplassar på Moskog.

### Endring i plankart

Plangrensa er utvida til å omfatte sørsida av vegen, og tek med seg begge køyrebanene aust for avkjørsel til Mo vgs. Busshaldeplassen på sørsida av vegen vert flytta nærare Moskogkrysset. Haldeplassen på nordsida vert flytta noko i retning Førde.



Figur 4-14: Gjeldande plankart.



Figur 4-15: Nytt plankart

## Endring i føresegner

Det er regulert inn kollektivhaldeplass for den austgåande køyrebanen, denne har fått nemninga o\_SKH4.

### 4.6 KOLLEKTIVHALDEPLASS

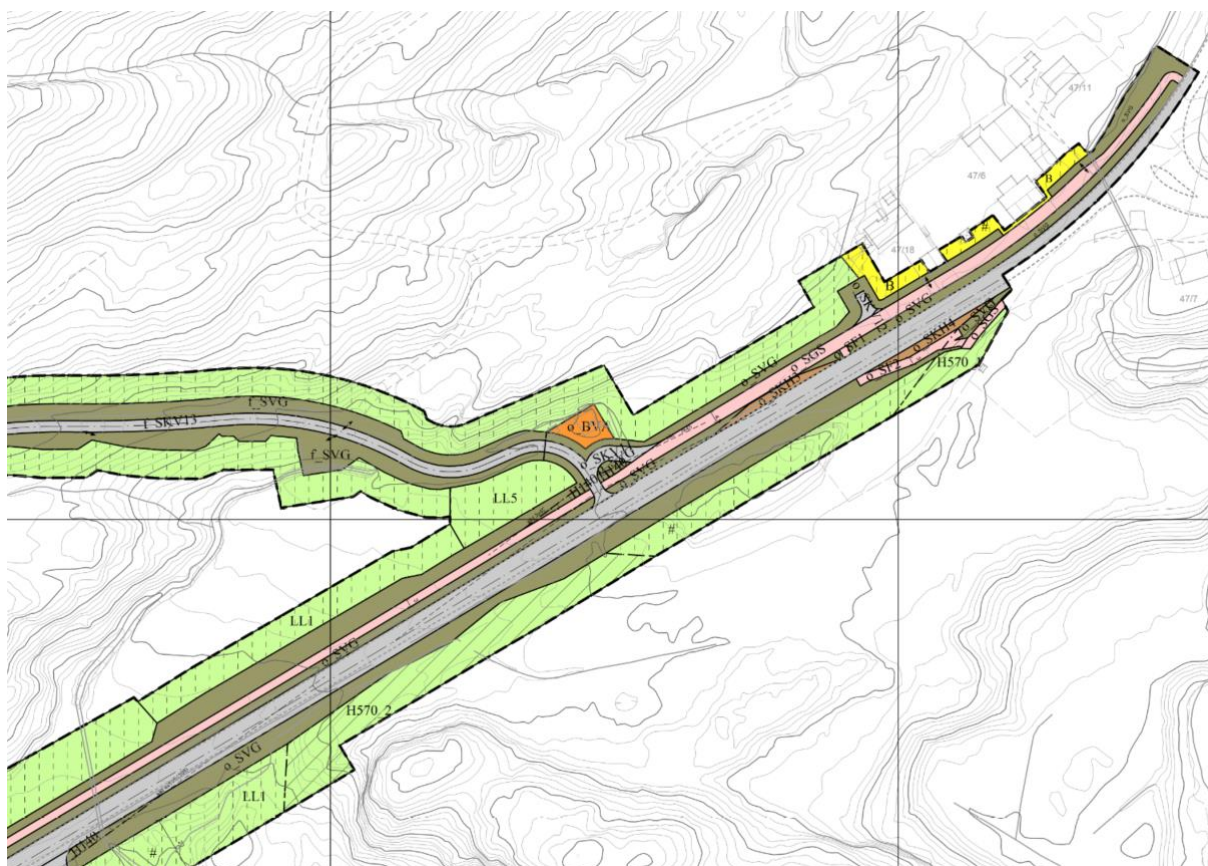
Områda skal h.v. nyttast til busslommer (o\_SKH1 og o\_SKH3-o\_SKH4) og plattform (o\_SKH2).

## 4.8. Postvegen

På grunn av utvidinga av planområde i høve gjeldande plan inngår postvegen i nytt planområde. Postvegen inngår i reguleringsplan for Moskog deponi (1432\_20160005) med omsynssone H570. Omsynssona inkluderer buffersone på begge sider av postvegtraséen.



Figur 4-16 Gjeldande plankart, plan for Moskog deponi (1432-20160005).



Figur 4-17: Nytt plankart.

Omsynssonene for postvegen i nytt plankart (H570\_1 og H570\_2) vert midlertidig sikra med anleggsgjerder i anleggsfasen. Ved kopling mellom postvegen og nytt samferdselstiltak (busslomme) innanfor H570\_1 vert det teke omsyn til postvegen.

