



Statens vegvesen

VESTNES KOMMUNE

Rådhuset

Brugata 10

6390 VESTNES

Behandlende enhet:
Utbygging

Saksbehandler/telefon:
Tone Hammer / 94144683

Vår referanse:
20/20416-106

Deres referanse:
Jan Rune Jacobsen

Vår dato:
24.05.2023

Reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet–Vik i Vestnes kommune oversendes til vedtak

Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet – Vik i Vestnes kommune. Planarbeidet er gjort i medhold av plan- og bygningsloven § 3-7. Det betyr at Statens vegvesen har utarbeidet planforslaget og har vært ansvarlig for offentlig ettersyn og høring, samt merknadsbehandlingen.

Planforslaget er utarbeidet som en områdereguleringsplan med detaljeringsnivå som for en detaljregulering. Planforslaget består av plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse. Planen har fått planID 1535_165.

Planprogram for arbeidet, datert 25.03.2021, ble vedtatt av Planutvalet i Vestnes kommune sak PS-25/21 i møte 20.04.2021. Planprogrammet tok ikke stilling til hvilket av alternativene oransje eller rød som skulle detaljeres.

Det ble først lagt ut et planforslag til offentlig ettersyn og sendt på høring i perioden 04.01.22 - 15.02.2022, etter forslag til veglinje omtalt som «oransje alternativ». Det ble varslet omfattende innsigelser til forslaget og Statens vegvesen valgte å gå bort fra dette alternativet. Planen som fremmes nå er etter «rødt alternativ».

Høringsperioden har vært fra 16.09.22 til 28.10.22. Planforslaget sendes nå over for vedtak av planmyndigheten som her er Vestnes kommune.

HØRINGSUTTALELSER

Det kom inn 10 uttalelser til planforslaget. Disse er oppsummert og lagt ved dette brevet som vedlegg. Høringsuttalelsene som kom inn ved høring og offentlig ettersyn av det oransje alternativet var vedlegg da rødt alternativ ble lagt ut til høring/offentlig ettersyn og kommenteres ikke her.

Postadresse
Statens vegvesen
Utbygging
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Strandveien 40
7067 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Møre og Romsdal fylkeskommunen la inn innsigelse til løsningen som ble foreslått på Ørskogfjellet. Planen er endret og det er avklart med fylkeskommunen at det nye forslaget er akseptert. Aksepten er gjort i brev datert 08.05.2023. Brevet er lagt ved.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal viste til innsigelser til forrige alternativ og opprettholdt noen av disse. Statens vegvesen har tatt det meste til følge, gjort endringer i både plankart og bestemmelser, og har hatt dialogmøte med statsforvalteren. Siste dialogmøte ble holdt 15.05.2023. I tillegg til noen mindre endringer ble det enighet om at planen skulle lages som område-plan, og ikke detaljreguleringsplan. Statsforvalteren vil forhindre at reguleringsplanen får for sterke føringer for tilgrensende plan mot sør, av hensyn til samlet belastning for naturmiljø på Ørskogfjellet. Det er lagt inn et bestemmelsesområde med krav om at detaljregulering skal utarbeides i sammenheng med detaljregulering av ny E39/E136 mot sørvest (bestemmelsene § 8.6). Brev fra Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, der grunnlaget for å trekke innsigelsen er akseptert, er datert 16.05.2023. Brevene er lagt ved.

ENDRINGER I PLANKART, BESTEMMELSER OG BESKRIVELSE

I tillegg til innsigelsene kom det også andre uttalelser som har ført til endringer i dokumentene. Det er også oppdaget andre feil og mangler som er rettet opp. En oversikt over endringer er tatt inn som vedlegg til dette brevet.

OMTALE AV PLANFORSLAGET

Hensikten med denne reguleringsplanen er å legge til rette for ny veg fra Ørskogfjellet og ned til Vik. Planområdet starter omtrent 700 meter fra kommunegrensa til Ålesund kommune fram til reguleringsplanen E39 Vik- Julbøen med reguleringsendring 2021, planid. 1535_0144. Strekningen har en total lengde på 8228 m fordelt på 1738 m dagsone og 6490 m tunnel. Hele planområdet dekker et areal på omtrent 327 dekar i dagsonen.

