



KONSEKVENsutredning – TEMARAPPORT FRILUFTSLIV E136 FLATMARK-MARSTEIN

Rauma kommune

Nasjonal PlanID: 633101423

29.09 | 2025

Prosjekt nr.:	629042-06
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	29.09.2025	Nina Rieck, AAV	Henning Myrland, AAV	Henning Myrland, AAV

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	1. gangs innsendelse til Rauma kommune

Kontaktinformasjon:

Oppdragsleder Plan AAV: Geir Syrtveit, 90886230, geir.syrtveit@vianova.no

Disiplinleder Plan AAV: Henning Myrland, 45808144, henning.myrland@asplanviak.no

Fagansvarlig Plan AAV: Nina Rieck, 98642716, nina.rieck@asplanviak.no

Trondheim/Valdres

29.09. 2025



Signatur av fagansvarlig

0 Innholdsfortegnelse

0	SAMMENDRAG	4
0.1	OM FAGTEMAET	4
0.2	FAGKOMPETANSE OG METODIKK	4
0.3	DAGENS SITUASJON OG VERDIER.....	4
0.4	SAMLET KONSEKVENSVURDERING AV HELE TILTAKET	5
0.5	AVBØTENDE TILTAK.....	6
1	TILTAKSBESKRIVELSE	7
1.1	BAKGRUNN	7
1.2	ORGANISERING AV PLANARBEIDET	7
1.3	OM STREKNINGEN	8
1.4	AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET	9
1.5	VEILINJER SOM ER UTREDET	10
2	TILTAKSBESKRIVELSE	11
2.1	VALG AV VEISTANDARD.....	11
2.2	BESKRIVELSE NY E136	12
2.3	ANDRE TILTAK.....	18
3	FAGTEMA FRILUFTSLIV	20
3.1	FRILUFTSLIV I ROMSDALEN	20
3.2	OM FAGTEMAET OG DEFINISJON AV FRILUFTSLIV	21
3.3	AVGRENSNING MOT ANDRE FAGTEMA	21
3.4	KRAV I PLANPROGRAMMET	21
3.5	NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE FØRINGER.....	21
3.6	UTREDNINGSOMRÅDET	22
3.7	KUNNSKAPSGRUNNLAG OG METODE	22
4	VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENSVURDERING.....	28
5	SAMLET KONSEKVENSVURDERING	55
5.1	USIKKERHET	56
5.2	AVBØTENDE TILTAK.....	56
6	KILDER	57

0 Sammen drag

0.1 Om fagtemaet

Miljødirektoratets håndbok M-1941 (2025) definerer og avgrenser fagtema friluftsliv slik:
«Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Fagtemaet friluftsliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet, og i naturen ellers. Forståelsen av friluftsliv inkluderer også ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønnstrukturer.

0.2 Fagkompetanse og metodikk

Vurderingene er gjort med grunnlag i eksisterende kunnskap innhentet fra offentlige databaser og andre relevante kilder. Dette inkluderer tidligere utarbeidete rapporter i prosjektet (SVV). Det er gjennomført to befaringer; vår og høst -23. Befaringer og vurderinger for denne rapporten er gjennomført av landskapsarkitekt Nina Rieck.

I henhold til planprogrammet er konsekvensutredningen gjennomført etter metodikken i Miljødirektoratets håndbok M-1941 «Konsekvensutredninger for klima og miljø».

0.3 Dagens situasjon og verdier

Friluftslivet i Romsdalen har lange tradisjoner. I dalen og på strekningen Flatmark-Marstein er aktiviteter og opplevelser først og fremst knyttet til elven Rauma med rike fiskemuligheter, men også kulper for å bade. Korte strekninger med gamle veifar følger enkelte elvestrekninger og det er felt for buldring. Det går enkelte bratte stier opp fjellsiden til Mongevatnet og Mongejura.

Gårdsbrukene på strekningen er tatt med i vurderingene da de, selv om de ligger spredt, utgjør en del av nærmiljøet i dalen og er arbeidsplass for driverne. På Trøa ligger det flere bolighus som danner et lite boligmiljø.

De fleste friluftsområdene og stiene er gitt middels og noe verdi blant annet fordi de har lav bruksfrekvens. Områder med middels verdi er knyttet til flere av gårdene og deres funksjon i dalen med utleie av jaktterreng, fiske i elven og et buldreområde på Skiri. Svært stor og stor verdi er knyttet til definerte strekninger i Rauma med særs gode fiskemuligheter.

0.4 Samlet konsekvensvurdering av hele tiltaket

Delområdenes verdi, påvirkning og konsekvens oppsummeres i tabell 1-1.

Tabell 0-1: Samlet vurdering av konsekvens i utredningsområdet

Delområder (friluftsliv)	Verdi	Påvirkning og konsekvens				
		Alt. 0	Alternativ 1		Alternativ 2	
			Påvirkning	Konsekvensgrad	Påvirkning	Konsekvensgrad
FM 1 Kors gamle kirkegård	Middels	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM2 Skiri nord	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 3 Buldre-område Skiri	Stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 4 Årstillsteinen med elvevandring	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 5 Fiske Nordre Flatmark	Stor	0	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)
FM 6 Fiske Skirimoen – Årstillsteinen	Svært stor	0	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)
FM 7 Sykkell-rute E136	Noe	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 8 Bading i Skirimoen	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 9 Fiske i Remmem	Stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 10 Mongemoen	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 11 Trømoen	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Forringet	Noe konsekvens (-)
FM 12 Monge-hammaren	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 13 Klatring i Mongejura	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 15 Nordre Flatmark	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 16 Turvei mellom Nordre Flatmark og Skiri	Middels	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 17 Nordre Skiri gård	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 18 Skiri gård	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 19 Søre Monge gård	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 20 Kors kirke	Middels	0	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)

FM 21 Marstein/Trøa – boliger	Middels	0	Forringet	Middels konsekvens (--)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 22 Tidligere friområde på Trøa	Noe	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Forringet	Noe konsekvens (-)
Konsekvensgrad for utredningsområdet		0	Noe positiv konsekvens		Noe positiv konsekvens	
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad						
Begge alternativene kommer ut med noe positiv konsekvens. Hovedårsaken er at det flere steder vil bli bedre tilgjengelighet til Rauma med fiskeplasser og badeplass pga. at E136 trekkes lenger bort fra elven. «Gamleveien» med gjenværende veibiter vil bli tilrettelagt for ferdsel. Kors kirke vil også i begge alternativene få en bedre situasjon med gang/- og sykkelvei frem til Trøa i alternativ 1 og mindre trafikk forbi kirken i alternativ 2. Boligene på Marstein/Trøa vil få en bedre situasjon i alternativ 2 der E136 legges utenom det lille stedet. For mange delområder vil ny E136 gi ubetydelig konsekvens for begge alternativene.						
Rangering	1	3			2	
Begrunnelse for rangering						
Alternativ 1 er rangert som det dårligste pga. konsekvenser i delområde 21 Marstein/Trøa. Flere gårdsbruk og bolighus som danner et lite boligmiljø vil bli påvirket negativt ved at alternativ 1 går gjennom stedet med høyere fartsgrense, økt trafikkstøy og medføre sanering av enkelte hus. Gang-/og sykkelvei anlegges på østsiden av traseen. Alternativ 2 vil medføre mindre biltrafikk og trafikkstøy da traseen legges øst for stedet. Ingen hus innløses.						

0.5 Avbøtende tiltak

Tilrettelegge for å kunne ferdes på et stisystem mot Åndalsnes på sørside av Rauma fra delområde 4 Årstallsteinen. Det er her planlagt en undergang ved kraftledningen som krysser like ved. Dersom det bygges en hengebro over Rauma, vil området kunne knyttes til et større stisystem på andre siden av elven, blant annet på en gammel ridevei.

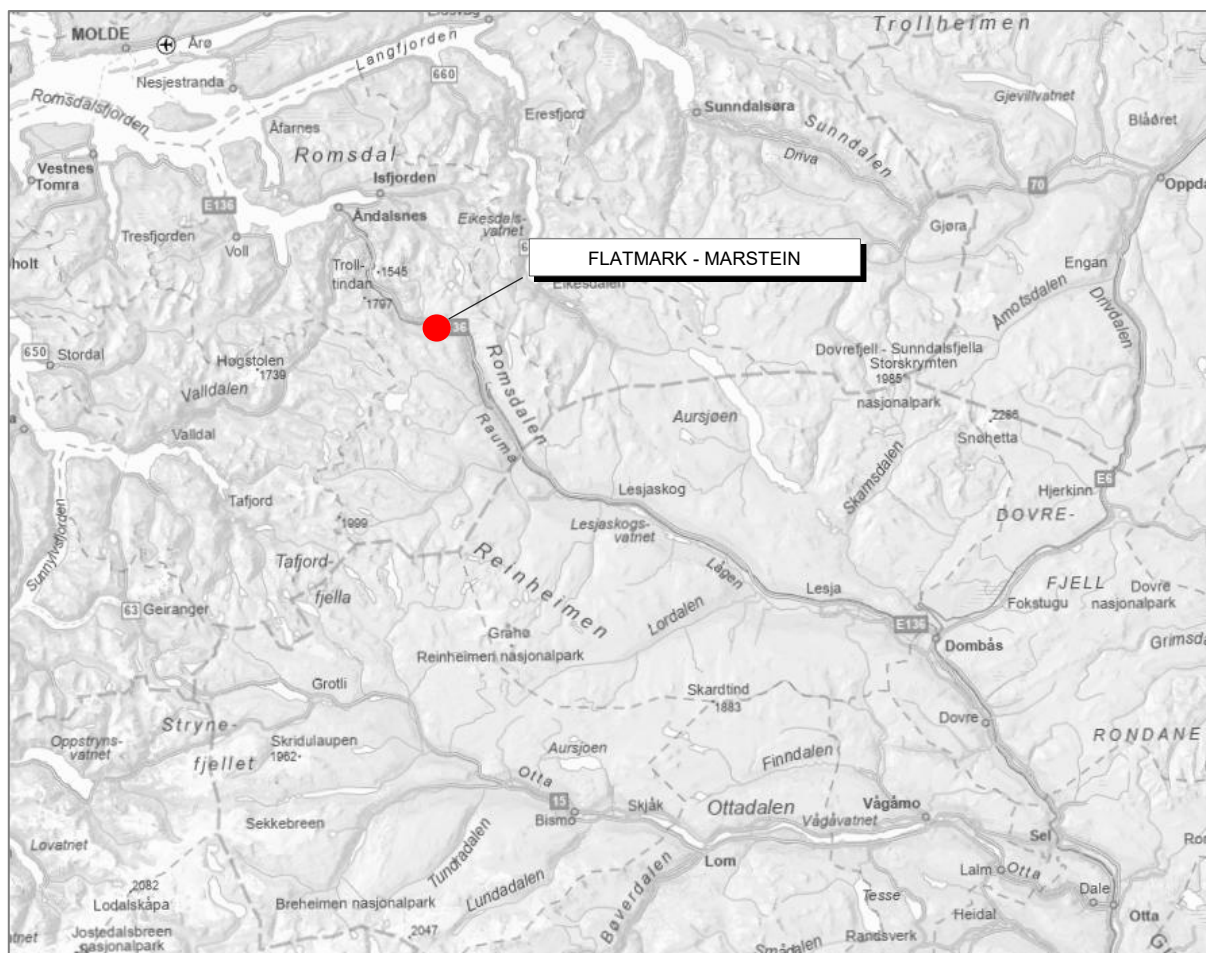
Adkomst til tursti til Mongevatnet (delområde 12) og Mongejura (delområde 13) går fra dagens E136. Adkomsten er lite tilrettelagt med f.eks. parkeringsplass. Situasjonen kan forbedres ved en mer trafiksikker og «romslig» adkomst med skilting og noen p-plasser.

1 Tiltaksbeskrivelse

1.1 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 og E136 fra Otta til Vestnes er en del av hovedveiforbindelsen mellom Nord-Vestlandet og Østlandet. Nye Veier har denne veistrekningen i sin portefølje og arbeider nå med videre utvikling av strekningen og tiltak på denne. Prosjektet Flatmark-Marstein inngår som en del av dette arbeidet. I prosjektet inngår avklaring av aktuelt veitiltak og utarbeidelse av reguleringsplan for veitiltaket på strekningen.



Figur 1-1 Strekning E136 Flatmark – Marstein

1.2 Organisering av planarbeidet

Planforslaget utarbeides for Nye Veier, som er forslagsstiller. Plan AAV er plankonsulent. Dette er et samarbeid mellom firmaene Asplan Viak, ViaNova og Aas Jakobsen. Kontakt Nye Veier AS: post@nyeveier.no

Rauma kommune er planmyndighet.

1.3 Om strekningen

Strekningen mellom Flatmark og Marstein ligger midt i Romsdalen, ca. 15-25 km sørøst for Åndalsnes. Strekningen fungerer i dag som både hovedvei og lokalvei.

Langs strekningen er det spredt bosetning med fastboende på Flatmark, Skirimoen, Skiri, Trøan, Søre Monge og ved Marstein. I tillegg er det enkelte gårdsbruk og fritidsboliger spredt langs strekningen. Store deler av veistrekningen ligger innenfor Romsdalen landskapsvernområde.



Figur 1-2 Strekningen E136 Flatmark - Marstein

E136 mellom Flatmark og Marstein er den delen av E136 som gjenstår med dårligst veistandard med den krappest kurvaturen og smaleste veibredden på hele strekningen Dombås-Vestnes. Flere steder mangler det veikuldre og grøfter, og kjøretøy må ofte utenfor veien når de møtes.

Fartsgrensen er 80 km/t, med unntak av strekningen fra Trøan til Marstein, som har 60 km/t. Gjennom svingene mellom Flatmark og Skirimoen er anbefalt hastighet 40 km/t, og 20 km/t ved kryssingen av jernbanen ved Skirimoen, der kun én bil kan passere om gangen.

Flere av forholdene for trafikkulykker og fremkommelighet kan knyttes til varierende og lav veistandard. Den lave veistandarden gjør også at veien oppleves som utrygg av brukerne. Store deler av strekningen har ikke et eget tilbud for gående og syklende.

Flom og skred kan også påvirke oppetiden på strekningen. Det har ikke vært mange stengninger på grunn av flom og skred, men det forventes at dette kan bli et økende problem som følge av en beskrevet framtidssituasjon med mer ekstremvær. Deler av strekningen er definert som skredpunkt med en skredsannsynlighet høyere enn 1/20 (skred hvert tjuende år), og andre deler av strekningen ligger innenfor varsomhetsområde for flom. Sist gang strekningen var stengt på grunn av skred var i 1986, da det gikk et skred ved Mongeura II. E136 har ikke vært stengt på grunn av flom i nyere tid.

Romsdalen er et dyptskåret daldrag mellom høye fjell, som strekker seg fra fjorden i vest til innlandet i øst. Planområdet er en del av Romsdalen landskapsvernområde. Landskapsbildet

endrer seg gjennom planområdet, fra den mer kulturpåvirkede, flatere og bredere dalbunnen på Marstein til de skredpåvirkede partiene mellom Monge og Flatmark. Her preges dalbunnen av kulturmark med ansamlinger av kampesteiner, dyrket mark og bebyggelse. Rauma elv, E136 og jernbanen slynger seg gjennom terrenget.

