

KOMMUNEDELPLAN FV. 670 TODALSFJORDPROSJEKTET

Planomtale med konsekvensutgreiing

Fv. 670 Ålvundfossen-Rakaneset, Sunndal kommune

Fv. 670 Svinvika-Øygarden, Surnadal kommune



Fotomontasje: Dr. Techn. Olav Olsen

Saksbehandling etter plan- og bygningslova:

Melding om oppstart av planarbeid juni 2016

Offentleg ettersyn i perioden 14. september – 26. oktober 2020

FORORD

Møre og Romsdal fylkeskommune har i samarbeid med Sunndal og Surnadal kommunar utarbeidd framlegg til kommunedelplan for fv. 670 Todalsfjordprosjektet. Planen legg til rette for å gå vidare med detaljregulering av strekninga frå Ålvundfossen i Sunndal kommune og Øygarden i Surnadal kommune. Hovedelementa i planforslaget er 4,3 km tunnel frå Ålvundfossen til Rakaneset, 710 m lang hengebru over Todalsfjorden frå Rakaneset til Svinvika.

Sunndal og Surnadal kommunar meldte oppstart av planarbeidet med høyring av planprogram i juni 2016, med høyringsfrist 01.07.2016. Planprogrammet vart vedtatt i Sunndal kommunestyre 31.08.2016 og Surnadal kommunestyre 08.09.2016. Møre og Romsdal fylkeskommune tok deretter over planarbeidet. Det praktiske arbeidet fram til 31.12.2019 er utført av Statens vegvesen Region midt som del av sams vegadministrasjon. Møre og Romsdal fylkeskommune tok over planarbeidet frå 1.01.2020.

Etter vedtak i Sunndal kommune den 09.09.2020 og Surnadal kommune den 02.09.2020 legg kommunane planforslaget ut til høyring og offentleg ettersyn.

Planforslaget ligg på følgjande stader:

- Sunndal kommune, Rådhuset
- Surnadal kommune, Rådhuset
- Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, Molde
- Internett: www.mrfylke.no, www.sunndal.kommune.no, www.surnadal.kommune.no

Offentleg ettersyn av planen blir annonsert i avisene. I tillegg blir planen sendt til grunneigarar, organisasjonar og andre med interesser i området til uttale. Planen blir også sendt på høyring til offentlege etatar som har ansvar for ulike fagområde i området.

Frist for merknader til planen er 26.10.2020.

Møre og Romsdal fylkeskommune vurderer alle merknader til planforslaget i samarbeid med kommunane. Planen med eventuelle justeringar blir etter det handsama og vedtatt i kommunestyra i kommunane.

Desse kan svare på spørsmål om planen:

Møre og Romsdal fylkeskommune ved Kai Bedringås
e-post: kai.bedringas@mrfylke.no
telefon: 930 50 264

Sunndal kommune ved Berit Skjeving
e-post: berit.skjeving@sunndal.kommune.no
telefon: 901 13 194

Surnadal kommune ved Håvard Stensønes
e-post: havard.stensones@surnadal.kommune
telefon: 979 78 216

Plandokumenta omfattar:

- Planomtale, (dette dokumentet)
- Plankart, datert 19.12.2019
- Planføresegner, utkast offentleg ettersyn, september 2020

Vedlegg:

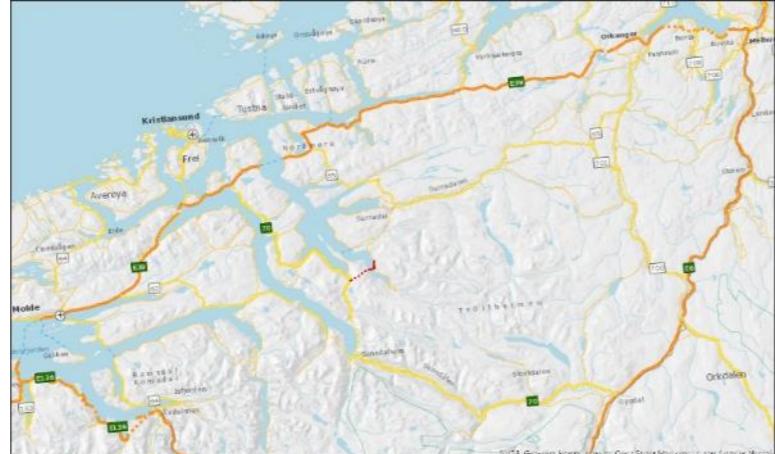
- Illustrasjonar
- Tekniske teikningar
- Trafikknotat
- Effektberekingar
- Geoteknisk rapport
- Skredfarevurdering
- Ingeniørgeologisk rapport
- Naturkartlegging
- Hydrologirapport Ålvundfossen
- Skisseprosjekt Todalsfjordbrua
- Innkomne merknader ved oppstart