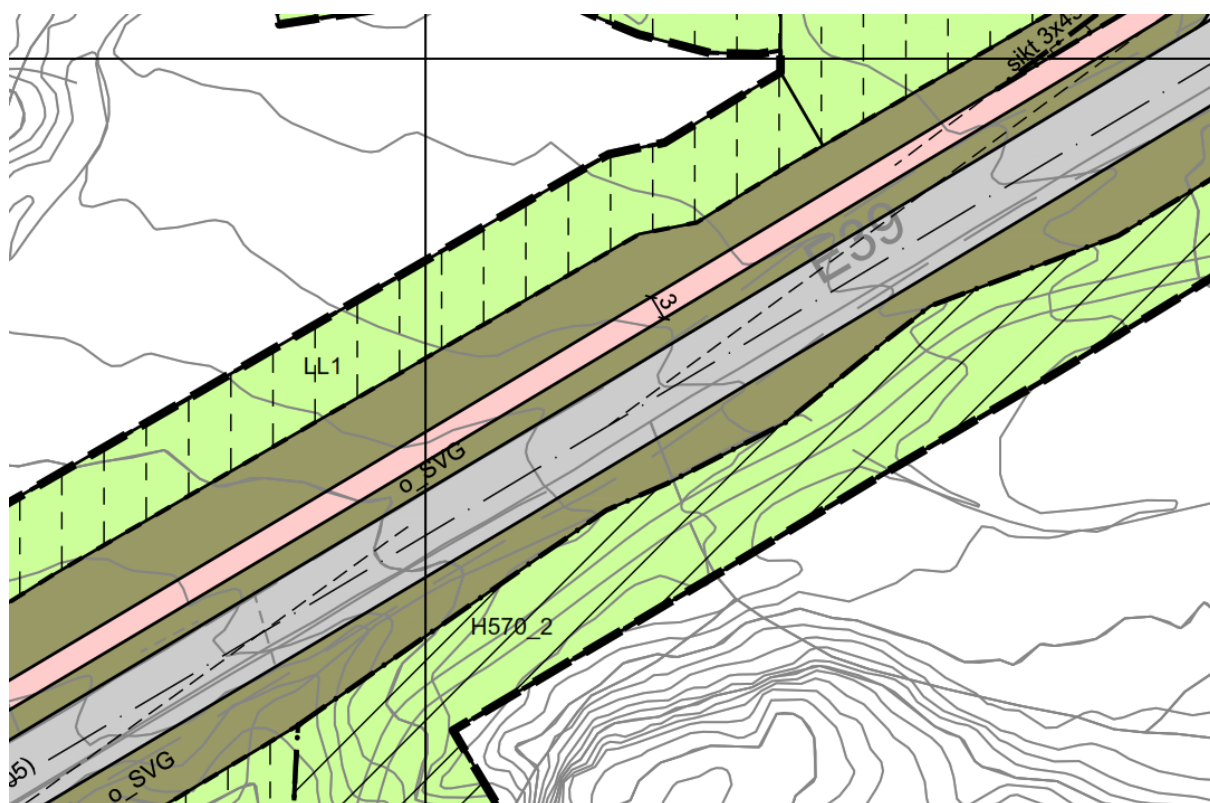
Eksisterande grusa landbruksveg frå postvegen og fram til busslomma, vert nytta som tilkomst til busslomma som i dag. Den delen av postvegen som ligg innanfor planområdet er også grusa. Tiltaket fører ikkje til direkte inngrep i postvegtraséen, men i buffersona til denne. Dette føreset at den grusa delen av postvegen innanfor planområdet vert vidareført som i dag, og med dei omsyn som er sikra i føresegnene til H570\_1 og H570\_2.

Eksisterande bjørketrær og vegetasjon mellom postvegen og nytt samferdselstiltak (i omsynssonene) skal i størst mogleg grad takast vare på. Før tiltak innanfor omsynssona skal fagmynde hos fylkeskommunen og Statens vegvesen/Norsk vegmuseum kontaktast for nærare detaljering av omsynet.



Figur 4-18: Plankart som viser nytt samferdselsanlegg

Breiddeutviding av vegen vil føre til at nytt samferdselsanlegg kjem noko nærare postvegen på strekninga. Samferdselstiltaket er justert slik at den delen av postvegen som ligg innanfor omsynssone H570\_2 ikkje vert råka. Tiltaket er her tilpassa og trekt ut frå omsynssona.



Figur 4-19: Illustrasjon som viser nytt samferdselsanlegg.

### Endring i føresegner Omsynssone, Bevaring kulturmiljø (H570)

Ny planavgrensning tek med seg areal på sørsida av E39, mellom anna deler av den eksisterande postvegtraséen. Omsyn til traséen er sikra i føresegn §6 Omsynssoner.

#### 6.2 Bevaring kulturmiljø (H570)

H570\_1 og H570\_2 sikrar omsynet til postvegen med ei buffersone på kvar side. Innan omsynssona skal det ikkje gjerast inngrep i terrenget eller vegetasjon, eller utførast tiltak som kan gjere skade på postvegen, endre karakteren eller skjemma kulturminnet.

I anleggsfasen skal omsynssona H570\_1 og H570\_2 for Den Trondhjemske postveg sikrast med midlertidig anleggsgjerde. Det kan ikkje utførast anleggsarbeid innanfor omsynssona.

Ved kopling mellom nytt samferdselsanlegg (busslomma) innanfor H570\_1 og eksisterande postvegtrasé må det takast omsyn til postvegen, både i samband med utforming, materialbruk og eksisterande vegetasjon. Før tiltak skal det takast kontakt med Vestland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, og Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum, for nærare detaljering av omsynet.

## Fjernar føresegn knytt til postveg i § 2.2

Utviding av planavgrensinga fører til at delar av postvegen blir ein del av planframlegget. Det er difor knytt egne føresegner til postvegen og omsynssoona rundt denne. Dette er sikra i § 6.

Postvegen er sikra i ny føresegn og siste avsnitt i §2.2 vert difor fjerna.

### 2.2 TERRENGINNGREP, MURAR MV.

Inngrepa skal utførast slik at det blir gjort minst mogleg skade på terrenget.

Tilpassinga til eksisterande terreng skal gjevast ei god utforming. Eksisterande vegetasjon, skal takast vare på i størst mogleg grad. Nye murar skal i størst mogleg grad oppførast som tørrsteinsmurar.

Ein skal søke å unngå inngrep i naturlokalitetar og å unngå felling av store og gamle lauvtre.

~~Den Trondhjemske postveg skal, dersom han vert direkte råka av tiltak, tilbakeførast til dagens tilstand når anleggsperioden er over.~~

## 4.9. Grunnforhold

Det vart gjort funn av kvikkleire då det ble lagt VA-leidning og etablert GS-veg ved avkøyrsløp til Mo vgs. Geotekniske undersøkingar og vurderingar er difor gjort i planområdet. Informasjon om grunntilhøva og innleiande geotekniske vurderingar kjem fram i «Geoteknisk vurderingsrapport og datarapport, E39 Kusslid – Moskog, GS-veg byggeplan, datert 16.10.23» og «Geoteknisk datarapport VA-leidning Kusslia – Moskog, datert 15.03.2019». Desse rapportane skal leggest til grunn for vidare arbeid. Dette er lagt til i føresegna pkt. 2.8 om grunnforhold.