Romsdalen har mange kulturhistoriske spor, både fra tidlig historie, og fra nyere tid. Det er funnet spor etter mennesker helt tilbake til steinalderen innenfor planområdet og bevis for fast bosetning allerede fra bronsealderen. Det mest kjente kulturminnet innenfor planområdet er trolig Kors gamle kirkegård, første gang nevnt i skriftlige kilder i 1497. Planområdet inneholder flere SEFRAK-registrerte bygninger, både fra tidlig 1900-tallet, og fra før 1850. Spesielt for planområdet er samlingen av fire generasjoner veifar, som går parallelt og delvis i hverandre gjennom dalen. Det eldste faret trolig med røtter tilbake til middelalderen. En annen verdifull ferdselsåre er Raumabanen, som går parallelt med veifarene.

På Mongemoen og på Trømoen mot Marstein finnes flere krigsminner fra andre verdenskrig. Området var et viktig ammunisjonslager for tyskerne under krigen, og i dag ser man rester etter både bunkere, skyttergraver, veianlegg og annet.

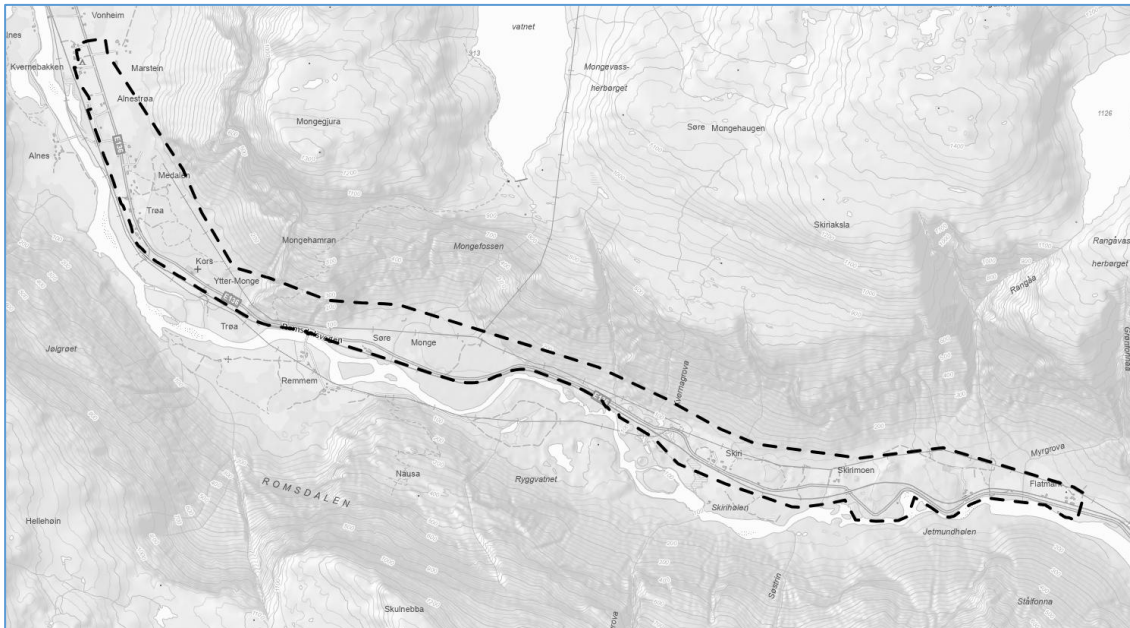
Raumavassdraget går nedover dalen, og både elvemiljøet og naturtyper i kantsonene er viktig for naturmangfoldet. Ellers preges planområdet av viktige skogsområder som er dannet gjennom de særegne skred- og rashendelsene i denne delen av Romsdalen. Det er også en del verdifullt kulturlandskap i området, med beite- og slåttemark.

Rauma elv med strandsone er et viktig nærmiljøområde, og skaper tilhørighet for beboerne med ulike aktiviteter. Jakt er også utbredt i store deler av dalbunnen under sesongen. Området blir også brukt til friluftsliv av besøkende fra regionen, samt fra inn og -utland. Buldreområdet på Skiri er mye brukt. Raumavassdraget har lange tradisjoner for fiske av sjørret og laks, og er ei kjent lakseelv på nasjonalt nivå. Kors gamle kirkegård og området rundt Årstillsteinen er tilrettelagt for besøkende, og historien kan formidles av beboere på Nordre Flatmark og Skiri.

Forbindelseslinjer i planområdet er oppstykket med driftsveier for landbruk, fiskestier, vilttråkk og gamle veifar. Dagens E136 og jernbanen er noen steder en barriere, og bryter opp dalbunnen mellom bebyggelse, inn- og utmark og Rauma elv.

1.4 Avgrensning av planområdet

Ved varsel om oppstart er det tatt med en bred korridor gjennom Romsdalen, som ivaretar arealbehovet for alle konsepter som har vært vurdert i prosjektutviklingsfasen. I sør er plangrensen lagt ved Fetjvatnet, og i nord avsluttes strekningen ved Vonheim. Stort sett hele dalbunnen mellom Rauma elv og fjellsidene langs østsiden av dalen er med innenfor planområdet. Planområdet vil bli snevret inn i forbindelse med offentlig ettersyn til kun å omfatte nødvendig areal for å kunne gjennomføre tiltaket.



Figur 1-3 Forslag til planavgrensning ved varsel om oppstart.

1.5 Veilinjer som er utredet

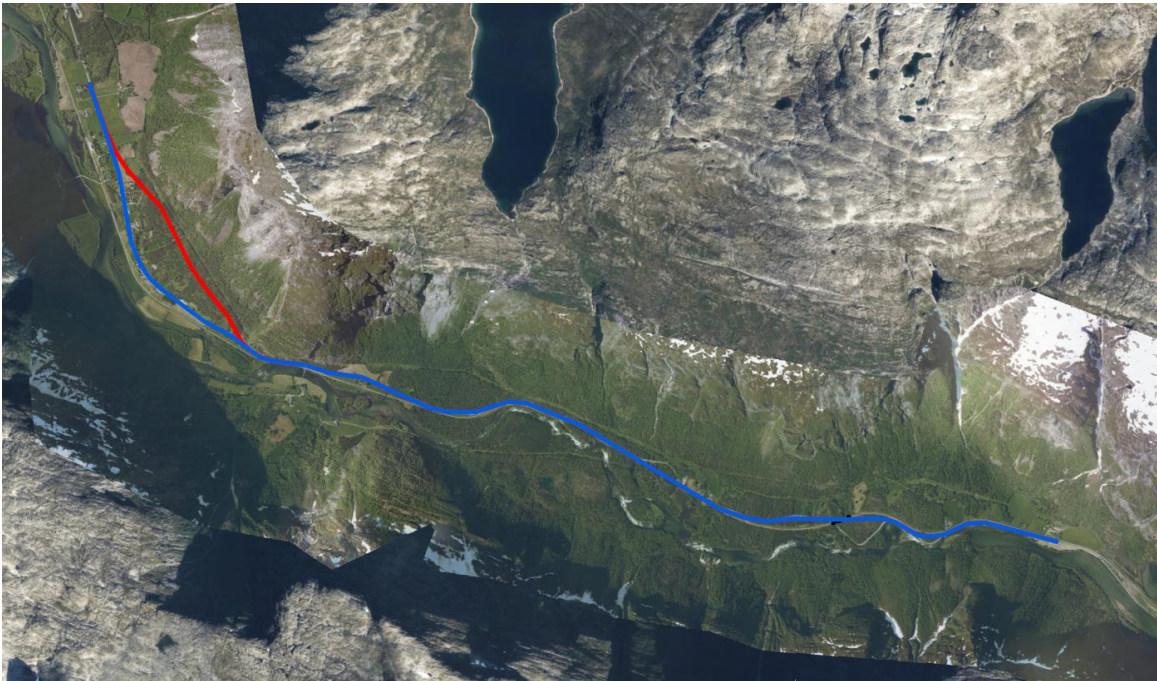
Med bakgrunn i planprogrammet, er følgende veilinjer utredet:

- **Alternativ 1:**
 - Utvikle ny vei ved å benytte mest mulig av eksisterende vei og infrastruktur
- **Alternativ 2:**
 - Utvikle ny vei ved å benytte nytt terreng

Det er kun på Marstein det foreligger to ulike alternativer.



Figur 1-4 Alternativ 1 (blå linje) og alternativ 2 (rød linje).



Figur 1-5 Flyfoto. Alternativ1 (blå linje) og alternativ 2 (rød linje)

2 Tiltaksbeskrivelse

2.1 Valg av veistandard

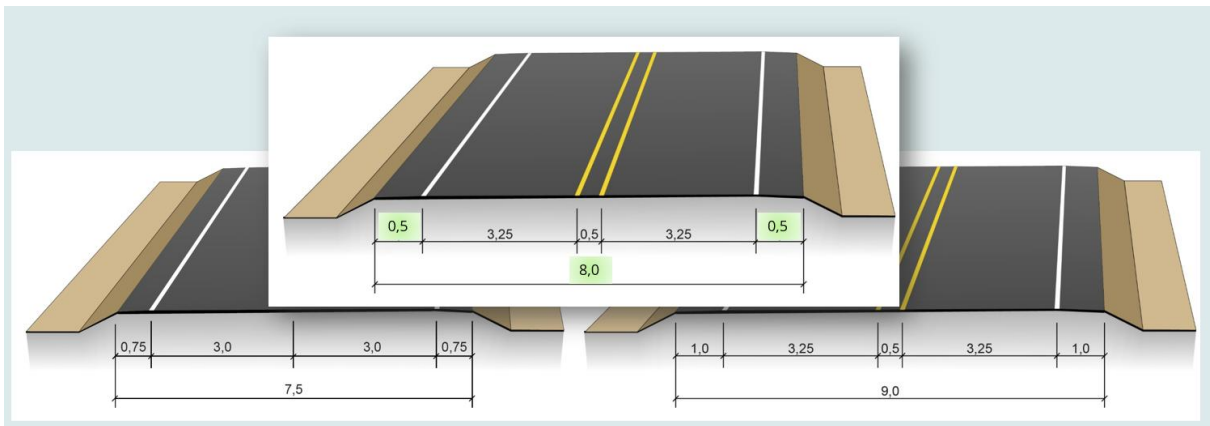
Tverrprofil

E136 er europavei og nasjonal hovedvei med dimensjonerende trafikkmengde $\text{ÅDT}_{2048} = 2500$. Andelen tunge/lange kjøretøyer er 26% som tilsvarer 650 lange/tunge kjøretøy i døgnet. Ut ifra disse forutsetningene er kravet i vegnormalen N100 Veg- og gateutforming at E136 Flatmark – Marstein skal bygges som en H1 vei med fartsgrense 80 km/t og veibredde 9 meter med forsterket midtoppmerking.

Med bakgrunn i området vi befinner oss i, og at Romsdalen har verdier av regional og nasjonal interesse, har prosjektet drøftet muligheten for å bygge en smalere vei med Vegdirektoratet. Veinormalen sier at «Veger med liten trafikk ($\text{ÅDT} < 1\,500$) og som går gjennom et sårbart/kostbart terreng, kan bygges med vegbredde 7,5 m».

Vegdirektoratet viser til at trafikkmengden på strekningen er større enn det som er indikert i kan-kravet, og med bakgrunn i stor andel lange/tunge kjøretøy anses 7,5 meter for å være for smalt. Vogntog har en bredde inkl. speil på 3,2 meter, og vogntogene møtes ofte på strekningen. Noe av problemstillingen i dag er at vogntog kjører seg av veien. Det er derfor viktig å bygge en bred nok vei med forsterket midtoppmerking.

Med bakgrunn i møte med Vegdirektoratet har prosjektet søkt fravik fra 9 meter vei, og søker om å få bygge en 8 meter bred vei, hvor skulderbredde reduseres fra 1 til 0,5 meter.



Figur 2-1 Valgt tverrprofil for E136, 8,0 meter veibredde.

Veigeometri

Horisontalkurvatur

Veiens horisontal- og vertikalgeometri tilfredstiller kravene til en H1 vei på hele strekningen. På enkelte deler av strekningen har veien i dag for lite resulterende fall, som vil si at veien har såpass lite fall i overgangen mellom to motsatte horisontalkurver at vann ikke renner bort fra veibanen.

2.2 Beskrivelse ny E136

2.2.1 Flatmark-Skiri

Prosjektet starter ved Søre Flatmark og går vestover langs jernbanen. Det er lagt inn busslomme og stopplomme som i dag, i forbindelse med kryssing av jernbanen, slik at adkomst til Søre Flatmark blir tilsvarende som i dag.

Det foreslås en felles driftsvei nord for jernbanen, for hhv, Nordre Flatmark, Midtre Flatmark og Søre Flatmark. Dette gir mulighet for at dagens adkomst til Midtre Flatmark kan legges ned, og at større driftsmaskiner får adkomst til Nordre Flatmark.

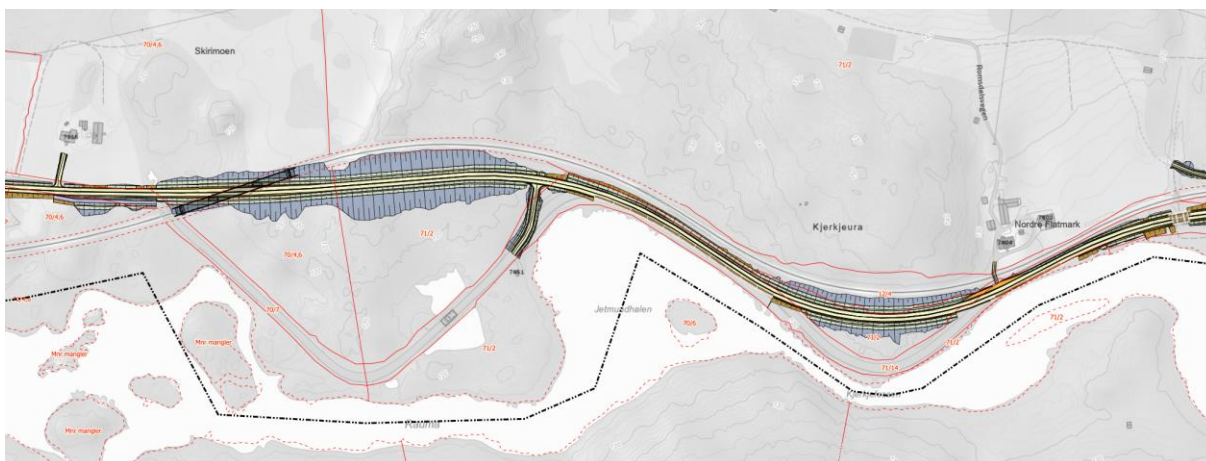


Figur 2-2 Foreslått veiløsning mellom Søndre- og Nordre Flatmark.