Innhold			
FORORD.....	0	6.8 Støy og forureining.....	24
1 BAKGRUNN	2	6.9 Massehandtering	24
1.1 Bakgrunn	2	7 KONSEKVENSANALYSE.....	26
1.2 Planområdet.....	2	7.1 Metodikk	26
1.3 Målet med planen.....	2	7.2 Prissette konsekvensar	27
1.4 Forskrift om konsekvensutgreiingar.....	2	7.3 Ikke prissette konsekvensar	28
2 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD.....	3	7.4 Samla vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar	41
3 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET.....	3	7.5 Risiko- og sårbarheitsanalyse	41
3.1 Nasjonal transportplan.....	3	7.6 Måloppnåing	43
3.2 Planstatus for området.....	4	7.7 Drøfting konsekvensanalyse og tilråding.....	43
4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD.....	5	8 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN.....	43
4.1 Generelt	5	8.1 Framdrift og finansiering	43
4.2 Arealbruk	6	8.2 Utbyggingsrekkefølge	43
4.3 Trafikkforhold.....	7	8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	44
4.4 Teknisk infrastruktur	7	8.4 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefase.....	44
4.5 Landskapsbilde	8	9 INNKOMNE MERKNADER.....	44
4.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv.....	8	9.1 Innspel ved varsel om oppstart.....	44
4.7 Naturmangfold	9	9.2 Merknader til høyring av planforslag	46
4.8 Kulturmiljø	10	10 VEDLEGG.....	46
4.9 Naturressursar	10		
4.10 Naturfare	11		
5 OMTALE AV PLANFORSLAGET	13		
5.1 Hovedelementa i planen.....	13		
5.2 Planlagt arealbruk	18		
5.3 Andre vurderte alternativ	19		
6 VERKNADER AV PLANFORSLAGET.....	21		
6.1 Trafikkutvikling.....	21		
6.2 Samfunnsmessige forhold.....	22		
6.3 Naboar	22		
6.4 Teknisk infrastruktur.....	22		
6.5 Gang- og sykkeltrafikk	23		
6.6 Kollektivtrafikk.....	23		
6.7 Skipstrafikk	23		

1 BAKGRUNN

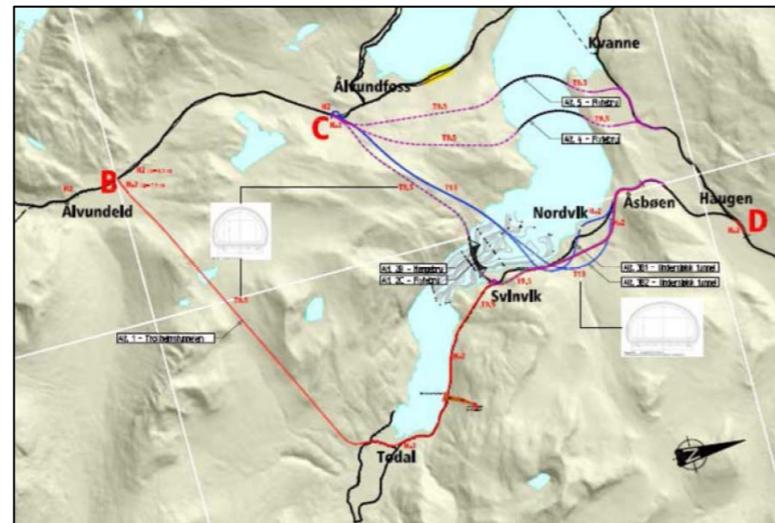
1.1 Bakgrunn

Det har vore arbeidd med fast samband som erstatning for ferja Kvanne – Rykkjem i mange tiår. Det eksisterer ikkje ferjefritt samband mellom nordre og søre Nordmøre, og mellom ytre delar av Møre og Romsdal og Trøndelag. Einaste ferjefrie alternativ er rv. 70 og E6 om Oppdal. Sunndal og Surnadal kommunar ventar at Todalsfjordkryssinga vil gi ein sterkare bu- og arbeidsmarknadsregion på indre Nordmøre, og at fv. 65/fv. 670 vil bli eit meir attraktivt samband mellom Møre og Romsdal og Trøndelag.



Figur 1. Oversiktskart. Krysset av Todalsfjorden vist med raudt.

Siste større gjennomgang av alternativ for løysing var i eit forprosjekt avlevert frå Statens vegvesen Region midt i mars 2015. Forprosjektet vurderte tunnel til Todal, undersjøisk tunnel, og fleire brutrasear. I figur 2 er vist dei ulike konsepta som vart vurdert.