Eksisterande grunnlag innan geoteknikk er godt nok til å seie at utviding mot nord i staden for mot sør som var opprinneleg plan er gjennomførbart. Planlagt tiltak kan gjennomførast med konvensjonelle metodar.

Ny føresegn:

### 2.8 GRUNNFORHOLD

Geotekniske undersøkingar og vurderingar er gjort i planområdet. Informasjon om grunntilhøva og innleiande geotekniske vurderingar kjem fram i «Geoteknisk vurderingsrapport og datarapport, E39 Kusslid – Moskog, GS-veg byggeplan, datert 16.10.23» og «Geoteknisk datarapport VA-leidning Kusslia – Moskog, datert 15.03.2019». Desse rapportane skal leggest til grunn for vidare arbeid.



## 4.10. Faresone høgspenningsanlegg

22Kv høgspenningsluftleidningar kryssar E39. Linja ligg ikkje inne i gjeldande reguleringsplan, men vert lagt inn no.

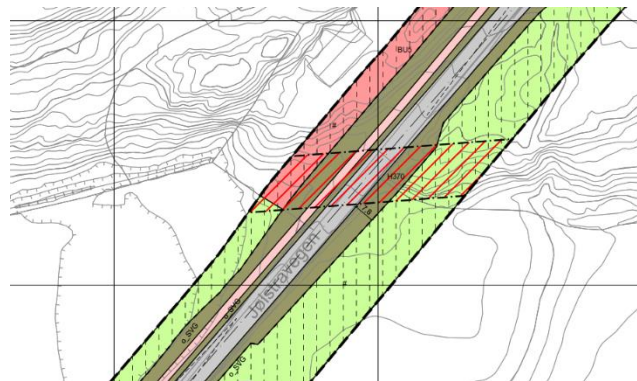
I tilgrensande plan for Mo vgs har netteigar BKK kommentert følgjande (brev 23.12.2021):

*«Høgspenningsluftledningene som ligger innenfor planområdet, har et byggeforbudsbelte på totalt 12 meter, 6 meter målt horisontalt ut til hver side fra senter. Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som arealformål trasé for nærmere angitt teknisk infrastruktur, jf. Plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2 eller som en hensynssone (faresone).*

*Det må ikke iverksettes oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledninger. Vi ber derfor om at det i reguleringsbestemmelsene inntas bestemmelse om at det i klausuleringsbeltet for luftledningene ikke kan oppføres bygninger, foretas graving, utfylling eller gjøres andre tiltak uten tillatelse fra ledningens eier».*

### Endring i plankart

Plankartet vert oppdatert med omsynssone H370 Høgspenningsanlegg i eit belte på totalt 12 meter.



Figur 4-20: Endra plankart.

### Endring i føresegner

#### 6.5 Faresone høgspenningsanlegg (H370)

**Dette er sikkerheitssone langs eksisterande høgspen-t-rase. Innanfor faresona kan det ikkje oppførast bygningar, gjerast graving, utfylling eller andre tiltak utan løyve frå ledningseigar.**

## 4.11. Redaksjonelle endringar i føresegna

### **Dato for plankart**

Føresegner oppdaterast med ny dato for plankart.

### **Nye føremål**

Endringane i plankartet fører til tre nye arealføremål (fortau, bustad og undervisning) og nye omsynssoner H570 (Bevaring kulturmiljø) samt omsynssone H730 (Bandlegging kulturminne), omsynssone H650 (Bevaring naturmiljø), omsynssone H370 (Faresone høgspenningsanlegg) innanfor planområdet.

## 5. Verknadar av planframlegget

### 5.1. Landskap

Trerekka på rettstrekka forbi Mo vgs har verdi som landskapselement. I gjeldande plansituasjon låg trerekka utanfor planområdet, og hadde ikkje noko vern.

#### Verknadar av planframlegget for landskap

Gjennom planendringa har trerekka fått omsynssone bevaring naturmiljø. Dermed er trerekka som landskapselement også sikra bevaring.

Planendringa flyttar G/S-vegen frå Kusslid til Gjelgrova lenger opp i terrenget og minskar slik terrenginngrepet i fjellskjeringa.

Planframlegget har dermed noko positiv verknad for landskap.



Figur 5-1: Planendringa legg til rette for å flytte G/S-vegen opp på fjellskjeringa.

## 5.2. Nærmiljø og friluftsliv

Ein mindre del av planområdet ligg innanfor det kommunen har kartlagd som svært viktig friluftslivsområde «Mo/Mostien/Huldefossen». Området består av Sunnfjord Museum, Huldefossen og natur og kultursti. Områda rundt Mo vgs er også mykje brukt til orientering og riding.