Mellom Søre Flatmark og Nordre Flatmark bygge det ny bru over Rangåa, slik at E136 kan legges med en slakere kurvatur parallelt med jernbanen. På denne strekningen blir det liggende igjen en

liten del av eksisterende vei mot Rauma. Denne veien kan fungere som stoppested for fiskere og turister som ønsker å stoppe på strekningen.

Ved Nordre Flatmark opprettholdes dagens adkomst med undergang under jernbanen, men situasjonen utbedres med større stopplomme med mulighet for snølagring og bedre siktforhold. Eksisterende undergang ved Rangåa og jernbaneundergangen beholdes som i dag.

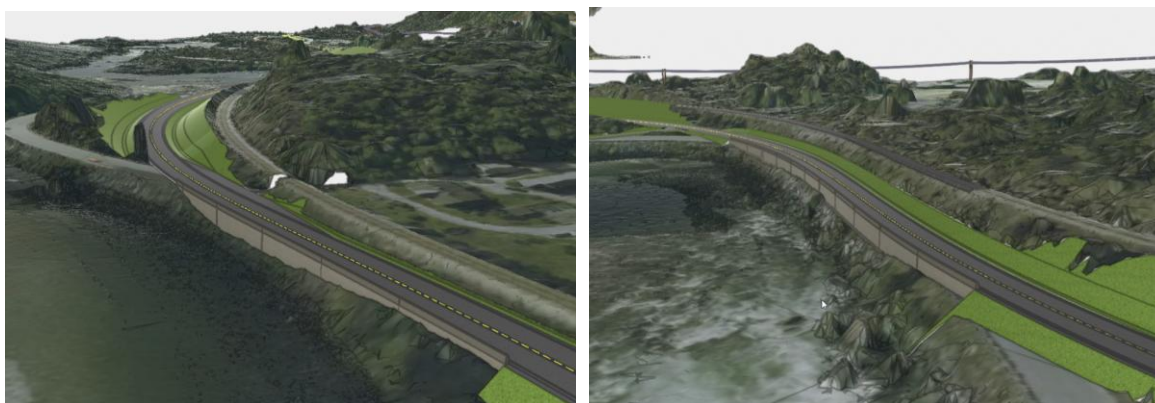


Figur 2-3 Foreslått veiløsning mellom Nordre Flatmark og Skirimoen.

På strekningen fra Nordre Flatmark og forbi Jetmundhølen er det svært smalt mellom jernbanen og elva, noe som medfører at veien må utvides noe mot elva. Løngs Jetmundhølen må veien heves ca. 2 meter for å ivareta krav til 200-årsflom.

For å unngå fylling i elva etableres det mur på de trangeste partiene. Det er i tillegg avdekket setninger/erosjon/utvasking i dagens veifylling i området og prosjektet ser videre på løsninger for erosjonssikring samtidig som naturverdiene i elva og situasjonen for laks skal ivaretas.

Eksisterende vei ved Kjerkjefossen blir liggende igjen når kurven slakes ut og ny vei legges parallelt med jernbanen. Eksisterende vei tilbakeføres i dette området til naturformål, det skal legges til rette for sti/turvei langs med elva i den gamle veilinen fram mot Jetmundhølen.

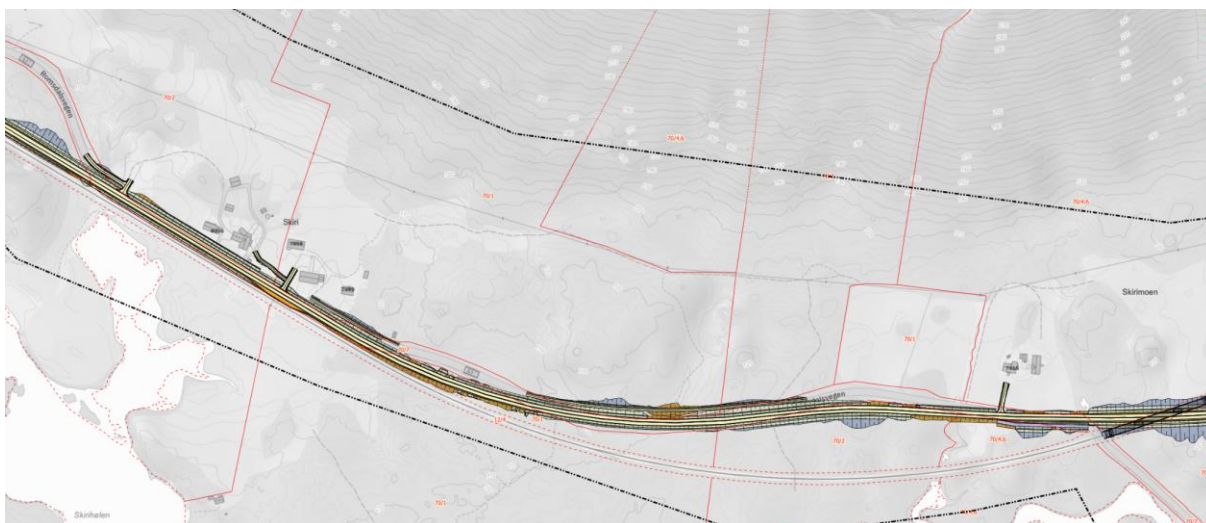


Figur 2-4 Etablering av murer ved Nordre Flatmark og Jetmundhølen.

Etter Jetmundhølen legges ny vei langs jernbanen fram til jernbanekryssingen ved Skirimoen. Eksisterende jernbaneundergang må rives, og det etableres ny jernbanebru hvor fremtidig E136

legges under. Det sikres gangadkomst under den nye jernbanebrua til områdene ned mot Rauma elv. Skjæringene gjennom ura skal tilpasses eksisterende terreng, men ligger i prosjekteringsgrunnlaget inne med en helning 1:2. Det er tenkt at steinmasser fra denne ura skal tas vare på og benyttes til erosjonssikring langs fyllingene mot Rauma.

Eksisterende E136 som blir liggende igjen får adkomst fra den nye veien i nedkant av Jetmundhølen. Veien nedklassifiseres til privat vei for grunneierne, veitrafikkutstyr som rekkverk og skilt skal fjernes, og veibredden reduseres til ca. 4 meter. I enden av veien tilrettelegges det for en liten parkeringsplass for besøkende til badeområdet i elva.



Figur 2-5 Foreslått veiløsning mellom Skirimoen og Skiri.

Videre mot Skiri får ny vei en rettere kurvatur og vil trekkes lenger unna jordene på Skirimoen. Rester av dagens vei som blir «til overs» tilbakeføres til landbruksareal, med mulighet for å etablere en driftsvei mellom Skirimoen og Skiri, som vil gi tilgang til jord og skog uten kjøring på europaveien.

På Skiri utvides veien mot bebyggelsen og det planlegges etablert en støyskerm mot bebyggelsen på eiendom 70/2, som er nærmest Åndalsnes. Antall avkjørsler reduseres til en felles avkjørsel for Skiri-gårdene, med etablering av ny gårdsvei mellom gårdene. Det etableres adkomst til driftsområdet vest for Skiri. Eksisterende planovergang for jernbanen beholdes, men det etableres en lomme mot planovergangen som letter av- og påkjøring.

2.2.2 Utøyan -Søre Monge

Etter Mongeurene og fram mot Mongeelva legges veilinja slik at man unngår kontrakurvne på dagens vei og, ny vei legges derfor i en stor kurve over dagens kontrakurver. Ny veilinja vil medføre noe skjæring inn i terrenget og en mindre fylling.

For å oppnå krav til 200-årsflom ved Mongeelva planlegges det etablert en ny stikkrenne vest for Mongebrua, slik at dagens høyde på veien kan beholdes. Det må gjøres tiltak på eksisterende brukonstruksjon, Mongebrua, for å ivareta veibredde og krav til rekkverk.



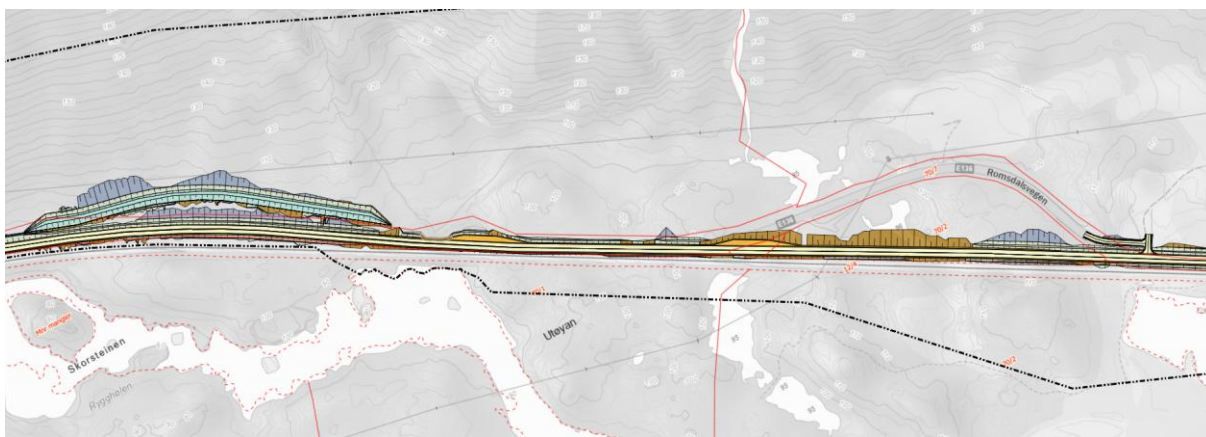
Figur 2-6 Foreslått veiløsning mellom Utøyen og Søre-Monge.

Forbi Søre Monge ligger veien i dagens trase og breddeutvides på motsatt side av gården. Sikt fra avkjørselen til Søre Monge blir bedre i ny løsning.

2.2.3 Skiri-Utøyen

Fra Skiri går veien i en rettere trase parallelt med jernbanen. Dagens kurve på veien overføres til landbruksformål (privat) og vil fortsatt sikre adkomst til jordene øst for veien. Asfalt og vegutstyr fjernes. Det legges til rette for å etablere en planfri kryssing under ny europavei og jernbanen i samme område som høyspentledningen krysser jernbanen i dag. Dette bedrer adkomsten til friluftsområdene mot elva.

På Utøyen vil veien (som i dag) ligge tett på jernbanen og breddeutvides derfor mot motsatt side (fjellsiden).



Figur 2-7 Foreslått veiløsning mellom Skiri og Utøyen.

Etter Utøyen reduseres dagens høyde på veien for å oppnå bedre sikt over et lite høydedrag.

Mellom Utøyen og Skorsteinen planlegges det rassikring (rasvoll) for å sikre vei og jernbane fra skred fra Mongeura I.

Etter høybrekket ligger veien igjen på dagens vei, med breddeutvidelse også her mot fjellsiden. Ny bredde på veien tar utgangspunkt i dagens vegrekkverk mot jernbanen. Det legges til rette for fanggrøft på denne strekningen siden det ikke vil være mulig å rassikre Mongeura II.

Det legges til rette for å kunne renske fjellsiden ved Mongeura II og etablere nett som arbeidssikring under anleggsperioden.

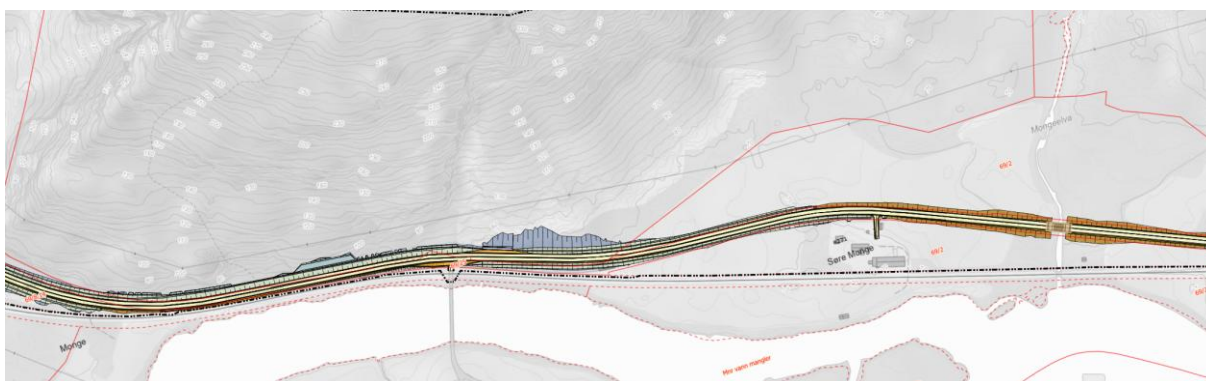
2.2.4 Søre Monge – Monge

Fra Søre Monge og langs Mongehamran vil veien gå i stor skjæring, med skjæringshøyde opp mot 30 meter.

Mot Mongehamran utbedres veien med å rette ut kurver og legge veilinjen lenger inn mot ura/fjellsiden for å kunne gi bedre plass for adkomst til Remmem bru og Remmem. Det etableres busslomme og stopplomme på hver sin side av E136 ved avkjøringen til Remmem.

Forbi Mongehamran utvides dagens vei fra veikant mot jernbanen og inn mot fjellsiden. Det etableres veigrøft/fanggrøft som vil være bredere enn vanlig veigrøft. Nord for den største fjellskjæringen legges veilinjen noe bort fra fjellsiden, for å redusere omfanget på fjellskjæring.

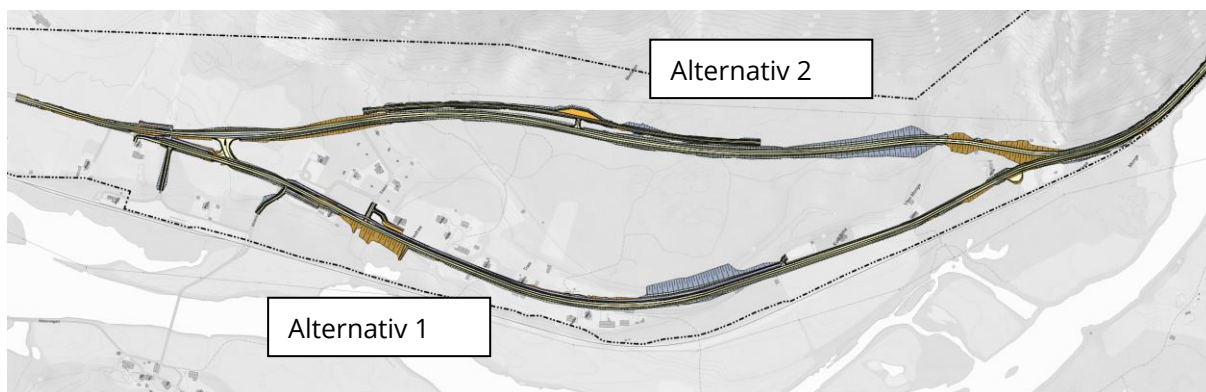
Dagens hus, som ligger tett på dagens vei i svingen mot Trøa, innløses.



Figur 2-8 Foreslått veiløsning mellom Søre-Monge og Monge.