E39 Ørskogfjellet-Vik inngår som en delstrekning i planlegginga av ny E39 mellom Ålesund og Molde. Det overordnede målet for ny E39 er å redusere reisetiden for befolkning og næringsliv mellom byene som ledd i regional utvikling for fylket og å legge til rette for et felles bo- og arbeidsmarked.

Prosjekt mål for reguleringsplan E39 Ørskogfjellet- Vik:

- Forbedret framkommelighet for fremtidig E39
- Reduserte kjøretøy- og tidskostnader
- Redusere antall trafikkulykker og alvorlighetsgrad ved ulykker
- Mer for pengene (kostnadseffektivitet i prosjektet)

Det er gjennomført konsekvensanalyse for hvert av alternativene, men ikke samlet. Resultatet av analysen av rødt alternativ er tatt inn i planbeskrivelsen kapittel 7.

Vegstandard

E39 er en del av det nasjonale hovedvegsystemet, som knytter sammen landsdeler og regioner. Vegen har også viktige regionale og lokale funksjoner. Nasjonale hovedveger med ÅDT 6-12 000 skal i henhold til gjeldende vegnormaler (HB N100) planlegges som to- felts veg med midtdeler, vegklasse H2 motortrafikkveg, med vegbredde 12,5 m. Fartsgrensa på H2- standard er 90 km/t for veg i dagsone og 80 km/t i tunnel. Tunnelen er planlagt bygd med ett løp med tunnelprofil T 10,5 med forsterket midtoppmerking, fartsgrense 80 km/t og en kjørebanebredde på 7 m gjennom tunnelen. Tunnelklasse C. Kravet til frihøyde er 4,6 m over kjørebanen. I reguleringsplanen er det satt av areal for to-løps tunnel.

Tunnelsikkerhetsforskriften kan medføre at behovet for to nye felt inntreffer på et tidligere tidspunkt for tunnelen enn for dagsonen. Tunnelen skal utrustes med ventilatorer for å sikre luftkvalitet i driftsfase, og til å kunne håndtere en brann på opp til 50MW.

Ny E39 vil ha fall fra sør mot nord i dagsonen på 1-3%, før det i tunnelen har fast 3% fall ned mot Vik. Ny E39 legges på vestsida, så tett opp til dagens veg som mulig for å minimere arealinngrepet. Det tillates ikke direkteavkjørsler på motorveg.

Avstanden mellom ny E39 og lokalveg må derfor være tilstrekkelig til at det kan etableres planskilte adkomster med tilfredsstillende stigningsforhold til eiendommene vest for ny E39.

For å unngå parallell føring av de to europavegene E39 og E136 (dagens E39) over Ørskogfjellet er vegene koplet sammen så langt nord som mulig i et nytt kryssområde utformet som et halvkryss/flettekryss. Nordøst for halvkrysset vil dagens E39 bli omklassifisert til ny E136. Saktegående trafikk tillates ikke på motortrafikkveg, så det må anlegges en parallell lokalveg over fjellet. Lokalvegen koples til E136 i et T- kryss. Behovet for lokalvegen utløses ikke før tilgrensende delstrekning sørover blir bygd. Fram til da vil saktegående trafikk sør for halvkrysset kunne bruke eksisterende veg og ny E39/E136 blir koblet inn på dagens veg sør for halvkrysset. Når det blir ny sammenhengende veg fra Digernes til Vik vil dagens E39 bli brukt som lokalveg, da med tiltak som skal reduseres trafikken mest mulig ned mot T-krysset i Skorgedalen.

For vegklasse H2 motortrafikkveg er det et krav om forbikjøringsfelt pr. 10 km. Vegstrekningen Ørskogfjellet- Vik er på totalt 8228 km. Hele strekningen mellom Vik og Digernes må sees på samlet, slik at kravet til forbikjøringsmuligheter blir tilfredsstillt. Det vil derfor være behov for et tredje kjørefelt i sørgående retning innenfor planområdet. Et stykke inn i Ålesund kommune ligger Nysætervatnet og Måsålia Naturreservat tett inntil dagens E39 og det er derfor ikke ønskelig å utvide vegarealet mer enn strengt tatt nødvendig i dette området. Forbikjøringsfeltet vil bedre framkommeligheten for trafikken i sørgående retning, og er i tråd med ønsker framsatt av Vestnes kommune. Forbikjøringsfeltet vil starte ca. 100 m sør for brua som leder E136 under ny E39.

