



**FYLKESMANNEN I  
MØRE OG ROMSDAL**

# **HØYRINGSBREV**

---



**GRONSENDRING  
LANGVATNET NATURRESERVAT,  
TINGVOLL KOMMUNE  
Høyringsfrist: 17.06.2014**

## 1 INNLEIING

Fylkesmannen i Møre og Romsdal vil med dette høyre ei mindre grenseendring i Langvatnet naturreservat i Tingvoll kommune. Endringa medfører ein reduksjon av arealet på om lag 4,2 daa fastmark. I samband med dette blir verneforskrifta for naturreservatet tilpassa til det nye arealet, og eigedomsopplistinga blir oppdatert.

## 2 BAKGRUNN FOR ENDRINGA

Langvatnet naturreservat vart verna 27.05.1988 med følgjande formålsparagraf i verneforskrifta:

*«Føremålet med fredinga er å ta vare på eit viktig våtmarksområde med tilhøyrande plantesamfunn, fugleliv og anna dyreliv».*

Naturreservatet dekkjer eit areal på om lag 509 daa vatn og fastmark som omfattar eit mindre vassdrag beståande av to små og eit litt større vatn. Vassdraget er omgjeve av myrlendt skogsmark og kulturmark med busetnad. Det største vatnet, Langvatnet, har større vegetasjonssonar med frodig sivvegetasjon, flytetorver og nøkkerosefelt. Etter dei opplysningane som ligg føre synest vassdraget å vere viktigast i hekketida, men også i trekktidene blir vassdraget nytta av våtmarksfugl. Utanom dei ornitologiske verdiane er myrområda og vegetasjonsonene i vestenden av Langvatnet registrerte som botanisk verneverdige. Her finn mellom anna ein førekomst av sverdlilje.

Langvatnet har før vernevedtaket vore oppdemt, og dette fører stadig til relativt store variasjonar i vass-standen. Ein gardsveg kryssar reservatet ved utlaupet av Årøyvatnet, utan at det har noko innverknad på verneverdiane. E 39 går langsetter vernegrensa på sørsida av vatnet, men kjem ikkje i berøring med strandkanten. I ein bekkeos ligg vegen akkurat i vernegrensa, elles er vegen aldri nærare grensa enn om lag 20m.

Ny ferjefri kyststamveg er snart ein realitet. Halsafjordsambandet AS har, som tiltakshavar, no sett i gang plan- og utredningsarbeid for ny E39 på strekninga Bergsøya–Liabø i Halså og Tingvoll kommunar, og legg fram kommunedelplan med konsekvensutgreiing for prosjektet.

I løpet av denne prosessen er fleire alternative vegtrasear utreda. Alternativ 1A er det einaste alternativet som ikkje kryssar naturreservatet, sjå vedlegg 1. Dette alternativet har store konsekvensar for urørte naturverdiar som ikkje er verna. Det er no vald å ikkje gå vidare med alternativ 1A, og Fylkesmannen er samd i at både alternativ 2B og 3 vil gjere mindre skade på naturmangfaldet totalt sett (sjå vurdering under punkt 3.)

Grensemerkinga heilt sørvest i reservatet avvik vesentleg frå kgl.res. kartet. Merka i terrenget er sett slik at store deler av det området det no er aktuelt å ta ut, ikkje kom innfor reservatet, sjå vedlegg 2 b), 3 b) og 4 b).

Vidare kjem det fram at det er fleire mindre avvik mellom kartet i kgl.res. og den oppmerka grensa. Dette dreier seg stort sett om heilt marginale avvik, som ganske sikkert skuldast både det grove, manuelt oppteikna kartet i kgl. resolusjon og reint praktiske omsyn ved oppmerkinga. Vi foreslår at ein rettar opp feil og oppdaterer kartet i samsvar med grensemerkinga når ein først gjennomfører ein grenseendingsprosess.

### 3 ENDRINGSFRAMLEGGET

Fylkesmannen har etter dette utarbeidd eit framlegg til grenseendring der ein tar ut ca. 4,2 daa av reservatet. Vi har vist gammal (grøn) og ny grense (raud) på både kart og ortofoto. Vi har laga eit detaljkart som viser den sørvestre delen der vegen vil krysse reservatet. Arealet blir etter dette ca. 505 daa.

Eigedomslista blir ikkje endra som følge av grenseendringa.

Vi har vurdert ei grenseendring etter prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12, jf. også § 7.

I Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase er naturreservatet markert som eit viktig rasteområde for andefuglar vår, sommar og haust. Vidare er området eit viktig yngleområde for ande- og vadefuglar og andre fugleartar som er knytt til våtmark. Våtmarkssystemet er i Naturbase registrert som ein svært viktig rik kulturlandskapssjø.

I samband med konsekvensutgreiinga av E39 har området vore undersøkt av Miljøfagleg utredning. Dei konkluderer med at vatnet har for stor tilførsel av næringsaltar, og det området det er aktuelt å ta ut av reservatet er derfor er i ferd med å gro att med sumpvegetasjon, buskar og skog. På grunn av denne attgroinga er det ikkje her fuglane rastar og/eller hekkjar.