Fra Mongehamran og fram til Marstein er det vist to ulike alternativer for etablering av ny E136:

- Alternativ 1: Ny vei i dagens trase.
- Alternativ 2: Ny vei i ny trase lenger vest for bebyggelsen på Marstein.



Figur 2-9 Alternativ 1 og alternativ 2 på Marstein.

2.2.5 Monge – Marstein

Alternativ 1:

Forbi Kors kirke følger veilinja dagens trasé og breddeutvides mot jernbanen. Veien sideforskyves ca. en halv veibredde for å få større avstand til milesteinen og kirkegårdsmurene ved Kors kirke. Videre inn mot Trøan rettes kurvene ut, og veien legges lenger inn i terrenget for å unngå kulturminneområdet og gravrøysene sør for Trøan. Deler av dagens vei som blir «til overs» overføres til landbruksformål (privat).

Alternativet medfører at flere hus og bygninger langs dagens E136 må innløses. Det etableres ny gang- og sykkelveg på østsiden av veien, som trekkes helt fram til Kors kirke.



Figur 2-10 Alternativ 1, ny vei forbi gjennom Marstein i gjeldende trasé.

Alternativ 2:

Alternativ 2 medfører ny vei i ny trasé, som går bort fra dagens trasé like etter Mongehamran. Ny trasé vil gå i bakkant av Kors kirke og gå videre inni skog-/utmarksområdet øst for bebyggelsen på Marstein.

Ny trasé vil gå i skog- og utmarksområdet vest for bebyggelsen på Marstein fram til den møter dagens E136 på Alnestrøa. Det etableres ny driftsvei parallelt med ny E136 for å unngå mange driftsadkomster langs ny vei.

Det etableres et nytt kryss der ny E136 møter dagens trase på Alnestrøa. Der etableres det også en bussholdeplass.



Figur 2-11 Alternativ 2, ny vei forbi gjennom Marstein i gjeldende trasé.

2.3 Andre tiltak

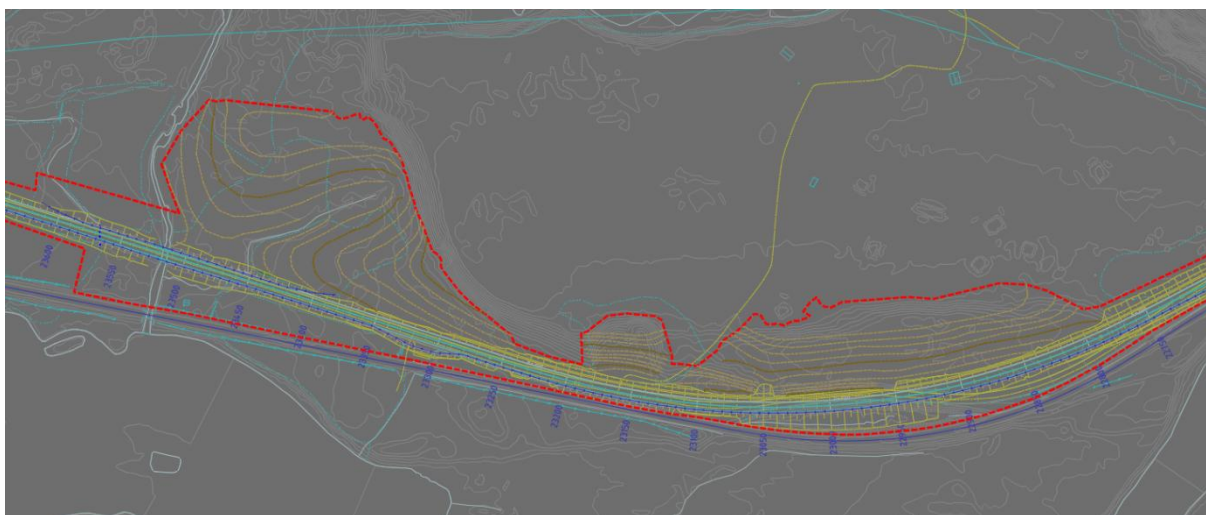
2.3.1 Om driftsadkomster

Driftsadkomster er ikke tegnet opp. Det er lagt til grunn at antall driftsadkomster skal reduseres, men likevel ivareta grunneieres behov. Antall driftsadkomster, og hvilke som skal utgå eller opprettholdes angis i reguleringsplankartet.

Avkjørsler til boliger som ikke blir vesentlig endret i forhold til i dag (horisontalt og/eller vertikalt) er ikke tegnet inn i geometrien. Antall og hvilke som skal opprettholdes, vil bli angitt i plankartet.

2.3.2 Deponiområder

Det er sett på mulighet for etablering av permanente deponiområder på strekningen mellom Mongeelva og Mongeura II. Foreløpige beregninger viser at det er mulig å deponere ca. 60 000 m³ med masser i området. Deponiet er foreslått utformet med naturlige skråninger og tilpasning mot eksisterende terreng mot platået ved Mongemoen.



Figur 2-12 Plassering av deponiområder ved Monge.

2.3.3 Gjenværende veibiter

Ved utbedring av eksisterende vei er det behov for å slake ut noen av kurvene på veistrekningen slik at de tilfredsstiller krav til ny veistandard. Dette medfører at på en del steder blir eksisterende veistubber liggende igjen ved siden av ny E136. Prosjektet har lagt opp til følgende gjenbruk av veistubbene som blir liggende igjen:

1. Ny vei legges lenger unna elven, eksisterende vei som bli liggende igjen kan benyttes som stoppested for trafikk og adkomstløsning for grunneiere ned mot elva.
2. Veien som blir liggende igjen på utsiden av ny vei og ned mot Jetmundhølen tilbakeføres til naturformål. Det skal ivaretas en sti/turvei langs traséen fram til Kjerkjefossen.
3. Veien nedskaleres til grusvei, veibredden halveres til ca. 4 meter, alt av trafikkutstyr som rekkverk, skilt osv. fjernes. Veien skal være kjørbart helt fram til undergangen ved

Skirimoen, hvor det tilrettelegges for en liten gruset parkeringsplass og snumulighet for bil.

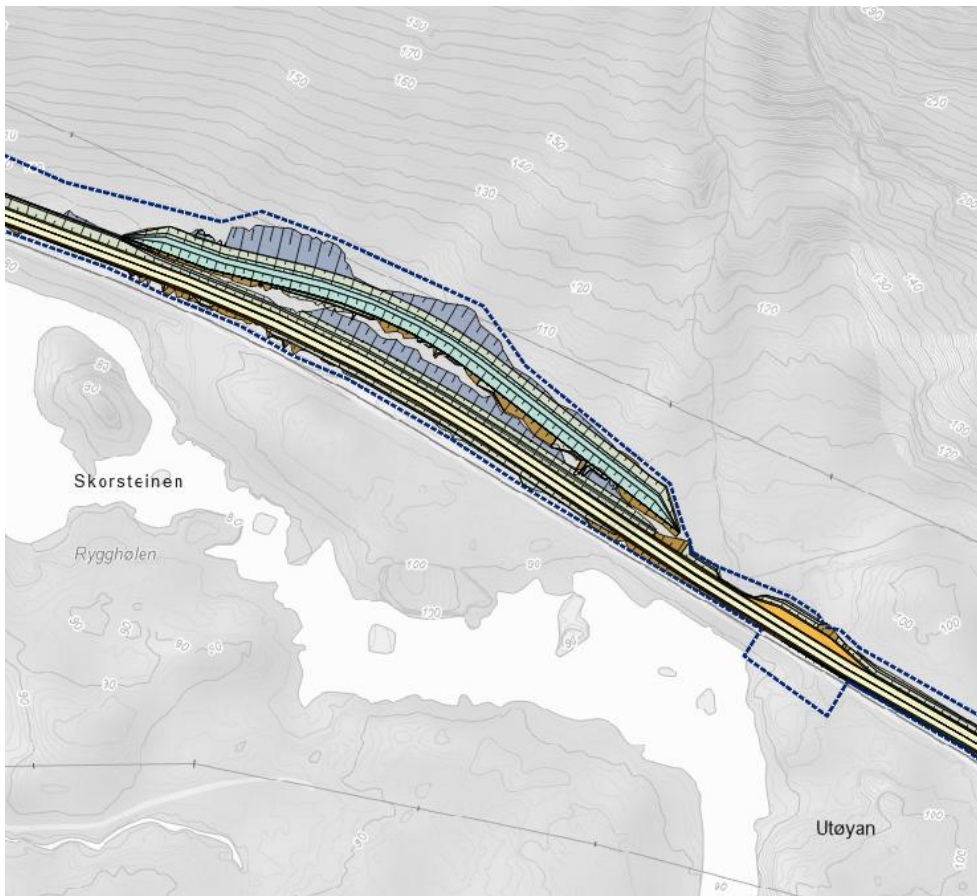
4. Veien nedskaleres og inngår i lokal driftsvei mellom Skiri og Skirimoen.
5. Veien nedskaleres og inngår i lokal driftsvei mellom Skiri og Skirimoen.
6. Veien blir liggende igjen som i dag og vil inngå i et miljø med flere generasjoner med fredede veifar. Det planlegges en undergang under ny vei og jernbane i området som gir bedre adkomst for myke trafikanter mot områdene ved Utøyan og Rauma elv.
7. Veien er fredet og restene av eksisterende vei skal ivaretas og ligge igjen for å vise tidligere veilinje.
8. Veien er fredet og restene av eksisterende vei skal ivaretas og ligge igjen for å vise tidligere veilinje.
9. Veien er fredet og restene av eksisterende vei skal ivaretas og ligge igjen for å vise tidligere veilinje. Veien kan inngå som driftsvei for landbruket.



Figur 2-13 Plassering av deponiområder ved Monge.

2.3.4 Etablering av skredvoll

For å ivareta sikkerhet mot skred på strekningen skal det etableres en skredvoll ved Mongeura I. Skredvullen bygges opp med 1:1,5 skråning mot veien, og mur i bakkant som plastres.



Figur 2-14 Etablering av skredvoll ved Mongeura II.

3 Fagtema friluftsliv

3.1 Friluftsliv i Romsdalen

Romsdalen er preget av bratte fjellsider og bergvegger som gjør friluftslivet lite tilgjengelig for mange brukergrupper. Dalen som ligger mellom Dovrefjell/Sunndalsfjella nasjonalpark og Reinheimen nasjonalpark i sør, har mange kjente, ikoniske og krevende fjelltopper som Trolltinden, Trollveggen, Romsdalshornet, Breitinden osv. Fjellene har lokket turister fra inn- og utland gjennom mange år, og hotellnæringen i Åndalsnes bærer preg av dette.

Raumabanen som går ned dalen fra Dombås til Åndalsnes, ble åpnet i 1924 og har transportert mange utenlandske turister til Vestlandets fjell og fjorder. Utsikten fra togkupeene mellom de 6 tunnelene og over de 32 broene som toglinjen passerer har fasinert og overveldet mange, og bidratt til grunnlaget for turismen i dalen. Den dramatiske dalen har på mange måter blitt betraktet mer enn den har blitt «brukt», pga. sin utilgjengelige natur.

Laksefiske i Rauma har vært en inntektskilde for flere av gårdene i dalen ved salg av fiskekort og overnattingsmuligheter. «Lakselorder» har vært rodd over elven og ledet til de beste fiskeplassene. I mange år var elven under rotenonbehandling for lakselus, men er nå friskmeldt.

Det er få hytter i dalen, de er konsentrert til Bjorli lenger øst der det er alpinbakker og oppkjørte løyper. Fra Bjorli starter den bratte nedstigningen i Romsdalen.

3.2 Om fagtemaet og definisjon av friluftsliv

Hovedmålet med konsekvensutredningen for fagtema friluftsliv er å skaffe kunnskap om viktige områder for friluftsliv og nærmiljøkvaliteter i plan- og influensområdet, slik at dette kan legges til grunn ved utvikling og valg av alternativer. Dokumentasjonen er basert på tilgjengelige kilder, litteratur, samtaler med grunneiere og befarung.

Miljødirektoratets håndbok M-1941 (2025) avgrensner fagtema friluftsliv slik:

«Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Fagtemaet friluftsliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet, og i naturen ellers. Forståelsen av friluftsliv inkluderer også ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønnstrukturer.

Friluftsliv er en samhandling mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse. Naturopplevelse inkluderer også det å oppleve kulturminner i natur, og å forstå og oppleve landskapets historie. Temaet kulturminner og kulturmiljøer berører temaet friluftsliv ved å tilføre friluftslivsopplevelser en ekstra dimensjon.

3.3 Avgrensning mot andre fagtema

Tema friluftsliv, landskap og kulturmiljø overlapper hverandre, men har ulike innfallsvinkel i tilnærmingen. For friluftsliv vil kulturminnene være «attraksjoner» i landskapet, og for landskap og naturmiljø kan særegne forekomster (utsikter eller opplevelse av dyretråkk/spillplasser) gi dybde i friluftsopplevelsen. Se for øvrig omtale i kapitel 4.2.

3.4 Krav i planprogrammet

I Planprogram for E136 Flatmark- Monge - Marstein beskrives fagtema slik:

Friluftsliv	Få kunnskap om verdifulle områder for temaet og belyse konsekvensene av planforslaget. Vurdere om planen svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet.	Ja	Fagrapport	M-1941
-------------	--	----	------------	--------

Figur 3-1. Fagtema friluftsliv i hht. planprogrammet.

3.5 Nasjonale, regionale og lokale føringer

Stortingsmeldinga om friluftsliv (**St.meld. 18, 2015-2016 «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet»**): Meldingen inneholder blant annet tiltak og føringer for å ivareta arealer for friluftsliv i fjellområder.

Miljøverndepartementet, 2014. **Nasjonal strategi for eit aktivt friluftsliv**. En satsing på friluftsliv i kvardagen 2014-2020. Den statlege friluftlivspolitikken har fire nasjonale mål:

- Alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærområdet
- Områder av verdi for friluftsliv skal sikres og forvaltes slik at naturgrunnlaget blir tatt vare på
- Allemannsretten skal holdes i hevd
- Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal medvirke til å fremme et aktivt friluftsliv og skape helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlige nærmiljø

Nasjonale miljømål

Regjeringen fastsetter de nasjonale miljømålene hvert år gjennom statsbudsjettet. Et av miljømålene sier at friluftslivet sin posisjon skal tas vare på og videreutvikles gjennom ivaretagning av allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av viktige friluftsområder, og stimulering til økt friluftaktivitet for alle.

Friluftslivets år 2025 har som mål å øke oppmerksomheten om friluftsliv og deltakelsen i alle deler av befolkningen. Satsingen er et samarbeid mellom Klima- og miljødepartementet, frivillige organisasjoner, lag og foreninger.

Friluftsrådet Møre og Romsdal utarbeider arbeidsplaner for hvert år der bærekraftig friluftsliv er målet. Rådet samarbeider med kommunene i fylket. «Stikk UT» er det viktigste verktøyet for å nå bredt ut til målgruppene som er barn, voksne, eldre og funksjonshemmede. I Rauma kommune er det ca. 27 turmål.