Ny E39 vil bli lagt over vannmagasinet som Ørskogfjellet Skisenter i dag benytter til produksjon av kunstig snø. Vannmagasinet på ca. 15 000 m³ er en forutsetning for videre drift av skianlegget. Statens vegvesen plikter å erstatte magasinet med noe som er minst like bra som dagens anlegg, enten som direkte byggesak eller som egen reguleringsplan. I planbestemmelsene er det tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at erstattet løsning for dagens vannmagasin må være på plass før eksisterende dam kan fjernes. Det skal sikre skisenteret kontinuerlig drift.

Adkomsten til Skitnesetra og Dallia sikres med henholdsvis undergang og overgangsbru. Bestemmelsene skal sikre adkomstretten til oppsittere til området. Det gjelder også for de ubebygde tomtene nord for Dallia. Adkomst til eiendommene vest for E39 og Nord for Dallia skal sikres i botn av den avskjærende grøfta som skal anlegges på strekningen. Her vil grøftebotnen bli utvida slik at det blir mulig å kjøre med enkle kjøretøy.

Elveomlegging

Skorgeelva må legges om over en strekning på 200 m som følge av vegtiltaket. Elva vil krysse både ny E39 og lokalveg, og det vil bli behov for to nye konstruksjoner. Kulvertene planlegges med større bredde enn hydrologiske beregninger anbefaler for å gi plass for en liten hylle for passasje for turgåere/skiløpere og småvilt. Ved høy vannstand kan passasjene bli overflommet.

Stordalsgrova må legges om og ledes gjennom ny E39 og av- og påkjøringsramper til E39. Det foreslås en løsning hvor elva føres ned i en nisje/ steinsatt renne, før elva krysser påkjøringsrampe og ny E39 i kulvert. Mellom hovedvegen og avkjøringsrampen blir elva liggende åpen før den går inn i en ny kulvert gjennom avkjøringsrampen. Man får da muligheten til å svinge elva mellom konstruksjonene, og redusere fallet og hastigheten på vannet.

Alle kulverter for elver og bekker skal bygges med naturlig bunn slik at fiskevandring tas hensyn til på en best mulig måte. Det skal tas hensyn til kantsoner langs elvene. Der kantsonen blir ødelagt, skal denne revegeteres/ plantes så snart som mulig.

Vannhåndtering

Stikkrenner og kulverter ved dagens E39 opprettholdes for å ta vare på de naturlige vannvegene i terrenget. Dagens E39 fungerer som en avskjærende grøft som leder vannet til kulverter og stikkrenner. Dette vil ikke endres ved etablering av ny E39. Vanngjennomløpene i dagens E39 videreføres gjennom ny E39. 200- års flom for tverrdrenering og 100 år for langsgående drenering inkl. klima- og sikkerhetsfaktor er lagt til grunn for dimensjonering av stikkrenner etc.

I henhold til N200 er det nødvendig med rens tiltak til å fjerne partikkelbundet forurensing. Og det foreslås derfor å etablere filtergrøft langs vegen. Vegvannet behandles lokalt i filtergrøften, før det drenerer videre ned mot grunnvannssonen eller dreneres ut ved nærmeste vanngjennomløp nedstrøms. Vannet som drenerer ut fra filtergrøften regnes som rens, og kan derfor blandes med terrengvann. Infiltrasjonsgrøft er et arealeffektivt rens tiltak hvor vegavrenningen blir behandlet nært vegen. Tiltaket vil være med å opprettholde den naturlige vannbalansen i området. Lukket drenering legges til grunn i de områdene der det planlegges støyvoller. Filtergrøftene vil også gi lagring for snørydding langs vegen under vinterdrift.