Det er ikkje lagt inn nokre observasjonar i Artskart som er knytt til den delen av reservatet som det er aktuelt å ta ut.

Kunnskapsgrunnlaget er godt nok til å vurdere tiltaket, jf. NML § 8 og det vil ikkje vere nødvendig å bruke føre-var-prinsippet i NML § 9.

Fleire alternative vegtrasear er utreda, og alle alternativ utanom eitt (1A) kryssar naturreservatet, sjå vedlegg 1. Dei alternativa som kjem innafor Langvatnet naturreservat er på mange måtar betre enn alternativ 1A, som kjem i berøring med viktige naturverdiar utanfor verna område, som til dømes elvemusling-lokalitetar, beitemark og beiteskog med sannsynleg høg verdi. Med tanke på naturmangfaldet vil det vere eit dårlegare alternativ å øydelegge eit urørt naturområde med høg verdi, enn å ta ut en mindre verdifull del av eit naturreservat. Det er no vald å ikkje gå vidare med alternativ 1A, og Fylkesmannen er einig i at både alternativ 2B og 3 vil gjere mindre skade på naturmangfaldet.

Som tidlegare nemnt avvik grensemerkinga heilt sørvest i reservatet vesentleg frå kgl.res. kartet. Det verkar sannsynleg at vernegrensa på kgl.res.-kartet er trekt slik ho er for å få med heile det området sørvest i reservatet som er skravert som myr/våtmark på økonomisk kart, sjå vedlegg 2 og 3. På merketidspunktet vart merka i terrenget sett slik at store deler av det området det no er aktuelt å ta ut, ikkje kom innafor reservatet. Dette kan vere eit resultat av at dei naturfaglege verdiane i sørvest var vurdert til å vere mindre interessante på allereie på nittitalet, da merka vart sett ned.

På bakgrunn av dette vil det å endre grensene til naturreservatet ha mindre negative konsekvensar for naturmangfaldet i området rundt reservatet enn vegtraséen som går utanom reservatet. Alternativ 1A går dessutan langs med reservatet nordover, i eit området som i dag er urørt. Dette ville ha ført til at reservatet vart inneklemt mellom to vegar, eksisterande veg i sør og ny veg i vest. Vidare vil ikkje ei grenseendring ha vesentlege negative konsekvensar for verneverdiane i reservatet, og den beste alternative vegtraséen vil vere den som kryssar reservatet, jf. NML § 10.

Det er fleire grunner til at den traséen det no blir arbeidd vidare med må krysse reservatet. For den planlagde E39 på strekninga Straumsundbrua – Liabøen er dimensjoneringsklasse H2 for nasjonale

hovudveger lagt til grunn. Det inneber mellom anna fartsgrense 80 km/t og fleire andre krav som påverkar vegens kurvatur – både i planet og vertikalt. Ein vil forsøkje å holde standarden eit nivå over minimumsverdiane, da det er i minimumskurvane at den innbygde sikkerheten er lågast, sikt lengdene er kortast, og risikoen for utforkjøringar og møteulykker er høgast.

I planlegginga av vegtraseen har det vore lagt vekt på å skåne naturreservatet i størst mulig grad. Sørvest for reservatet er det tenkt å legge veglinja djupt i ei skjering, for å få en best mulig «angrepsvinkel» inn mot området. Like før reservatet (når ein kjem frå sør) må det leggest eit T- kryss for tilkomst nordover til Straumsnes, og svingen før reservatet er konstruert med gjeldande minimumsverdiar for å anlegge kryss med tanke både stigningsgrad og kurve på svingen. Der veglinja passerer naturreservatet, er det nytta minimumskurve i planet, for å svinge mest muleg unna området. Neste kurve nordaust er også ei minimumskurve i planet.

For å kunne gå utanom naturreservatet med dette trasévalet, måtte ein gå lågare enn minimumskrava og redusere fartsnivået til 50 km/t. Det ville ha vore ei ulempe vegteknisk, og i strid med vegnormaler og målet om jamn standard. Samtidig ville linja likevel ligge tett på reservatet, gi økte ulemper for eksisterande bygnader og det ville utløyst behov for ombygging av eksisterande lokalveger for å oppretthalde dagens trafikksystem.

Vidare er det viktig at ikkje vegen blir bygd på ei fylling slik at vasstilsiget inn i reservatet blir hindra. I staden for fylling må vegen leggest på pillarar eller ei bru over det vesle søkket ned mot Langvatnet, jf. NML § 12.

Kostnader ved miljøforringing (§ 11) er ikkje vurdert i denne saka.

#### **4 HØYRING OG MERKNADSFRIST**

Framlegget ligg ute til offentleg ettersyn på Tingvoll Rådhus, Tingvoll, i tida 06.05 – 17.06.2014. Eventuelle merknader skal sendast innan 17.06.2014 til Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Fylkeshusa, 6404 Molde eller på e-post til [fmmrpostmottak@fylkesmannen.no](mailto:fmmrpostmottak@fylkesmannen.no)