Norsk Fjellfestival i Romsdalen ble arrangeres for 26 gang i Romsdalen i 2024. Et stort og viktig arrangement.

Rauma kommune, kommunedelplanen for 2006 til 2027 har som intensjon å være den «beste kommunen for naturglade mennesker». «Gleden ved nærhet til flott natur fremheves av innbyggerne som en svært viktig verdi ved å bo i Rauma».

3.6 Utredningsområdet

Tiltaks- og planområdet omfatter alle områder som blir direkte påvirket av arealbeslag fra den planlagte utbyggingen som er kjent på dette tidspunktet.

Influensområdet utgjør det området som vil bli berørt av tiltaket utenfor planområdet. Med berørt menes her påvirkning/endring som i vesentlig grad påvirker forståelsen og opplevelsen av friluftslivet og nærmiljøet, tiltakets lokalisering og utforming og visuelle opplevelseskvaliteter i omgivelsene.

3.7 Kunnskapsgrunnlag og metode

Denne utredningen er en sammenfatning av offentlig kjente opplysninger om friluftsliv og nærmiljø i plan- og influensområdet. Området er også befart vår og høst 2023.

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet og metodikk etter Miljødirektoratets veileder M-1941 (2025) «Konsekvensutredninger for klima og miljø». Planområdet er inndelt i 21 delområder (FM) som er vurdert hver for seg med hensyn til verdi, påvirkning og konsekvens.

Det er utarbeidet verdikart for hele strekningen som viser geografisk plassering av delområdene for friluftsliv og nærmiljø. Navn fra verdikartet er benyttet i beskrivelsen.

3.7.1 Inndeling av delområder

Med utredningsområdet menes plan- og influensområdet.

Delområder for friluftsliv er konsentrert til Rauma og dalbunnen og med merking av enkelte stier som fører opp i fjellet. Gårdsbruk og boliger er også avsatt som delområder da de har betydning for nærmiljøet og aktiviteter i dalen.

3.7.2 Vurdering av verdi

Det er kun de opplistede verdikriteriene som kan brukes for å vurdere verdi. Forhold som omhandler verdi utover disse kriteriene skal ikke verdsettes i fagutredning for friluftsliv. Disse forholdene verdsettes i andre fagutredninger. Kriteriene brukes så langt de er relevante. Kriteriene kan kun forsterke hverandre og verdikriterier med lav verdi ikke kan trekke ned høy verdi (M-1941).

Verdisettingen av friluftsliv og nærmiljø er rangert etter følgende skala:

Tabell 3-1 M-1941 sin verdiskala. Kilde: Miljødirektoratet.

Verdikriterier	Ubetydelig	Noe	Middels	Stor	Svært stor
Bruker-frekvens	Ikke nevneverdig bruk	Brukes av noen	Brukes av flere, ofte med innslag av regionale brukere	Brukes av mange Flere regionale brukere	Brukes av svært mange Nasjonale brukere
Kvalitet	Få eller ingen opplevelses-kvaliteter Har i liten grad en funksjon som adkomst-sone eller sammenheng	Noen natur- eller kultur-historiske opplevelses-kvaliteter Har begrenset funksjon som adkomst-sone/ sammenheng Begrenset størrelse/ utstrekning	Flere natur- eller kultur-historiske opplevelses-kvaliteter Har i noen grad en funksjon som adkomst-sone eller sammenheng Noe tilrettelagt for spesielle aktiviteter eller grupper Godt lydmiljø Tilstrekkelig utstrekning for å utøve de ønskede aktivitetene	Mange natur- eller kultur-historiske opplevelses-kvaliteter Har en viktig funksjon (sammenheng/ad-komst/parkering) Godt egnet for en eller flere enkelt-aktiviteter som det ikke finnes like gode alternative områder til Godt tilrettelagt for spesielle aktiviteter eller grupper Godt lydmiljø Stor nok utstrekning for å utøve de ønskede aktivitetene	Svært mange natur- eller kulturhistoriske opplevelses-kvaliteter Har en svært viktig funksjon (sammenheng/ad-komst/parkering) Spesielt godt egnet for en eller flere enkelt-aktiviteter som det ikke finnes like gode alternative områder til Svært godt tilrettelagt for spesielle aktiviteter eller grupper Godt lydmiljø Svært stor utstrekning
Betydning	Har ikke symbolverdi Ikke brukt/egnet i undervisnings-sammenheng	Har noe symbolverdi i lokal sammenheng I liten grad brukt/egnet i undervisnings-sammenheng Brukes av personer i nærområdet/-bydelen	Har en spesiell symbolverdi i regional sammenheng Egnet/noe brukt i undervisnings-sammenheng Brukes av personer fra hele kommunen	Har en spesiell symbolverdi i regional/nasjonal sammenheng Godt egnet/mye brukt i undervisnings-sammenheng Brukes av personer fra regionen	Har en spesiell symbolverdi i nasjonal sammenheng Svært godt egnet/svært mye brukt i undervisnings-sammenheng Brukes av personer fra hele Norge
Bymarker					Alltid svært stor verdi

3.7.3 Tiltakets påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det berørte delområdet.

Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Det er kun områder som blir varig påvirket som vurderes. Påvirkning kan være direkte eller indirekte, reversibel eller irreversibel, kvantitativt og/eller kvalitativt og positiv eller negativ. Påvirkning på friluftslivsverdier handler om at funksjoner forringes, eventuelt at sammenhenger helt eller delvis brytes opp.

Tabell 3-2 for vurdering av påvirkning.

	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Endring i attraktivitet	Området blir utvidet og/eller får positive fysiske/visuelle endringer	Ingen eller liten reduksjon i attraktivitet	Redusert attraktivitet på grunn av visuelle virkninger, støy eller annen forurensning	Svært redusert attraktivitet på grunn av visuelle virkninger, støy eller annen forurensning	Områder mister sin attraktivitet på grunn av visuelle virkninger, støy eller annen forurensning
Arealbeslag	Ingen reduksjon i areal	Ingen eller liten reduksjon i areal	Arealbeslag eller fysiske endringer som reduserer området	Arealbeslag eller en fysisk endring som i stor grad reduserer området	Friluftsområdet bygges ned og forsvinner
Tilgjengelighet	Bedre tilgjengelighet: bedre adkomst og/eller eksisterende barrierer/stengsler blir fjernet	Ingen eller lite redusert tilgjengelighet	Noe redusert tilgjengelighet: vanskeligere adkomst til området, stengsler og/eller barrierer	Svært redusert tilgjengelighet: flere adkomstmuligheter til området blir fjernet. Flere barrierer og/eller stengsler etableres i eller ved området	Området blir utilgjengelig. Barrierer, stengsler i eller ved området gjør området utilgjengelig for bruk. Adkomstmuligheter fjernes
Forurensning	Redusert forurensning (støy, støv, avrenning)	Ingen eller liten økning i forurensning (støy, støv, avrenning)	Noe økt forurensning (støy, støv, avrenning)	Økt forurensning (støy, støv, avrenning)	Vesentlig økt forurensning (støy, støv, avrenning)
Funksjon	Funksjon opprettholdes og underbygges	Funksjon uendret	Funksjon endres stor	Redusert funksjon	Dagens funksjon forsvinner

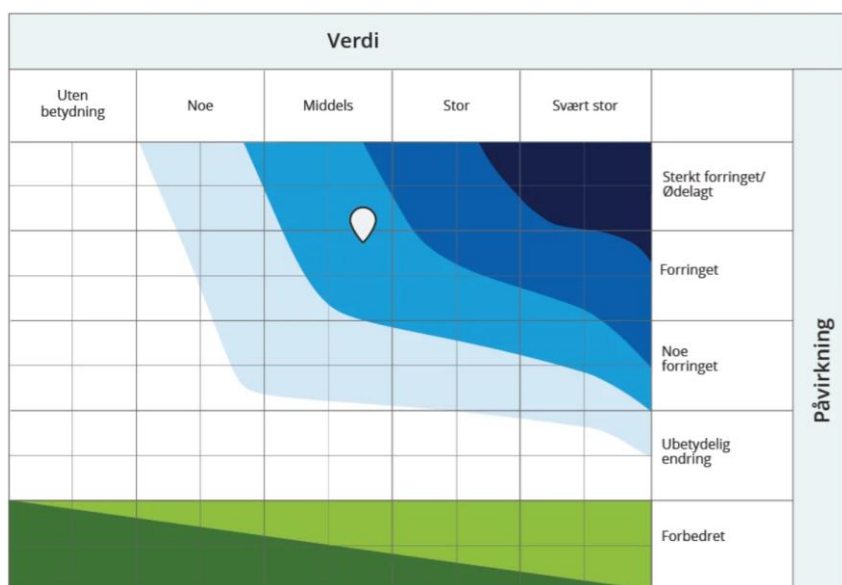
Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn, og går fra sterkt forringet til forbedret. Skalaen utgjør y-aksen i konsekvensvifta. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til situasjonen i referansesituasjonen (0-alternativet). Ubetydelig endring utgjør 0-punktet på skalaen.

3.7.4 Konsekvens for delområder og alternativer

Konsekvensene vurderes opp mot 0-alternativet som er dagens situasjon. Vurdering av konsekvens gjøres over tre trinn. I trinn 1 (steg 4) vurderes konsekvens for hvert enkelt delområde for friluftsliv, i trinn 2 (steg 5) vurderes konsekvenser for de samlede friluftslivsområdene. I trinn 3 sammenstilles konsekvenser for alle klima- og miljøtema.

Med utgangspunkt i verdi og påvirkning fastsettes konsekvensen for det enkelte delområde ved hjelp av konsekvensvifta (se under, figur 4-2). Konsekvensen for hvert delområde framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning.

Hva som vektlegges i hvert enkelt prosjekt, gjøres på grunnlag av en faglig vurdering. I tillegg gis en vurdering av relativ forskjell i rang, der det gjøres tydelig hvilke alternativer som er relativt like og hvilke som er alternativer som er vesentlig bedre eller dårlige. Alle konsekvensvurderinger av delområder begrunnes av fagutreder, og eventuell beslutningsrelevant usikkerhet beskrives.



Figur 3-2: Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

Skala	Forklaring	RGB-fargekode
Svært alvorlig konsekvens ----	Den mest alvorlige konsekvensen som kan oppnås for delområdet. Brukes kun for delområder med stor eller svært stor verdi.	0, 32, 96
Alvorlig konsekvens ---	Alvorlig konsekvens for delområdet.	0, 112, 192
Middels konsekvens --	Middels konsekvens for delområdet.	0, 176, 240
Noe konsekvens -	Noe konsekvens for delområdet.	212, 255, 254
Ubetydelig konsekvens 0	Ingen eller ubetydelig konsekvens for delområdet.	251, 255, 255
Noe/betydelig positiv konsekvens + / ++	Forbedring (+) eller betydelig forbedring (++)	146, 208, 80
Stor/svært stor positiv konsekvens +++ / ++++	Stor forbedring (+++) eller svært stor forbedring (+++). Brukes i hovedsak der områder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdøkning som følge av tiltaket.	0, 176, 80

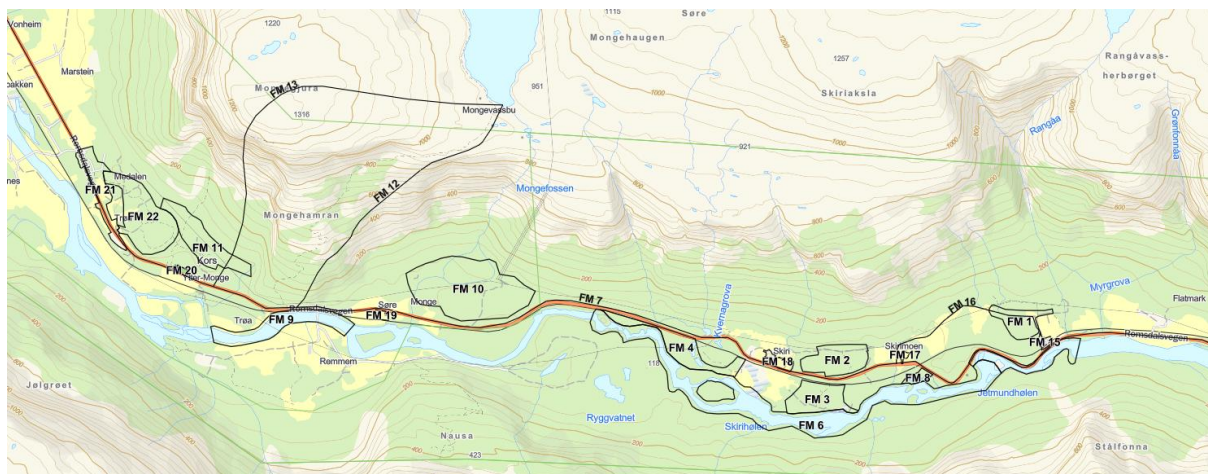
Figur 3-3: Skala og veiledning for konsekvensgrad av delområder.

Til slutt skal det fastsettes samlet konsekvensgrad for friluftsliv som begrunnes. Det skal framgå tydelig hva som har vært utslagsgivende for den samlede konsekvensen for temaet. Alternativene rangeres.

4 Verdi, påvirkning og konsekvens

4.1.1 Utredningsområdet

Utredningsområdet omfatter deler av Romsdalen på strekningen Flatmark - Marstein. Influensområdet går på begge sider av E136, og avgrenses i sør av elven Rauma og i nord av den bratte fjellsiden som følger dalen. Områdene spenner fra boligområder/gårder (verdi for nærmiljøet), aktiviteter knyttet til Rauma med fiske og bading og områder som har verdi for turgåing og opplevelser.

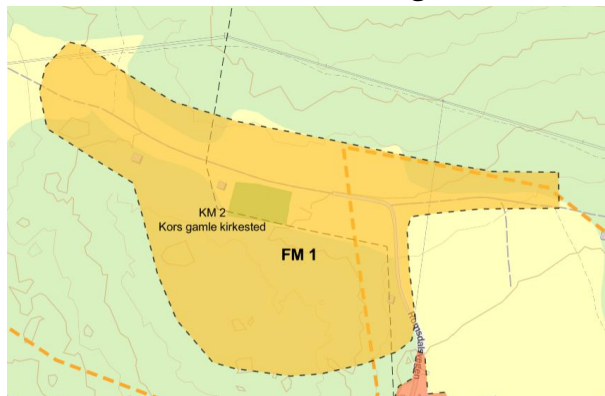


Figur 4-1. Kartet viser delområdene som omtales i kapitlet.

4.1.2 Inndeling i delområder

De fleste delområdene er beskrevet og verdisatt av SVV (E136 Flatmark – Monge – Marstein. Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning, 2021) - *(satt i kursiv)*. De øvrige er beskrevet av Asplan Viak. Nummerering av delområdene avspeiler dette. Gårdsbruk er tatt med i vurderingene da de, selv om de ligger spredt, utgjør en del av nærmiljøet i dalen og er arbeidsplass for driverne.