### Verknadar av planframlegget for nærmiljø og friluftsliv

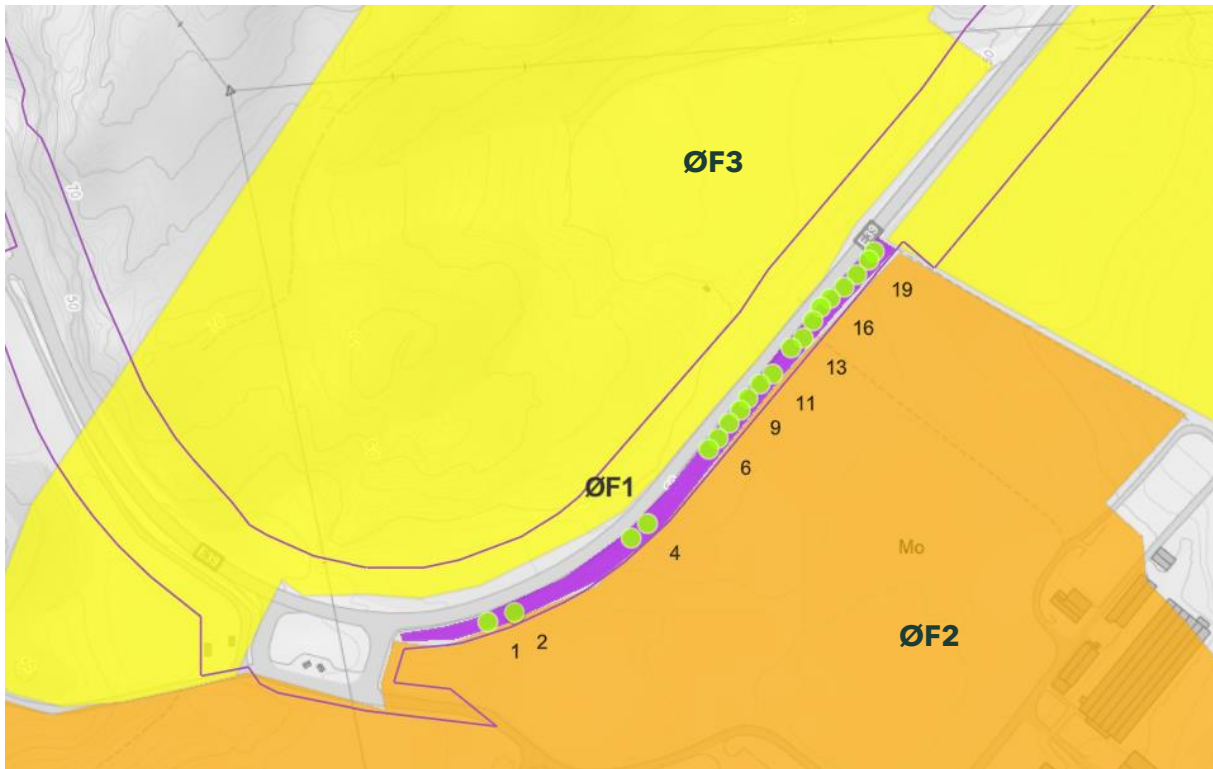
Planendringa inneheld ingen endringar som får verknadar for friluftsliv eller nærmiljø. Tilhøva for mjuke trafikantar vert noko forbetra i forhold til at kryssingspunkt over E39 vert forbetra gjennom planendringa.

## 5.3. Naturmangfald

Det er utarbeidd eit eige notat der kartlegging, verdivurdering, påverknad og konsekvens går fram. Notatet ligg vedlagt planframlegget: *Naturmangfald- vurdering av konsekvensar. E39 Kusslid-Moskog, Asplan Viak AS* (sist revidert 19.6.2024). I det følgjande vert hovudpunkta presentert.

Vurdering av verdier og konsekvensar følger Statens vegvesen si Handbok V712 (2021) for konsekvensanalysar. Data som ligg til grunn for vurderingane bygger på feltkartlegging utført av Anette Gundersen (06.06.2022 og 07.06.2022) i samband med reguleringsplan Mo vgs. Naturtypar er kartlagt etter Miljødirektoratets instruks (2022 og 2023).

Det er avgrensa tre økologiske funksjonsområde: ØF1-ØF3. Områda vert kort skildra i det følgjande.



Figur 3. Viser registrerte tre av alm, ask og eik (nr. 1-20) langs Jølstravegen, ØF1 (lilla polygon), ØF2 (oransje polygon) og ØF3 (gult polygon) i vestre del av planområdet. Plangrensa er markert med lilla linje.

### ØF 1

Registreringane av alm og ask er knytt til store, gamle tre som står i ei rekke langs Jølstravegen saman med tre hole eiker (sjå naturtypar nedanfor). I trerekka finst det totalt 20 tre, 3 eiketree (tre nr. 2, 3 og 4) 11 tre av alm og 6 tre av ask. Ein oversikt over plasseringa til trea er gitt i figuren nedanfor. Treslaga ask og alm er vurdert som sterkt trua (EN) på Norsk raudliste for artar 2021, og naturtypen hole eiker er ein utvald naturtype. Store tre kan være viktige som leveområde for sjeldne artar av sopp, lav, mose og insekt. Spesielt store edellauvtrær (som ask, alm og eik) med mikrohabitat som til dømes sprekkebark og holrom er viktige for raudlista artar innan disse gruppene (Sverdrup- Thygeson mfl., 2011). Døme på slike artar er almebroddsopp, almelav, bleikdoggnål og ferskenpote. Trerekka er vurdert som eit økologisk funksjonsområde for utvalde og sterkt trua artar (hol eik, alm og ask, inkludert deira funksjon som substrat for potensielle raudlista artar). Verdien til området vurderast som svært stor.

## ØF2

En liten del av det vegeterte arealet innanfor tiltaksområdet, sør for vegen, ligg innanfor ein mindre viktig del av eit større område vurdert å ha funksjonar som hekkeområde for taksvale (NT) og næringsområde for mellom anna sandsvale (VU) og tårnseilar (NT). I tillegg inneheld området eit parkareal som mellom anna består av store gamle tre av lind (NT). Området er vurdert som eit økologisk funksjonsområde for nær trua artar og deira funksjonsområde, og er vurdert til noko verdi.

## ØF3

Nord for E39 og i aust består tiltaksområdet av nakent jorddekke, dyrka mark, eit vegareal med grus og eit stort skogsareal. Skogen består i hovudsak av middels gammal (einskilde eldre tre) bærlyngskog med furu og gran. Vanlege artar i feltsjiktet er blåbær, blokkebær, tyttebær og røsslyng. Innimellom finst det og nokre parti med lyngskog med furu på grunnlendt mark. Det er avgrensa eit område vurdert å ha funksjon for vanlege artar og deira funksjonsområde. Området utgjør truleg i hovudsak leveområde for pattedyr og fugl, og legg til rette for spreiding, hekking og næringsøk. Området er vurdert til noko verdi.

### Verknadar av planframlegget for naturmangfald

Tre verdiområde vert påverka, begge i kategorien Artar og økologiske funksjonsområde: ØF1, ØF og ØF3. Eikene er vurdert under ØF1 og det vert derfor ikkje vurdert konsekvensar for kategorien naturtypar. I tabellen nedanfor vert det gitt ein oversikt over påverknadar og konsekvensar.

Tabell 2. Oversikt over påverknadar og konsekvensar.