Etter krav 2.11.1 i N200 skal «Rent overvann fra områder utenfor vegen avskjæres og føres utenom rens tiltaket» (Statens vegvesen, 2021). Det etableres derfor avskjærende grøfter for å hindre at rent vann fra terrenget blir blandet sammen med mulig forurenset vegvann. Grøftene har også en viktig funksjon i å hindre vann i å renne i skjæringsskrånninger. Terrenggrøftene skal plasseres 2 m fra skjæringstopp, og føres direkte i stikkrenne.

For å hindre at vegen drenerer ut myrområdene oppstrøms bygges tetttingsvoller. Voller bygges opp av morenemateriale og sikres mot erosjon ved å dekke vollen med en geotekstil nedstrøms. Plasseringen av vollen skal være oppstrøms veg, filtergrøft og avskjærende grøft.

Tunnelen har jevnt fall fra Ørskogfjellet til Vik på ca. 3%. dette gjør at det ikke forventes behov for pumpeanlegg i tunnelen. Det planlegges med separate rørledninger for innlekkasjevann og vaskevann/ vegvann. Innlekkasjevatn, som ikke vil være i kontakt med vegvatn og anses som rent vatn, ledes på selvføll til Vik hvor det slippes ut i bekken Litlvidåna. Vann fra vegbanen, dette vil i hovedsak være vann fra tunnelvask, men også små mengder vann som dras inn i tunnelen av trafikken (snø på biler, etc.) ledes til sluk og sandfang i tunnelen, og videre i en egen tett ledning til rensanlegg på Vik.

Det skal være tilgang på brannvann i nærheten av begge tunnelåpningene og det er også ønskelig med brannvannsutak inne i tunnelen. Mest hensiktsmessig løsning på Ørskogfjellesiden anses å være å anlegge et nedgravd reservoar ca. 250 meter fra portalen som fylles av vann fra avskjæringsgrøfter. Reservoaret er planlagt i stopplommen på utsiden av tunnelen og vil være nedgravd.

Støy

Av hensyn til landskapet er det et ønske å benytte støyvoller der dette er mulig og minst mulig bruk av skjermer. Det er lagt opp til mest bruk av støyvoller, med høyde på 2- 4 m. Enkelte steder lar det seg ikke gjøre å bygge voller eller skjermer langs vegen på grunn av landskapet eller andre faktorer som f.eks. innkjørsler. Dersom det fører til at bygninger med støyfølsom bruk ikke får akseptabel støysituasjon vil det også være aktuelt med lokale skjermingstiltak. I følge beregningene som er gjort er det to bolighus som må vurderes for lokale tiltak. For fritidseiendommer gjelder krav til skjerming bare for uteoppholdsareal.

Store deler av dalen vil ha støynivåer over 40 dB. Årsaken til dette er at det er fri sikt fra E39 til naturområdene.

Terrenget umuliggjør å oppnå grønn sone i større områder ved hjelp av langsgående skjerming langs vegen. Bygging av ny E39 medfører liten forskjell i hvor store arealer som tilfredsstiller grenseverdien for friluftsområder utenfor tettbygd strøk sammenlignet med dagens forhold.

Sideterreng

Midlertidige rigg- og anleggsområder og vegens sideareal skal i standettes samtidig med veganlegget. Rigg- og marksikringsplan skal utarbeides før arbeider settes i gang. De midlertidige bygge- og anleggsområdene skal ikke ryddes for skog/vegetasjon før det er endelig avklart om det er behov for å ta dem i bruk. Det skal lages en avskogingsplan som inngår i rigg- og marksikringsplanen før anleggsstart. Formingsprinsipp for tiltaket skal sikre kvalitet og helhet i utforming, med fokus på sideterreng, tilpasset beplantning og revegetering, ivaretaking av bekker og elver og stedstilpasset materialbruk og utforming av konstruksjoner.

Massehåndtering

Massehåndteringen for E39 Ørskogfjellet- Vik må sees i sammenheng med de øvrige utbyggingsstrekningene på E39 Ålesund- Molde, og det er ikke laget en egen plan for denne delstrekningen. Noe av massene vil bli benyttet til skredsikringstiltak i Skorgedalen. Dagsonen på Ørskogfjellet har isolert sett et underskudd på sprengstein til vegfyllinger og produksjon av overbygningsmateriale i størrelsesorden 30 000-50 000 am³. Disse massene kan hentes fra tunneldrivingen og utgjør ca 500 meter med tunnel. Dagsonen på Ørskogfjellet har anslåtte gravemasser i et volum på ca. 175 000 fm³. Noe av disse massene skal brukes i gjennomføringen til bygging av støyvoller og til utslaking og gjenkledning av vegfyllinger.