Delområde 1 Kors Gamle kirkegård (SVV)



Kors gamle kirkegård ligger i et skjermet landskapsrom nord for Kjerkjeura, og er vernet etter Kulturminneloven. Ferdelsvegen fra 1700-tallet går gjennom delområdet. Kirkegården har stor kulturhistorisk opplevelsesverdi, men ses også i sammenheng med det naturskjønne området med den

spennende blokkura til Kjerkjeura. Fravær av støy og inngrep er en stor kvalitet ved området. Den rolige og beskyttede atmosfæren innbyr til «meditativt og åndelig» opphold. Beboere på Nordre Flatmark gård skjøtter området, og legger til rette for besøkende og overnattingsgjester tilknyttet gårdsturismen på gården, samt menighetsmiljøet i kommunen. Det blir arrangert gudstjenester, samt andre tilstelninger som konserter på kirkegården, hvor turer oppom ura er en del av opplevelsen (samtale grunneier Per Bersås). Stedet har gjennom denne bruken en symbolverdi og dagens beboere på gården har sterk stedstilknytning til området. Området er offentlig tilgjengelig for besøkende, med avkjørsel gjennom gårdstunet og tilrettelagt parkering på nordsiden av gårdsbebyggelsen. Adkomsten kan oppleves noe privat. Forvaltningsplanen for Romsdalen landskapsvernområde (2010) påpeker at området er tilrettelagt for besøkende.

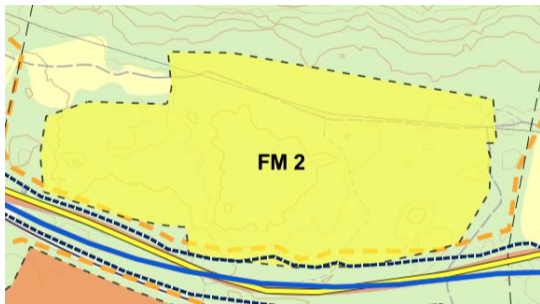


Figur 4-2 Kors gamle kirkegård omkranset av steinmur. Turvei går like forbi mot Skri. Foto: Asplan Viak, Astrid Storøy.



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 2 Skiri nord (SVV)

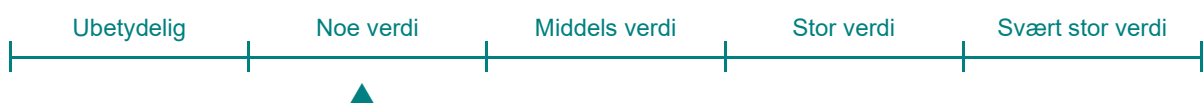


Området er mindre utviklet for buldring, men det har et potensiale som grunneier ønsker å utvikle. Området er også fint for annen rekreasjon som sopp- og bærplukking. Området knyttes til bebyggelsen på Skiri og Skirimoen, og med den gamle ferdselsvegen fra 1700- tallet langs fjellfoten. Beboerne på Skiri (samtale) har planer om å utvikle området til aktivitet rundt buldring som en næring.

De store steinene har navn som Nord 1 og Nord 4 (Asplan Viak).

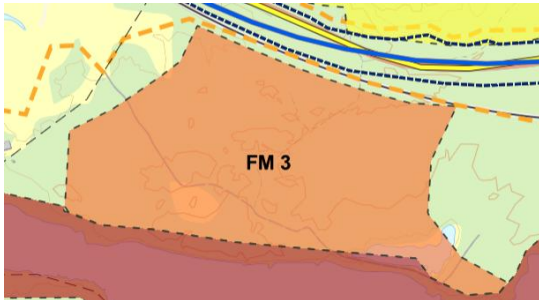


Figur 4-3. Foto: Det er lunt inn mot bergveggene. Frukttreer, bærbusker og bultrestein. Asplan Viak, Nina Rieck



Verdivurdering: **Noe verdi**

Delområde 3 Buldreområde på Skiri (SVV)



Buldreområdet på Skiri har svært godt egnet for buldring (klatring uten tau), med flatt terreng og god kvalitet på steiner (høyde mm.). Det er det største utviklede feltet i Romsdalen. Området er mye benyttet i sommerhalvåret av buldrere fra regionen, men det har også nasjonal interesse. I tillegg til det flotte landskapet i Romsdalen, gir den tørre og karrige blandingsvegetasjonen i området store opplevels- og rekreasjonskvaliteter som bading i elva, sopp- og bærplukking. Parkering til området er på nordsiden av vegen ved den gamle saga.

De store steinene har navn som Slipesteinen, Mantelsteinen, Roskildesteinen osv. (Asplan Viak).

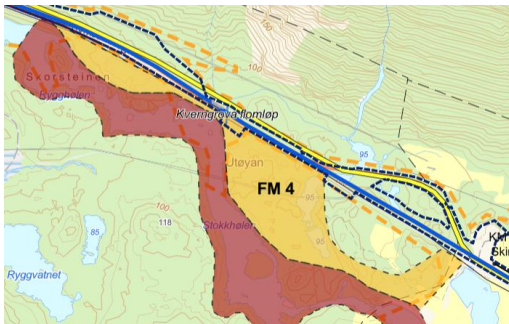


Figur 4-4. Buldresteinene. Foto t.v. Asplan Viak, Nina Rieck og t.h. Kilde nettside Skiri gård.



Verdivurdering: **Stor verdi**

Delområde 4 Årstallsteinen med ellevandring (SVV)



Beboer på Skiri (samtale med grunneier Arne Skiri) arrangerer ellevandringar på fiskestier og gamle veifar mellom Skiri og Årstallssteinen, med formidling av natur, historie og kultur. Området benyttes også av fiskere, klatrere eller andre historieinteresserte, og har store opplevelsaktiviteter knyttet til det spektakulære landskapet med stryk og kampesteiner. Det er et klatrefelt og noen buldresteiner på halvøya rundt Årstallsteinen, og fiskeplasser lenger nord ved Utøyen. Tilgjengeligheten til området er ikke trafiksikker. Parkering er på nordsiden av E136, og veg og jernbanen må krysses i plan. Det er hverken et tilfeldig stoppested eller en skiltet severdighet.



Figur 4-5. Turvei ut mot Rauma, stabbesteiner for markering av stup. Foto Asplan Viak, Nina Rieck



Verdivurdering: **Middels verdi** (opp mot stor verdi)

The geological map displays several distinct geological units and features. Key locations labeled include Kjerkjøra, Jelmundshølen, and Kjerkjøfossen. Two specific areas are highlighted with red outlines and labeled FM 15 and FM 5. The map uses various colors (yellow, orange, red, green, blue) and line styles (solid, dashed, dotted) to represent different geological formations and boundaries. A scale bar at the bottom indicates distances in meters (0, 100, 200, 300, 400, 500).

Verdivurdering: **Stor verdi** (opp mot svært stor)

[illegible]

Side 33 av 57

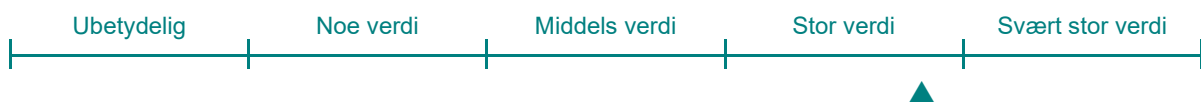
strekningen varierer mellom stryk og stillere vann med kulper. I Romsdalen har kun elvestrekningen forbi Trollveggen like stor eller litt større verdi, kvalitet og betydning (samtale Vidar Skiri). Det er en «gammel» fiskesti langs store deler av den nordlige elvebredden og deler av den sørlige. Grunneiere benytter båter for å krysse elva. Det er flere gode fiskeplasser for laks i delområdet.



Figur 4-6. Stille kulp i Rauma. Foto Asplan Viak, Nina Rieck



Figur 4-7. Stryk i Rauma. Foto Asplan Viak, Nina Rieck

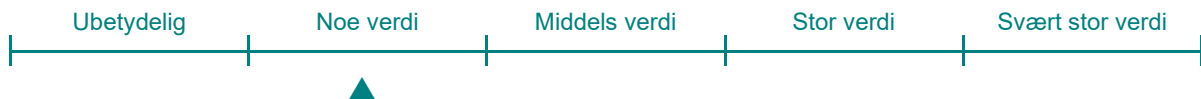


Verdivurdering: **Stor verdi** (opp mot svært stor)

Delområde 7 Sykkelrute E136 (SVV)

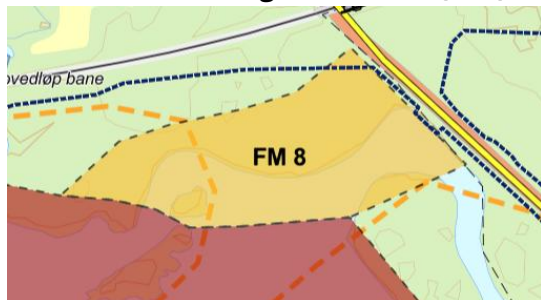
Det er stort sett voksne treningssyklister og turistsyklister som sykler på E136 gjennom Romsdalen. Ruta er foreslått som nasjonal sykkelrute. Landskapet langs strekningen gir stor reiseopplevelse, men dagens trafiksikkerhet på E136 (80 km/t uten skulder) begrenser i stor grad attraktiviteten og brukergruppen.

Figur 5-17 viser delområde 7.



Verdivurdering: **Noe verdi**

Delområde 8 Bading i Skirimoen (SVV)



En av de flotteste sandstrendene i området på sensommeren, er Paradis på Skirimoen. Den inndemmede elveslyngen gjør det trygt og attraktivt å bade i elva. Sesongen er kort, den flotte sandstranden kommer fram når vannstanden synker på seinsommeren. Det er verken tilrettelagt for parkering eller skiltet. E136 går forbi området, men lydbildet fra trafikken oppleves mindre framtrædende.



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 9 Fiske i Remmem (SVV)

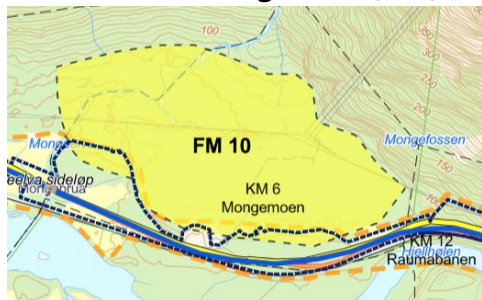


Det er flere gode fiskeplasser for laks i delområdet, med fiskeribiologiske poeng opp mot F7 og mange F3 og F4 (av en skala fra 1- 10 (12)).



Verdivurdering: **Stor verdi** (opp mot svært stor)

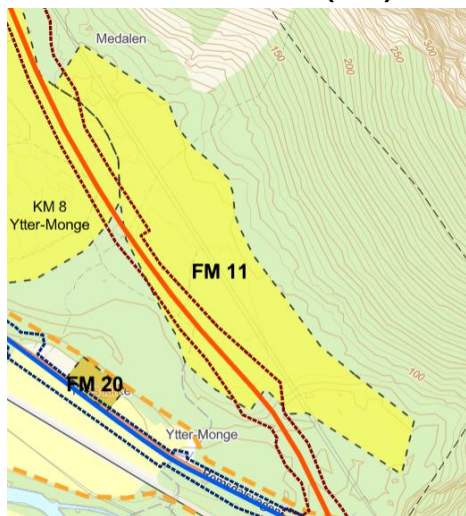
Delområde 10 Mongemoen (SVV)



Dette er et stort område til å være i Romsdalen, med oppholdsareal og trekkruiter for vilt (jf. Tema-rapport Naturmangfold). Det er mulighet for sikker skyting inn mot fjellfot. Avgrensingen er ikke absolutt. Den gamle elvesletta gir et lett terreng med åpen og variert vegetasjon, med avstand til dagens E136.

Verdivurdering: **Noe verdi**

Delområde 11 Trømoen (SVV)



Dette er et stort område til å være i Romsdalen, med oppholdsareal og trekkruer for vilt. Det er mulighet for sikker skyting inn mot fjellfot. Avgrensingen er ikke absolutt, og delområdet er noe mindre enn delområdet markert i temarapport Naturmangfold på grunn av nærhet til bebyggelse i sør.

Området brukes også til turer av beboere utenom jaktseasonen. Den gamle elvesletta gir et lett terreng med åpen og variert vegetasjon, med avstand til dagens E136.



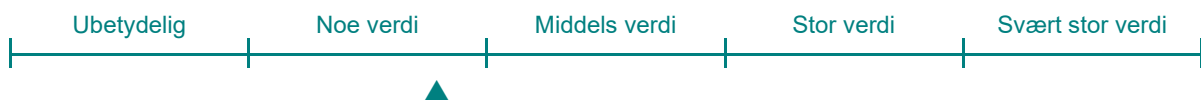
Verdivurdering: **Noe verdi**

Delområde 12 Mongehammeren, tursti (Asplan Viak)

Merket sti opp fra E136 ved Monge/Remmem. Jevnt bratt oppover gjennom skog og forbi hamre. Høyt oppe er det vardet opp til Mongevatnet og hytten Mongevassbu. Dårlig med parkering ved E136.



Figur 4-8. Stien er merket med blått på kartet. Kilde: Nettstedet «morotur»



Verdivurdering: **Noe verdi** (opp mot middels)

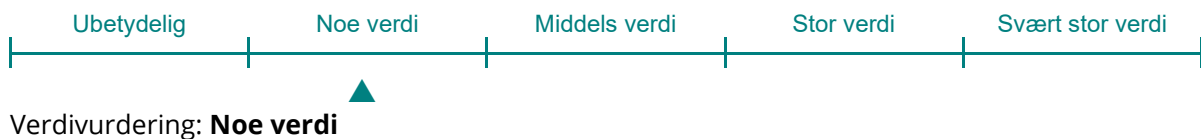
Delområde 13 Klatring i Mongejura, tursti (SVV)



Klatreføreren Klatring i Romsdalen (Nebell og Bø, 1999) skriver at: «Mongegjura er på ingen måte blant de høyeste eller mest alpine fjellene i Romsdalen, men den imponerende sydvestveggen er nesten 1000 meter høy. Her går det 6 ruter, blant annet den meget populære Sydpilaren».



Figur 4-9. Høyt oppe i berget og E136 kan skimtes i dalen. Foto: Øyvind Salvesen, nettstedet «JOIKA»

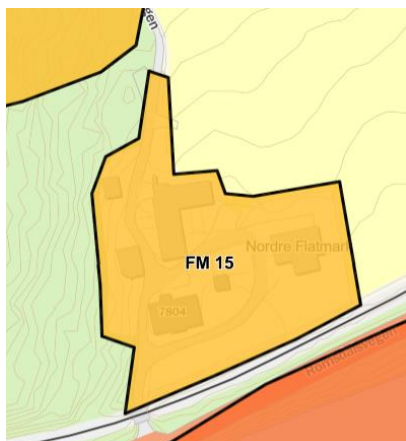


Delområde 14 Lysløypa Medalen (SVV). Overført til delområde 22 (Asplan Viak)

Lysløypa har en enkel standard, men går i et flott naturterreng og er skjermet fra E136 på et høyere-liggende platå. Rester etter eldre vegfar og kulturminner fra krigen øker opplevelsen. Den gamle elvesletta gir et lett terreng med åpen og variert vegetasjon.