Verdi-område	Påverknad	Konsekvens-grad	Grunngiving for konsekvens
Økologiske funksjonsområde			
ØF1	Ny veglinje er justert så langt vekk frå trea som mogleg. Det er knytt noko usikkerheit til om justeringa kommer utanfor trea sine kritiske rotsoner. Det skal i anleggsperioden gjerast tiltak som sikrar trea. Det er knytt noko usikkerheit til vurderinga av påverknaden.	-	Svært stor verdi og påverknaden ubetydeleg gir noko miljøskade for delområdet. Tiltak i den kritiske rotsona kan føre med seg fare for at trea vert ustabile, og dette må vurderast i tiltaksplan utarbeidd av sertifisert arborist. Ved tiltak i omsynssone H560 skal arborist berekne ei omsynssone for kvart tre. Med utgangspunkt i denne skal det utarbeidast ein marksikringsplan. Ved behov for graving i trea sine kritiske rotsoner skal det utarbeidast tiltaksplan av sertifisert arborist med kompetanse på graving i nærleiken av trær.

			<p>Tiltaket vil mest sannsynleg svekke utvalde naturtypar( hole eiker) og sterkt trua artar (alm og ask), men truleg berre i ubetydeleg grad. I tillegg vert økosystemtenester knytt til trea truleg råka i ubetydeleg grad. Svekking av tre kan bidra til auka vassinnhald i jorda og svekke røtenes bindande effekt på jordsmonnet, noko som mellom anna reduserer naturleg infiltrasjon.</p> <p>Vurderinga av konsekvensen forutset at graving innanfor dei kritiske rotsonene vert utført på ein mest mogleg skånsam måte, og at arealet som er berekna for omsynssonen under anleggsarbeidet vert vidareført etter anleggsarbeidet er avslutta (jf. Notat: Bevaringstiltak trær Kusslid – Moskog).</p>
<b>ØF2</b>	Tiltaket vil medføre eit ubetydeleg arealbeslag av dyrka mark i ein mindre viktig del av området, i utkanten av området. Tiltaket er vurdert å gi påverknaden ubetydeleg endring.	0	Middels verdi og ubetydeleg endring gir ubetydeleg miljøskade. Tiltaket vil ikkje svekke området funksjonar.
<b>ØF3</b>	Tiltaket vil medføre noko arealbeslag av skogsareal i den austre delen av planområdet. Tiltaket er vurdert å gi påverknaden noko forringa.	-	Noko verdi og påverknaden noko forringa gir noko miljøskade. Arealbeslaget vil ikkje føre med seg fragmentering med viktigeit for området funksjonar, og truleg berre svekke dyr og fuglar sine moglegheiter til å bruke området til forflytting, hekking og næringsøk i svært liten grad. Økosystemtenester knytt til skog vert råka. Fjerning av tre kan bidra til auka vassinnhald i jorda og svekke røtenes bindande effekt på jordsmonnet, noko som mellom anna reduserer naturleg infiltrasjon og aukar faren for skred.

Tiltaket vert vurdert å føre til noko miljøskade for to delområde. Tiltaket vert derfor vurdert å føre til *noko negativ konsekvens* for naturmangfaldet.

Tiltaket vil medføre auka støy i anleggsfasen og vil dermed midlertidig kunne forstyrre fuglar og dyr knytt til ØF 2 og ØF3 noko, men truleg ikkje svekke deira moglegheiter til å bruke området til forflytting, hekking og næringsøk i betydeleg grad.

### Samla konsekvens

Av naturtypen store gamle tre etter DN-håndbok 13 er det kartlagt få lokalitetar av treslaga ask og alm i kommunen, noko som kan peike mot at det truleg finst relativt få store, gamle tre av ask og alm.

Treslaga ask og alm er sterkt trua i hovudsak på grunnlag av beiting/gnag av hjortedyr og høvesvis askeskuddsjuke og almesjuke. Konkurransen med platanlønn er også ein trusselfaktor på Vestlandet. Som effekt av klimaendringane er det forventa ei auke i spreiding av almesjukessopp, og hjortestammen er aukande (Solstad m.fl., 2021). Den forventa nedgangen i bestanden av alm og ask vil og ramme mange artar som er knytt til gamle tre og daud ved av ask og alm. *Samla negativ konsekvens vurderast å være større enn konsekvensen av tiltaket åleine.*

## 5.4. Naturressursar

Aktuell naturressurs ved planområdet er jordbruksareal.

E39 går gjennom området til Mo vidaregåande skule som har landbruksområde på begge sider av vegen. Aktuelle areal er i gjeldande plan omdisponert til veganlegg, eller er i bruk til veganlegg og sideareal/grøft i dagens situasjon.

### Verknadar av planframlegget for naturressurser

Planforslaget legg opp til breiddeutviding og sideforskyving av E39 inn mot regulert G/S-veg. Det vert difor ikkje større arealbeslag på jordbruksareal enn i gjeldande reguleringsplan. Areal som vert regulert til køyrebane og annan veggrunn er i hovudsak eksisterande side- og grøfteareal langs E39. Ein del jordbruksareal er sett av til mellombels bygge- og anleggsområde. Dette arealet skal tilbakeførast til LNF-areal etter bygge- og anleggsperioden.

Planendringa er vurdert å gi ubetydelege konsekvensar for naturressursar. Utbetringar som forbetrar kryssingspunkt for landbruksmaskiner og køyrbare g/s vegar bidreg til enklare og tryggare drift av jordbruksareala.

## 5.5. Veg- og trafikkforhold

I dagens situasjon ligg busshaldeplassane på Moskog rett ovanfor kvarandre. Plasseringa er ikkje etter norm, og er vurdert som lite trafiksikker.

Landbruksavkøyrsla ved trerekka på rettstrekket ved Mo vgs, vert nytta til flytting av beitedyr begge vegar i sommarhalvåret. Kryssing med hest frå nordsida og i retning skulen skjer heile året. Kryssing med traktor og andre maskiner skjer berre frå nordsida og i retning skulen (sommarhalvåret) på grunn av dårleg sikt langs sørsida av vegen. Den dårlege sikta skyldast tre nær avkøyrsla. I tillegg skjer det kryssing midt i Mo-svingen.



### Verknadar av planframlegget for veg og trafikkforhold

Ny plassering av busshaldeplassane på Moskog hindrar mjuke trafikantar å krysse framfor busshaldeplassane.