Rigg og anlegg

Eksisterende og nye E39 ligger på store deler av strekningen relativt nært inntil hverandre med fremtidig regulert veggrunn mellom de to vegen. Dette området, sammen med alt annet areal som erverves, kan benyttes til deponering av masser (terrengutforming av støyvoller) og som midlertidig rigg- og anleggsområde.

TS-revisjon

Det er gjennomført TS- revisjon (trafikksikkerhetsrevisjon) for vegplanen. Dette er en systematisk uavhengig gjennomgang av trafikksikkerhetsforholdene som skal sikre at nye veganlegg bygges i samsvar med 0- visjonen og får en trafikksikker vegutforming i krav med vegnormalene. Revisjonen skal luke ut uheldige løsninger, feil og mangler de ulike plannivåene før anlegget blir bygd. Påpekte feil og avvik er rettet i planmateriale og er blitt godkjent av TS- revisor.

Barn og unge

Barn og unges interesser blir i liten grad berørt av tiltaket. Virkningene er først og fremst knyttet til at det blir tryggere å ferdes gjennom området langs lokalvegen.

Kollektivtilbud

På Ørskogfjellet blir bussholdeplasser etablert på rampene i tilknytning til toplanskrysset. Dette vil skje først når neste delparsell sør for planområdet blir realisert. I mellomtiden vil dagens bussholdeplass ved Turisthytta opprettholdes. Det forutsettes at kollektivknutepunkt etableres på Vik. Der vil nord- og sørgående busser møtes, og lokaltrafikk til/fra Vestnes og Rauma bytter til FRAM Ekspress. Det bør etableres park&ride og attraktiv sykkelparkering i tilknytning til knutepunktet. Reguleringsendringen for kollektivknutepunkt på Vik vil først være nødvendig når byggingen av strekningen Ørskogfjellet-Vik blir realisert. Området tilhører planområdet for Vik-krysset. Både vi og Vestnes kommune er kjent med at det kollektivknutepunktet er viktig og det er derfor også viktig at kommunen ikke tillater området brukt til annet formål før reguleringen er gjennomført.

Gående og syklende

Ørskogfjellet er i seg selv ikke noe typisk målpunkt for syklende. Størst potensial for økt sykling er på de kortere strekningene mellom tettstedene Vestnes og Vik. Ny E39 vil ha følgende konsekvenser for gående og syklende:

- Det vil ikke bli tillatt å gå eller sykle på ny E39. Det innebærer at riksvegruta for syklende vil gå langs fylkesveg eller kommunal veg.
- Der ny E39 legges i ny trase vil det bli redusert trafikk på dagens E39, som gir bedre forhold for gående og syklende og øvrig lokaltrafikk. Dette gjelder spesielt strekning gjennom Vestnes, hvor trygghet for gående og syklende vil bedres generelt. For lokal sykkeltrafikk vil dette ha størst betydning.
- Bortfall av ferge gir utfordringer for fjordkryssing med sykkel. Dette vil ha størst betydning for pendlere mellom Vestnes og Molde.

På strekningen Vik- Julbøen vil syklende være nødt til å ta buss, enten med eller uten sykkel for å krysse Fjorden. Det er også en mulighet å etablere en ordning der en kan bestille sykkeltransport med taxi. Det er viktig å legge til rette for best mulig sykkelparkering ved knutepunkt og sykkeltransport med buss.

Følgende tiltak er viktige for å tilrettelegge for syklende:

- Attraktive kollektivknutepunkter for syklende og gående
- Sørge for tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser ved knutepunktene
- Mulighet for å ha med sykkel på buss
- Sammenhengende tilrettelegging for syklende
- Skilting av sykkelruter

Tiltaket vil gi myke trafikanter (gående og syklende) et bedre tilbud og opplevelse ved passering av området enn i dag. Det vil bli mindre konflikt med bilister og tyngre kjøretøy på hele strekningen slik at omgivelsen kan oppleves på en helt annen måte. Fokus kan flyttes fra trafikkbildet til omgivelsene.