Lysløypen er i dag nedlagt og det er ikke lagt til rette for turvei/sti i området.

Delområde 15 Nordre Flatmark (Asplan Viak)

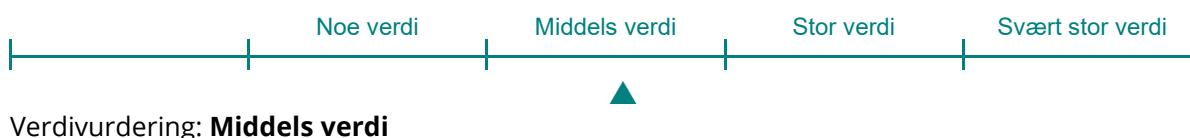


Gården har lange tradisjoner og driver turisme. Det legges til rette for besøkende og overnattingsgjester. Fra gården arrangeres det turer, temakvelder, inspirasjon, kurs og opplevelser. Nordre Flatmark eier en lang strekning av Rauma elv – med mange fine laksehøler og fluefiskeparti. I elven har det inntil for noen år siden vært et rikt fiske av laks og ørret. Fiske opphørte i 2013 da elven ble behandlet for gyrodactulus salaris. Elven er nå friskmeldt og fiske tar seg opp igjen.

Gården arrangerer også turer til kjente fjelltopper i nærområdet, f.eks. Romsdalseggen og Romsdalstrappa og turer til Trollstigen og Trollveggen.



Figur 4-10. Gården Nordre Flatmark sett fra luften. Foto Asplan Viak, Henning Myrland



Delområde 16 Turvei mellom Nordre Flatmark og Skiri (Asplan Viak)



Turstien går langs den gamle ferdselsveien gjennom dalen. På strekningen mellom Nordre Flatmark og Nordre Skiri er det mange severdigheter som Kors gamle kirkegård, store

kampesteiner spredt ut i terrenget, rasvifter, beitelandskap og en vakker utsikt til den bratte dalsiden vegen følger.



Figur 4-11. Turvei fra Nordre Flatmark og vestover mot Skiri. Foto Asplan Viak, Nina Rieck



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 17 Nordre Skiri gård (Asplan Viak)

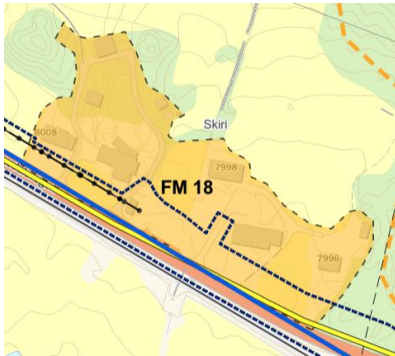


Gården drives og er arbeidsplass og bosted. Det leies ut jaktterreng og fiskeplasser.



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 18 Skiri gård (Asplan Viak)



Skiri gård har selvbetjent overnatting og tilbyr laksefiske, guidede elvevandringar og buldring.



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 19 Søre Monge gård (Asplan Viak)



Gården drives og er arbeidsplass og bosted. Driver også med utleie/overnatting og har fiskerettigheter til elven.

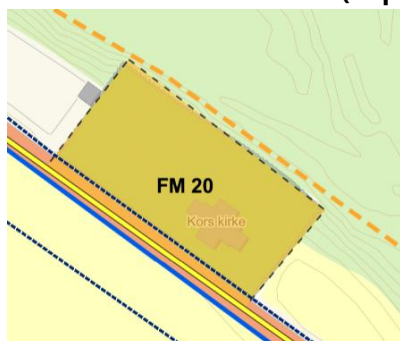


Figur 4-12. Jordet ved Søre Monge. Foto Asplan Viak, Nina Rieck



Verdivurdering: **Noe verdi**

Delområde 20 Kors kirke (Asplan Viak)



Kors kirke ved Marstein/Trøa er et viktig samlingssted ved mange anledninger, og har en viktig funksjon i nærmiljøet og for menigheten. Det er også en gravlund knyttet til kirken. Kirken ligger litt sør for Monge og har adkomst via E136. Det er parkeringsplass like utenfor gravlunden.



Figur 4-13. Kors kirke. Foto Asplan Viak, Astrid Storøy



Verdivurdering: **Middels verdi**

Delområde 21 Marstein/Trøa - boliger (Asplan Viak)

Det ligger flere gårdsbruk og bolighus på Trøa som danner et lite boligmiljø. Det er ingen funksjoner som butikk og annen service her.





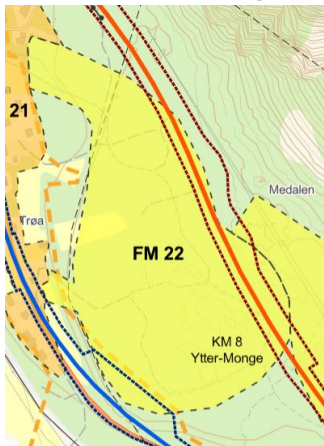
Figur 4-14. Hus på Trøa Marstein sett mot øst. Kilde: Google maps



Figur 4-15. Hus på Trøa Marstein sett mot vest. Kilde: Google maps



Delområde 22 Tidligere friområde på Trøa (Asplan Viak)



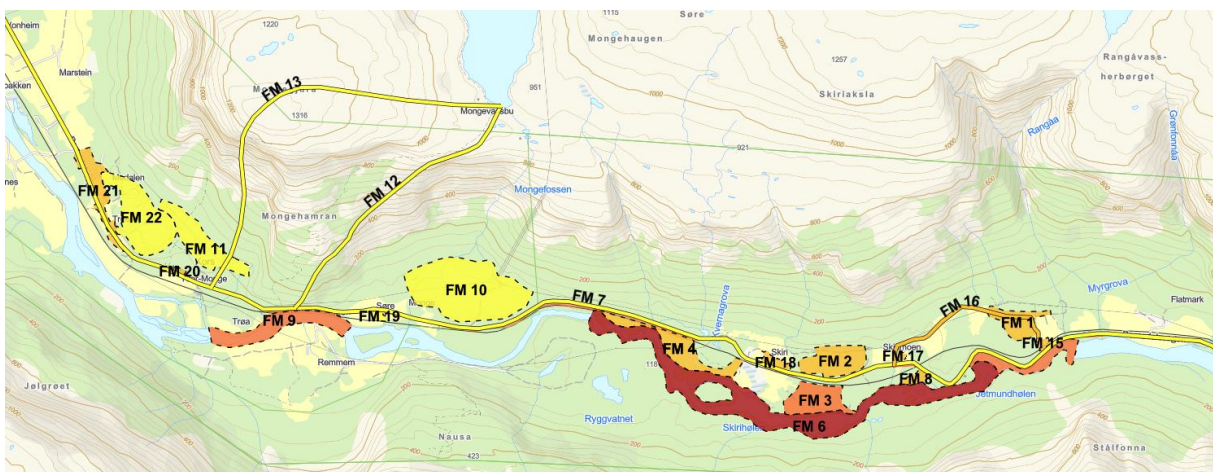
Det tidligere friområdet ligger like øst for bebyggelsen på Trøa/Marstein. Lysløypen er fjernet og det er ingen planer for aktiviteter og stier i området. Området har med sin nærhet til bebyggelsen potensiale for bruk.



Verdivurdering: **Noe verdi**

4.1.3 Oppsummering verdivurdering

De fleste friluftsområdene og stiene er gitt middels og noe verdi blant annet fordi de har lav bruksfrekvens. Områder med middels verdi er knyttet til flere av gårdene og deres funksjon i dalen med utleie av jaktterreng, fiske i elven og et buldreområde på Skiri. Svært stor og stor verdi er knyttet til definerte strekninger i Rauma med særs gode fiskemuligheter.



Figur 4-16. Temakart med verdisatte delområder.

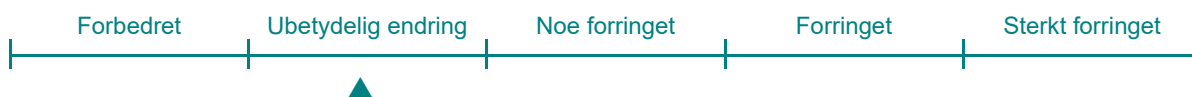
4.1.4 Påvirkning og konsekvens

Delområde 1 Kors Gamle kirkegård

Kirkegården ligger tilbaketrukket fra E136 og vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

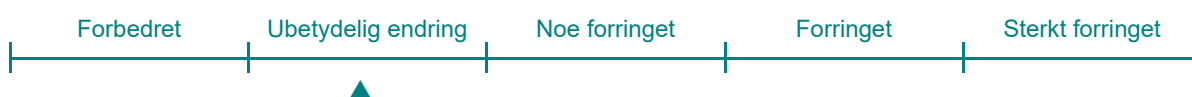
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for Kors Gamle kirkegård.

Delområde 2 Skiri nord

Buldreområdet ligger inntil E136 mot nord og vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

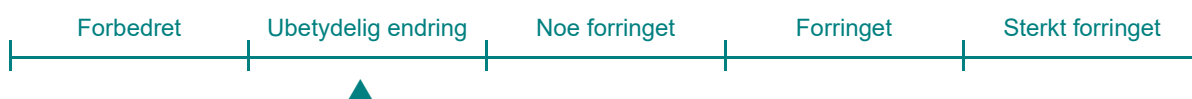
Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for Skiri nord.

Delområde 3 Buldreområde på Skiri

Buldreområdet ligger mellom E136 og Rauma og vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

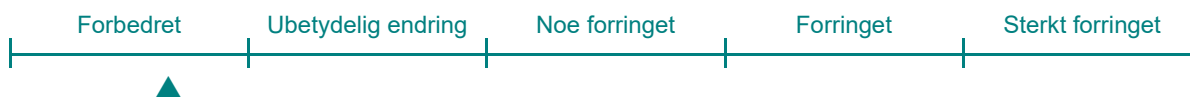
Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for Skiri nord.

Delområde 4 Årstallsteinen med ellevandring

Området vil ikke bli direkte påvirket av alternativene. Det er planlagt en undergang ved kraftledningen som krysser like ved. Dersom det bygges en hengebro over Rauma, vil området kunne knyttes til et større stisystem på andre siden av elven som går mot Åndalsnes, blant annet på en gammel ridevei.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

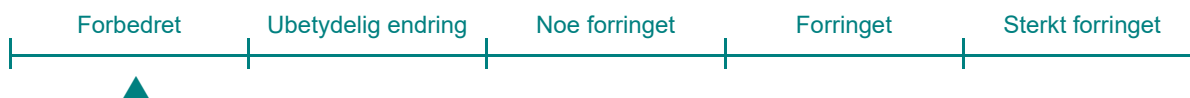
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for delområdet.

Delområde 5 Fiske Nordre Flatmark

Det vil bli bedre tilgjengelighet til elvestrekningen via en gjenværende veibit av E136 (veibit 2) som går ut mot Rauma. Ny veitrasé er trukket bort fra elven på deler av strekningen slik at trafikkstøyen vil bli redusert. Ved nærføring til elven planlegges det erosjonssikring av veifyllingen og samtidig fiskeforbedrende tiltak for å ivareta funksjon som skjulområder for fisk. Ved Nordre Flatmark må E136 dog krysses for å gi tilkomst til elven. Det skal ivaretas en sti/turvei langs den gamle veitraseen fram til Kjerkjefossen.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

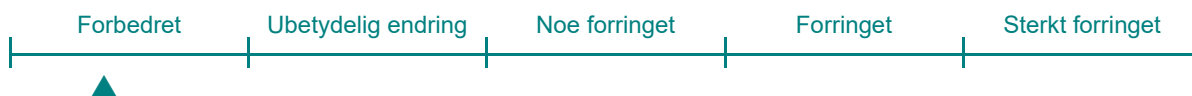
Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **betydelig positiv konsekvens** (++) for delområdet.

Delområde 6 Fiske Skirimoen – Årstallsteinen

Ved Kjerkjefossen trekkes ny veitrasé bort fra Rauma og det anlegges sti/turvei i den nedlagte traseen (veibit 3). Langs Jetmundhølen må veien heves noe, og det etableres en mur langs elven for å unngå utfylling i denne. Det planlegges tett rekkverk på strekningen for å redusere støy og lysforurensning mot elva. Eksisterende veifylling må erosjonssikres, og samtidig planlegges det for fiskeforbedrende tiltak i fyllingen for å ivareta skjulområder for fisk. Dagens E136 fra Jetmundhølen til Skiriundergangen blir nedskalert til privatvei. Den skal være kjørbar frem til en gruset parkeringsplass ved Skirimoen. Umerket avkjøring fra E136 ved Jetmundhølen. Gangkryssing under jernbanen i vest mot Skiri opprettholdes.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

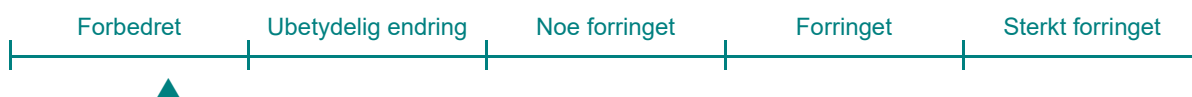
Ut fra at verdien er vurdert som svært stor og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **betydelig positiv konsekvens** (++) for delområdet.

Delområde 7 Sykkelrute E136

Sykkelruten går langs E136 og er trafikkfarlig. Ny E136 breddeutvides og det etableres bredere skuldre som vil gi noe positiv effekt for gående/syklende på strekningen. Ny adskilt gang- og sykkelvei fra Kors kirke og til Marstein i alternativ 1, er en forbedring på en kortere strekning. I alternativ 2 vil den gamle traseen på samme strekning bli en tryggere sykkelvei.

Alternativ 1

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1.

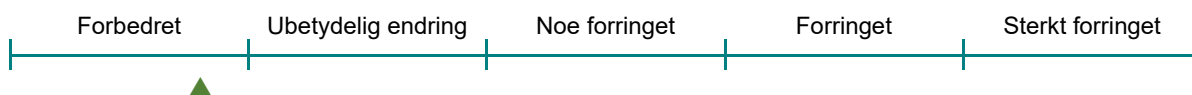


Konsekvens alternativ 1

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for sykkelruten.

Alternativ 2

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 2.



Konsekvens alternativ 2

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for sykkelruten.

Delområde 8 Bading i Skirimoen

Badeplassen ligger tett ved dagens E136. Ny E136 trekkes bort fra Rauma og tilrettelegges for kjørbart adkomst til parkeringsplass, adkomst til fots og mindre trafikkstøy.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

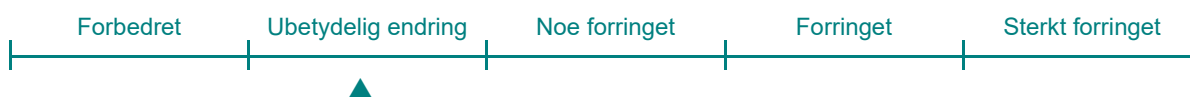
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens (+)** for delområdet.