Ved Mo vgs vert regulert undergang for landbruksmaskiner regulert vekk. Denne vert erstatta av forbetra kryssing i plan ved eksisterande kryssingspunkt i trerekka. «Skal-krav» i vegnormalen vedkommande sikt og utforming er oppfylt. Plankryssinga ligg meir sentralt i høve målpunkta for skulen, enn planlagd undergang.

Planen legg til rette for breiddeutviding av køyrebana mellom Mo-svingen og Moskogkrysset slik at det kan etablerast forsterka midtoppmerking.

Landbruksavkøyrslene (avkøyrsllepil) nr. 1, 2 og 3 i gjeldande plan vert regulert vekk, og erstatta av regulerte avkøyrslar. Fleire av gs-vegane skal opparbeidast slik at landbrukskøyretøy (traktor) kan køyre på dei, og slik vert separert frå køyrevegen.

Det vil bli rekkverk langs heile gang- og sykkelvegen med opningar der det er regulerte avkøyrslar. Slik vert gåande og syklende, ridande og landbruksmaskiner/køyretøy kanalisert til kryssingspunkt. Det kan gjerast tiltak for å auke trafikktryggleik ved intensivbelysning, skilting og rekkverk. Dette skal handterast gjennom byggeplan, og er ikkje del av reguleringsplanen.

Samla sett er det vurdert at planendringa gjev positiv verknad for veg og trafikktilhøve.

## 5.6. Kulturminne og kulturlandskap

### Dagens situasjon

Intakte delstrekningar av den Trondhjemske postveg går i kryssområdet på Moskog og ved avkøyrslar til Mo vgs innanfor plangrensa (Regionalt kulturmiljø id 464 Trondhjemske postveg, vist med brune linjer i figur under). Postvegen er statleg listeført samferdselsminne.

Den Trondhjemske postveg har stor regional verdi. Det er eit kulturminne som viser den offentlege samferdsla gjennom fylket på 1700-talet, 1800-talet og tidleg på 1900-talet.



Figur 5-2: Utsnitt frå Riksantikvarens nasjonale kulturminnebase Askeladden viser registrerte kulturminne (Postveg vist med brun strek og automatisk freda kulturminne) i delar av plan- og influensområdet.

Vestland fylkeskommune gjennomførte i 2023 kml. § 9 registreringar i samband med detaljregulering for Mo vidaregåande skule. Det blei funne tre automatisk freda kulturminneområde. Dette er eit aktivitetsområde frå yngre steinalder til mellomalder (Id. 304345), eit busetnads- og aktivitetsområde frå mellomalder (Id. 304951), og ei dyrkingsflate frå folkevandringstid (Id. 305090). Frå før var det kjend ein gravhaug (id. 278855) i tunet på Mo, som opphavleg har vore del av eit større gravfelt. Kulturminneområdet id. 304345 ligg i «Storåkeren», i god avstand til planområdet. Kulturminneverdiane og kulturlandskapet på Mo er vurdert til stor verdi.



Figur 5-3: Utsnitt frå Riksantikvarens nasjonale kulturminnebase Askeladden viser registrerte kulturminne (Postveg vist med brun strek og automatisk freda kulturminne og bygningar frå 1800-talet) i delar av plan- og influensområdet.

I plan- og influensområdet er det registrert fire kulturminnelokalitetar som er automatisk freda i medhald av lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminnelova) § 4 første ledd. To av lokalitetane, begge langs E39, ligg delvis innafor planområdet. Kulturminneområdet id. 304951 inneheld fleire stolpehol og fleirfasa dyrkingslag. Kulturminneområdet id. 305090 inneheld fleirfasa dyrkingslag.



Figur 5-4: Bevarte parsellar av Den Trondhjemske postveg ved Moskog. Foto: Kjell Arne Valvik, Asplan Viak.

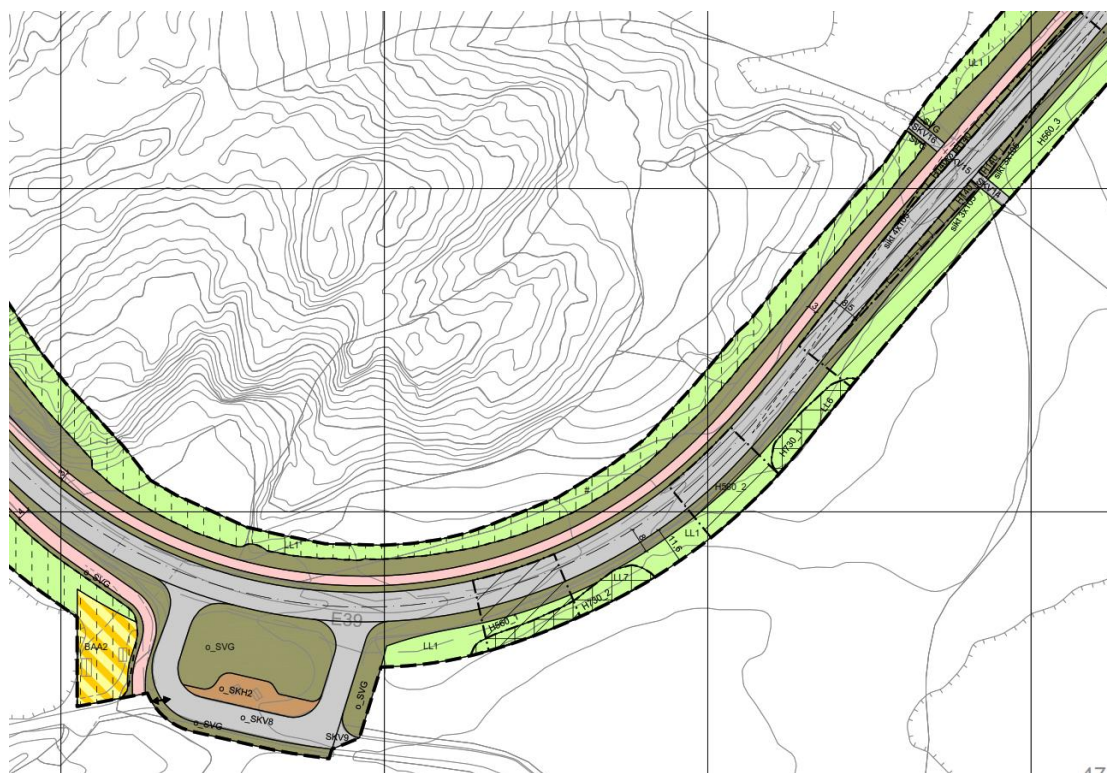


Figur 5-5: Bevart parsell av Den Trondhejske postveg ved avkøyrslø til Mo vgs. Kjelde: Google Maps.