Klimagass

Utslippene beregnet i VegLCA inkluderer både direkte og indirekte utslipp. Totalt har planforslaget et beregnet utslipp på 72 769 tonn CO₂-ekv over 40 år. Dette tilsvarer ca. 3 % av de direkte utslippene fra fylket Møre og Romsdal i år 2020.

Tallene er ikke direkte sammenlignbare, da kommunestatistikken kun oppgir direkte utslipp for ett år, mens beregningene her gjelder indirekte og direkte utslipp over 40 år. Det er også andre usikkerhetsfaktorer i beregningene, se pkt. 7.4.11 i planbeskrivelsen.

Over analyseperioden på 40 år har planforslaget et 117 % høyere klimagassutslipp enn referansealternativet, som er å beholde eksisterende veg. Utslippene fra drift og vedlikehold blir betydelig lavere for planforslaget enn for referansealternativet, ettersom strekningen er mer enn halvert. En halvering av vegstrekningen medfører også en reduksjon av utslipp fra vegtrafikk, noe som ikke inkludert i analysen. De største utslippene fra planforslaget er materialproduksjon og arealbruksendringer. Den eneste, og dermed største utslippsposten til referansealternativet, er drift og vedlikehold.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Hensikten med å vurdere risiko og sårbarhet er å få en oversikt over risikobildet og å gi et grunnlag for å kunne ta gode beslutninger om løsninger og avklare eventuelle behov for risikoreducerende tiltak. Det er skilt mellom risikovurdering for dagsone og tunnel.

Risikoene er knyttet til naturfare, vannveier, klimaendringer i form av nedbør og kraftledninger i planområdet. Ingen av risikoanalysene utpeker seg med høy risiko forutsatt at foreslåtte tiltak gjennomføres. De farene som er vurdert å ha størst risiko er brann i tunnel (tunge og lette kjøretøy) og møteulykker.

Trafikkavvikling i anleggsperioden

Hovedtyngden av den nye veglinja ligger utenfor dagens E39, og kan bygges uten at avviklingen av trafikken blir særlig påvirket. Intern massetransport forutsettes tatt via anleggsveger i veglinja. Det må lages en interimsløsning for bygging av bru over Skorgeelva. Hvis parsellen som inngår i denne reguleringsplanen ferdigstilles før tilstøtende parsell lenger sør, må det bygges en midlertidig sammenkopling til eksisterende E39.

Ytre miljø (YM)

Det er laget plan for ytre miljø som er vedlagt reguleringsplanen. Dokumentet skal oppdateres, detaljeres og videreutvikles gjennom hele prosessen. YM-planen skal gi en oversikt over miljømessige krav, utfordringer og ivareta miljøverdier for prosjekter i alle faser. Planen skal bidra til at ytre miljø blir håndtert på en forsvarlig måte gjennom prosjektet. De største miljøutfordringene knyttet til dette prosjektet er forholdet til Skorgeelva, kulturminner registrerte naturtyper, myrområder, støy og klimagassutslipp.

AVSLUTNING

Reviderte plankart, bestemmelser og planbeskrivelse legges ved som vedlegg til dette brevet. Høringsuttalelser er samlet i eget hefte som også er vedlagt. Vår oppsummering og kommentarer til merknadene er lagt ved som eget vedlegg. En oppstilling av endringene som er gjort i plankartene, bestemmelsene og planbeskrivelsen er lagt ved som eget vedlegg. Brev fra henholdsvis Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal som bekrefter at vilkårene for at Vestnes kommune kan egengodkjenne planforslaget er også vedlagt. Andre vedlegg til planen oversendes ikke på nytt da disse ble oversendt som en del av høringen av planforslaget.

Statens vegvesen vil oppfordre Vestnes kommune til å godkjenne planforslaget slik det er lagt fram og med de endringer som er gjort. Vi håper på en rask behandling av saken.

Utbygging midt
Med hilsen

Tone Hammer
planleggingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 9