Delområde 9 Fiske i Remmem

Elvestrekning med stor verdi tett på E136. Stekningen vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

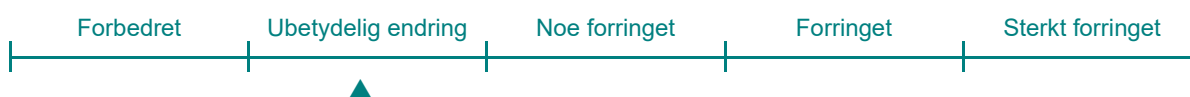
Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens (0)** for fisket.

Delområde 10 Mongemoen

Jaktområde med god avstand til E136. Området vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens (0)** for delområdet.

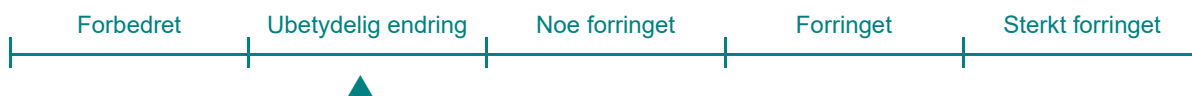
Delområde 11 Trømoen

Jaktområde med god avstand til dagens E136. Området vil ikke bli påvirket av alternativ 1.

Alternativ 2 vil gå gjennom delområdet i randsonen, danne en barriere mot boligene på Trøa og påvirke aktiviteten med arealbeslag og trafikkstøy.

Alternativ 1

Påvirkning settes til ubetydelig for alternativ 1.

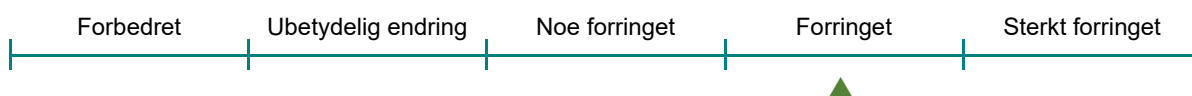


Konsekvens alternativ 1

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for delområdet.

Alternativ 2

Påvirkning settes til forringet for alternativ 2.



Konsekvens alternativ 2

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **noe negativ konsekvens** (-) for delområdet.

Delområde 12 Tursti til Mongevatnet

Turstien vil ikke påvirkes av alternativene. Det forutsettes at starten på stien og skiltingen opprettholdes ved E136.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for stien.

Delområde 13 Tursti til Mongejura

Turstien vil ikke påvirkes av alternativ 1. Alternativ 2 krysser stien i starten ved Monge. Det forutsettes at starten på stien og skiltingen opprettholdes ved E136 for begge alternativene.

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

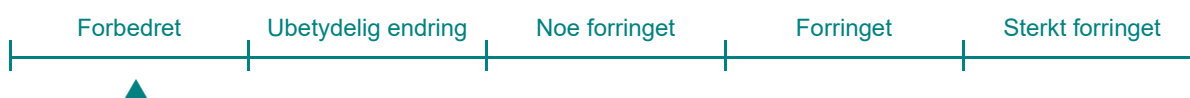
Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for stien.

Delområde 15 Nordre Flatmark

Gården tar imot turister og arrangerer turer i dalen og fiske i Rauma. Alternativene vil på nedlagte vegbiter langs elven få forbedre tilgjengeligheten til denne. E136 må fortsatt krysses.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for delområdet.

Delområde 16 Turvei mellom Nordre Flatmark og Skiri

Turveien ligger tilbaketrukket fra E136 og vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for turveien.

Delområde 17 Nordre Skiri gård

Gården drives og er arbeidsplass og bosted. Alternativene vil gi en tryggere adkomst til Rauma ved at E136 er trukket bort fra elven og gjenværende veibit tilrettelagt for ferdsel samt ny undergang under jernbanen.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens (+)** for gården.

Delområde 18 Skiri gårdene

Skiri gård har selvbetjent overnatting og tilbyr laksefiske, guidede elvevandring og buldring. Alternativene gir en felles avkjørsel til de to gårdsbrukene. Støyskjerming er vist ved den vestre gården (70/2).

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

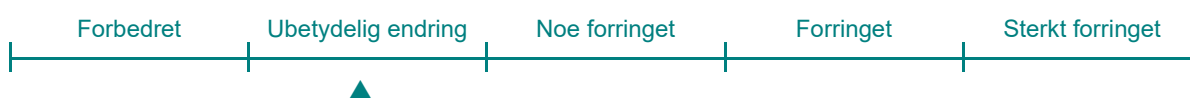
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens (+)** for gårdene.

Delområde 19 Søre Monge gård

Gården drives og er arbeidsplass og bosted. Den vil ikke bli påvirket av alternativene.

Alternativ 1 og 2: Ny vei i dagens trasé

Påvirkning settes til ubetydelig endring for alternativ 1 og 2.



Konsekvens alternativ 1 og 2

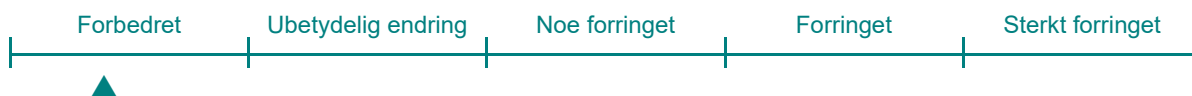
Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens (0)** for gården.

Delområde 20 Kors kirke

Kirken er et viktig samlingssted. Alternativ 1 vil medføre gang-/og sykkelvei fra Marstein til kirken. Alternativ 2 vil medføre mindre biltrafikk og trafikkstøy forbi kirken.

Alternativ 1

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 1.

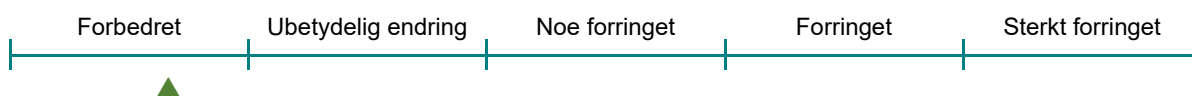


Konsekvens alternativ 1

Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for kirken.

Alternativ 2

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 2.



Konsekvens alternativ 2

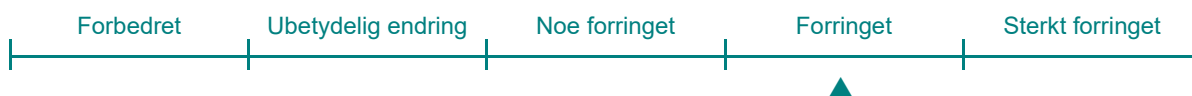
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for kirken.

Delområde 21 Marstein/Trøa – boliger

Flere gårdsbruk og bolighus på Trøa danner et lite boligmiljø. Alternativ 1 vil gå gjennom stedet med høyere fartsgrense, økt trafikkstøy og medføre sanering av enkelte hus. Gang-/og sykkelvei anlegges på østsiden av traseen. Alternativ 2 vil medføre mindre biltrafikk og trafikkstøy forbi stedet da traseen legges lenger øst. Ingen hus innløses.

Alternativ 1

Påvirkning settes til forringet for alternativ 1.

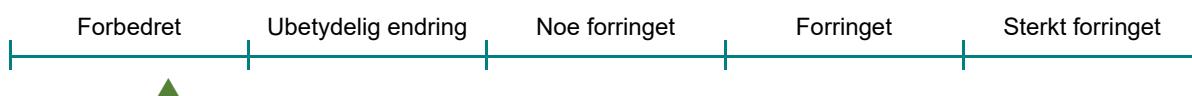


Konsekvens alternativ 1

Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **middels konsekvens** (--) for stedet.

Alternativ 2

Påvirkning settes til forbedret for alternativ 2.



Konsekvens alternativ 2

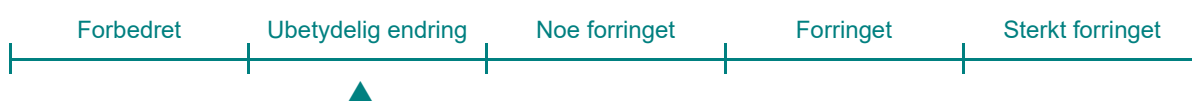
Ut fra at verdien er vurdert som middels og påvirkning er vurdert til forbedret, vil konsekvensgraden være **noe positiv konsekvens** (+) for stedet.

Delområde 22 Tidligere friområde på Trøa

Området er i dag ikke tilrettelagt for aktiviteter, lysløypen er lagt ned. Alternativ 1 vil ikke berøre delområdet. Alternativ 2 vil danne en barriere mellom delområdene 22 og 11, og medføre inngrep og biltrafikk/trafikkstøy i et skogsområde.

Alternativ 1

Påvirkning settes til ubetydelig for alternativ 1.

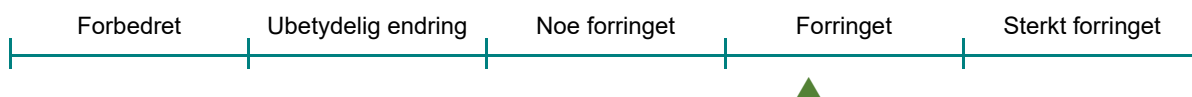


Konsekvens alternativ 1

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til ubetydelig, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for delområdet.

Alternativ 2

Påvirkning settes til forringet for alternativ 2.



Konsekvens alternativ 2

Ut fra at verdien er vurdert som noe og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **noe negativ konsekvens** (-) for delområdet.

Generelle vurderinger

Endring i **naturopplevelsen** som er beskrevet under tema landskap; «*svekke naturpreg og medføre fragmentering av landskapet*», vil også påvirke opplevelsen ift. utøvelse av friluftslivet i denne delen av Romsdalen.

Endring av **støyforholdene** ift. endret fartsgrense vil påvirke beboerne langs veien i begge alternativene.

En **bredere vegtrasé** som også på flere strekninger ligger høyere i terrenget enn den eksisterende, kan oppleves som en større barriere å krysse.

5 Samlet konsekvensvurdering

Delområdenes verdi, påvirkning og konsekvens oppsummeres i tabell 6-1.

Tabell 5-1 Oppsummeringstabell verdi, påvirkning og konsekvens.

Delområder kulturmiljø	Verdi	Alternativ 1		Alternativ 2	
		Påvirkning	Konsekvensgrad	Påvirkning	Konsekvensgrad
FM 1 Kors gamle kirkegård	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM2 Skiri nord	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 3 Buldre-område Skiri	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 4 Årstallsteinen med elvevandring	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 5 Fiske Nordre Flatmark	Stor	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)
FM 6 Fiske Skirimoen – Årstallsteinen	Svært stor	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)	Forbedret	Betydelig positiv konsekvens (++)
FM 7 Sykkelrute E136	Liten	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 8 Bading i Skirimoen	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 9 Fiske i Remmem	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 10 Mongemoen	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 11 Trømoen	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Forringet	Noe konsekvens (-)
FM 12 Mongehammaren	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 13 Klatring i Mongejura	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 15 Nordre Flatmark	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 16 Turvei mellom Nordre Flatmark og Skiri	Middels	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 17 Nordre Skiri gård	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 18 Skiri gård	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 19 Søre Monge gård	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
FM 20 Kors kirke	Middels	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 21 Marstein/Trøa – boliger	Middels	Forringet	Middels konsekvens (--)	Forbedret	Noe positiv konsekvens (+)
FM 22 Tidligere friområde på Trøa	Noe	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Forringet	Noe konsekvens (-)
Konsekvensgrad for utredningsområdet		Noe positiv konsekvens		Noe positiv konsekvens	

Begrunnelse for samlet konsekvensgrad

Begge alternativene kommer ut med noe positiv konsekvens. Hovedårsaken er at det flere steder vil bli bedre tilgjengelighet til Rauma med fiskeplasser og badeplass pga. at E136 trekkes lenger bort fra elven. «Gamleveien» med gjenværende veibiter vil bli tilrettelagt for ferdsel. Kors kirke vil også i begge alternativene få en bedre situasjon med gang/- og sykkelvei frem til Trøa i alternativ 1 og mindre trafikk forbi kirken i alternativ 2. Boligene på Marstein/Trøa vil få en bedre situasjon i alternativ 2 der E136 legges utenom det lille stedet. For mange delområder vil ny E136 gi ubetydelig konsekvens for begge alternativene.

Rangering

2

1

Begrunnelse for rangering

Alternativ 1 er rangert som det dårligste pga. konsekvenser i delområde 21 Marstein/Trøa. Flere gårdsbruk og bolighus som danner et lite boligmiljø vil bli påvirket negativt ved at alternativ 1 går gjennom stedet med høyere fartsgrense, økt trafikkstøy og medføre sanering av enkelte hus. Gang-/og sykkelvei anlegges på østsiden av traseen. Alternativ 2 vil medføre mindre biltrafikk og trafikkstøy forbi stedet da traseen legges øst for stedet. Ingen hus innløses.

5.1 Usikkerhet

Det knytter seg usikkerhet til detaljeringsnivået for alternativene noe som kan slå ut på hvordan det legges til rette for bedre tilgjengelighet til Rauma med fiske- og badeplass.

Det knytter seg usikkerhet til hvordan endring i trafikkstøy vil kunne påvirke friluftsopplevelsen langs Rauma og situasjonen for flere boliger og gårdsbruk.

5.2 Avbøtende tiltak

Miljøhensyn

Reguleringsplanen skal fastsette skadereduserende tiltak i forhold til miljøhensyn som kan bidra til å redusere negative konsekvenser av tiltaket. Skadereduserende tiltak som er listet opp her er forslag til ytterligere forbedringer, eller skal fungere som en huskeliste dersom deler av tiltaket endres i påfølgende faser.

- Tilrettelegge for å kunne ferdes på et stisystem mot Åndalsnes på sørside av Rauma fra delområde 4 Årstallsteinen. Det er her planlagt en undergang ved kraftledningen som krysser like ved. Dersom det bygges en hengebro over Rauma, vil området kunne knyttes til et større stisystem på andre siden av elven som går mot Åndalsnes, blant annet på en gammel ridevei.
- Adkomst til tursti til Mongevatnet (delområde 12) og Mongejura (delområde 13) går fra dagens E136. Adkomsten er lite tilrettelagt med f.eks. parkeringsplass. Situasjonen kan forbedres ved en mer trafiksikker og «romslig» adkomst med skilting og noen p-plasser.

Anleggsperiode

Skadereduserende tiltak knyttet til anleggsvirksomhet og bygging av tiltaket skal være klargjort og iverksatt før anleggsstart. I forbindelse med reguleringsplanen skal det utarbeides en overordnet plan for anleggsgjennomføring.

Det er viktig at anleggsarbeider varsles til berørte, det være seg sprengningsarbeider eller annen støyende virksomhet.

Arbeider som påvirker trafikkavviklingen skal også varslet i god tid til beboere langs veien.

6 Kilder

- Nye veier, oktober -24. Planprogram for E136 Flatmark-Monge-Marstein
- Statens vegvesen 2021. E136 Flatmark – Monge – Marstein. Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning, 2021. KU friluftsliv
- Nettsteder «Morotur» og «JOIKA»