### Verknadar av planframlegget for kulturminne og kulturmiljø

Ingen kjende automatisk freda kulturminne blir direkte råka av tiltak i planframlegget. Ein mindre del av dei to automatisk freda kulturminnelokalitetane (Id 304951 og 304951) som ligger langs E39 er regulert til H730, bandlegging automatisk freda kulturminne. Dette er i hovudsak delar av sikringssona til lokalitetane. Breiddeutvidinga av E39 er justert nordover

av omsyn til trekkja, på motsett side av kulturminnelokalitetane, og er vurdert til å vere noko positivt for kulturminneverdiane og kulturlandskapet.



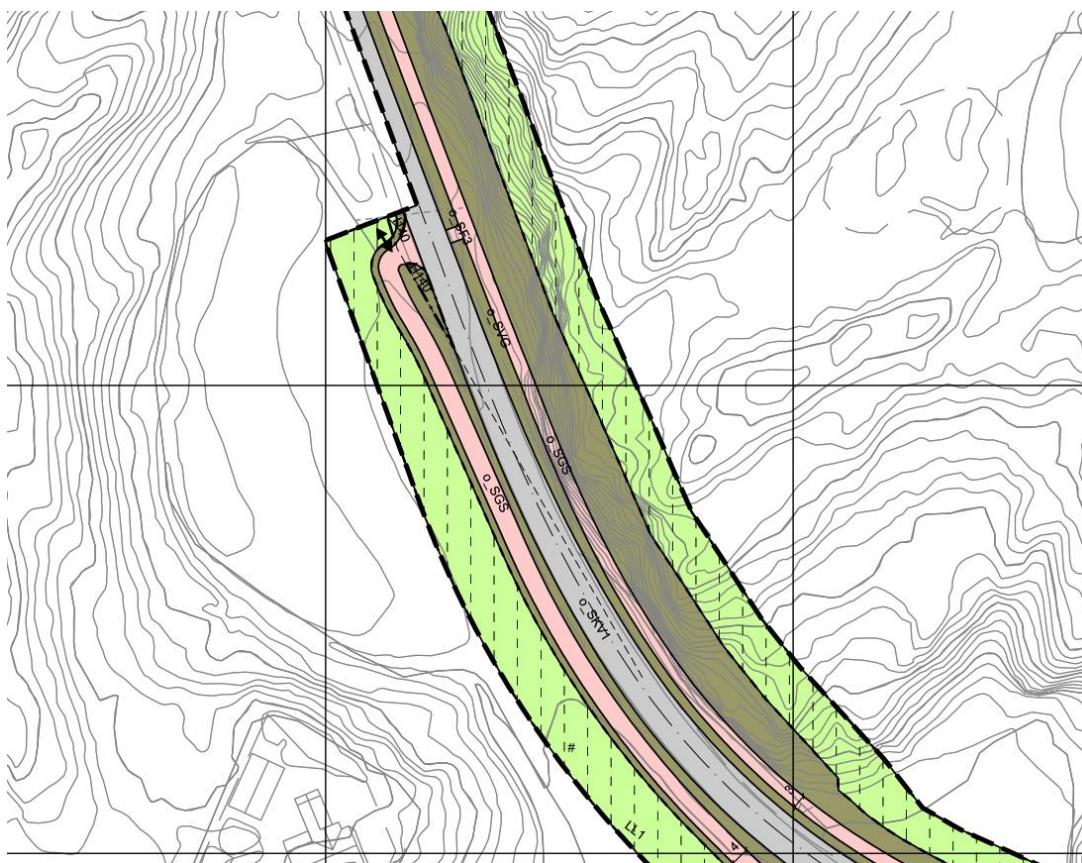
Figur 5-6. Utsnitt av plankart. Automatisk freda kulturminnelokalitetar strekker seg delvis inn i planområdet og er regulert med omsynszone H730.

Tiltaket fører ikkje til direkte inngrep i postvegtraséen, men i buffersona til denne. Endringa får noko negativ verknad ved koplinga mellom fortauet (o\_SF2) og den eksisterande postvegen. Det er ein føresetnad at det vert teke omsyn til det historiske vegfaret. Postvegen og omkringliggende areal er regulert med omsynszone H570, Bevaring kulturmiljø.



Figur 5-7. Utsnitt frå plankartet. Omsynssone H570\_1 og H570\_2, bevaring kulturmiljø.

Postvegen ved avkøyrsla til Mo vgs er regulert i tråd med dagens situasjon.



Figur 5-8. Utsnitt av plankart. Postvegen ved avkøyrsla til Mo vgs.

Samla er planendringa vurdert til å ha ubetydeleg konsekvens for kulturminne og kulturlandskap.

## 5.7. Støy

Reguleringsendringa har ingen konsekvensar for støy langs E39. Noko negativ verknad av planframlegget er støy og støv under anleggsfasen.

## 5.8. Risiko og sårbarheit

### 5.8.1. Gjeldande plan

I ROS-analyse for gjeldande reguleringsplan er følgande hendingar sett som aktuelle:

- Lausmasse-, flaum- og sørpeskred
- Klimaendring
- Ulykke i av-/påkøyrse
- Ulykke med gåande/syklende
- Andre ulukkespunkt langs veg
- Ulukke i samband med anleggstransport
- Ulukke/skade i samband med byggeprosess, anleggsfase

### 5.8.2. Reguleringsendringa

I prosjekteringsfasen for reguleringsendringa er mellom anna hendinga lausmasse-, flaum og sørpeskred nærmare undersøkt. Flaumskredfare i bekkeløpet sørvest for Hellerskvia er mellom anna undersøkt nærare for å vurdere behov for sikringstiltak.

Det er utført grunnundersøkingar og gjort geotekniske vurderingar basert på disse.

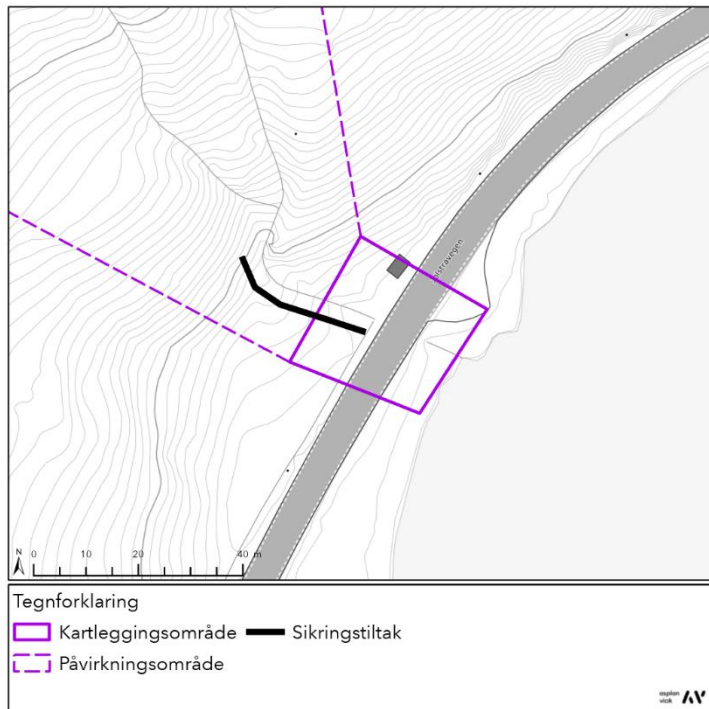
For dei resterande hendingane i ROS-analyse til gjeldande plan, fører ikkje reguleringsendringa til auke i risiko. Sjå og vurdering av verknadar for veg og trafikkforhold i kap. 5.5 der det er vurdert at trafikktryggleiken vert forbetra gjennom planendringa.

### 5.8.3. Flaumskredfare

I samband med gjeldande reguleringsplan vart det i 2015 utført skredfarevurdering for vegstrekninga. Det var då lagt inn faresone (omsynssone) i plankartet med føresegner, på to punkt der det vart aktuelt med flaumskredfare (Hellerskvia og Gjelgrova). Det er ikkje

gjort endringar i plankart og føresegner knytt til arealbruken ved Hellerskvia og Gjelgrova, og dermed vert gjeldande føresegner lagt til grunn ved utbygging.

I samband med byggeplan for g/s-veg har flaumskredpunktet ved Helleskvia blitt undersøkt nærare for å vurdere behov for sikringstiltak. For å hindre massar å gå ut av bekkeløpet i toppen av skredvifta anbefalast det å etablere inntakskontroll, ved å kanalisere løpet betre. Sjå figur under for omtrentleg plassering av sikringstiltak.



Figur 5-9: Omtrentleg plassering av sikringstiltak for å unngå at skredmassar går ut av bekkeløpet.

#### 5.8.4. Grunnundersøkingar og geotekniske vurderingar

Det er utført grunnundersøkingar og gjort geotekniske vurderingar basert på desse, sjå rapport: *Geoteknisk rapport. E39 Kusslid - Moskog, GS-veg byggeplan 16.10.2023, Asplan Viak AS*. Rapporten ligg vedlagd planen.

Mykje av den nye GS-vegen skal etablerast på friksjonsmassar eller berg, men det vil også stadvis bli meir utfordrande grunntilhøve. Nær profil 1700 -1800 (Mo-svingen) er det registrert bløt/kvikk leire i grunnen. Mellom profil 2000 til 2200 og 2300 til 2550 (rettstrekka ved Mo vgs) er det opptil 4 meter med myrmassar som enten må avdekkast



eller forbelastast før etablering av ny GS-veg og utviding av E39. Forbelastning er førebels anbefalt metode.

I anleggsfasen må det tas omsyn til funn av lag med lav bereevne mot Movatnet og på nedsida av E39. Sprenging og anleggsarbeid må skje forsiktig og med omsyn til dette.

Sjå og omtale i kap. 4.9.

## 5.9. Oppsummering av verknadar

Planendringa gjeld mindre justeringar av gjeldande plan for ny gang- og sykkelveg frå Kusslid til Moskog. Den største endringa gjeld tilrettelegging for forsterka midtoppmerking og utbetring av landbruksavkøyrsla ved Mo vgs.

Tema	Konsekvens	Kommentar
Landskap	Noko positiv	Trerekka ved Mo vgs er søkt ivareteke, forbetra plassering g/s veg i bratt terreng.
Friluftsliv og nærmiljø	Noko positiv	Aukar trafikktryggleik for mjuke trafikantar i området
Naturmangfald	Noko negativ	Anleggsarbeid <i>kan</i> gi negative verknadar for store gamle tre (svært viktig naturtype)
Naturressursar	Ubetydeleg	Uendra. Ikkje verknad på matjord meir enn i gjeldande reg.plan.
Veg- og trafikkforhold	Noko positiv	FMO-prosjekt, forbetra kryssingspunkt og avkøyrslar, tilrettelegging for landbrukskøyrstøy
Kulturminne og kulturlandskap	Ubetydeleg	Sikrar med omsynssone dei automatisk freda kulturminna. Endringa gjev større avstand til desse, og er vurdert positivt. Tiltaket fører ikkje til direkte inngrep i postvegtraséen, men i buffersona til denne. Endringa får noko negativ verknad ved koplinga mellom fortauet (o_SF2) og den eksisterande postvegen.
Støy	Ubetydeleg	Uendra. Endringane fører ikkje til endra støysituasjon i og nær planområdet.
ROS	Ubetydeleg	Uendra. Endringane fører ikkje til auka risiko og sårbarheit, i og nær planområdet.

Samla for alle fagområde medfører planendringa ein forbetra situasjon i høve gjeldande plan. Det er ei overvekt av fagtema med positiv eller ubetydeleg konsekvens. Berre naturmangfald har noko negativ konsekvens.