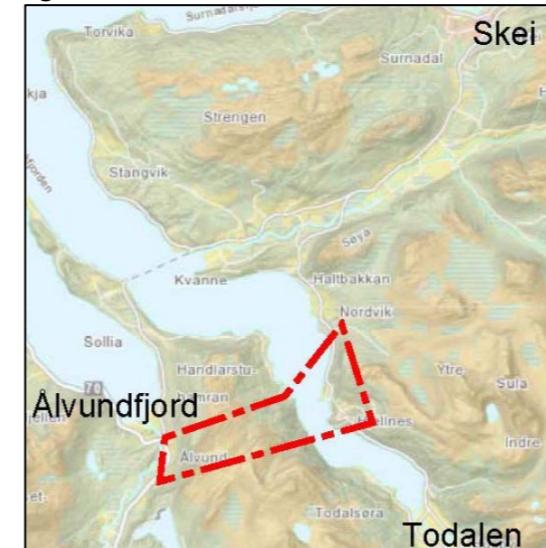
Figur 2. Konsepta vurdert i forprosjekt frå mars 2015.

Forprosjektet rådde til å arbeide vidare med tunnel frå Ålvundfossen og henge- eller flytebru frå Rakaneset til Svinvik. Surnadal kommunestyre sluttar seg til tilrådinga i vedtak 07.05.2015, Sunndal kommunestyre 13.05.2015, og fylkestinget i vedtak 15.06.2015

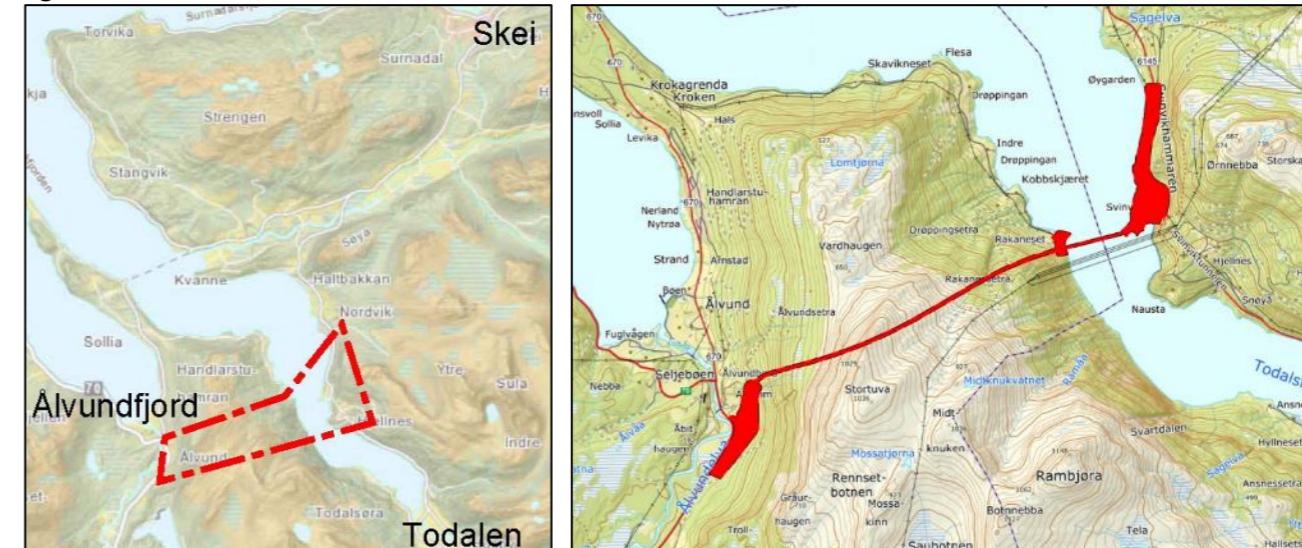
Sunndal og Surnadal meldte i mai 2016 oppstart for kommunedelplanen med høyring av planprogram, og planprogrammet vart vedtatt i Sunndal kommunestyre 31.08.2016 og Surnadal kommunestyre 08.09.2016. Møre og Romsdal fylkeskommune tok deretter over ansvaret for vidare arbeid med kommunedelplanen. Meir om prosessen med kommunedelplanen er gjort greie for i kapittel 2.

1.2 Planområdet

Figur 3 viser plassering av planområdet slik det er avgrensa i planprogrammet. I figur 4 er den konkrete avgrensinga til kommunedelplanen vist. Planområdet og tiltaka blir skildra meir utfyllande i kapittel 4, 5 og 6.



Figur 3. Planområdet avgrensa i planprogrammet.



Figur 4. Planområdet avgrensa i kommunedelplanen.

1.3 Målet med planen

Målet med planen er å gi eit formelt grunnlag for å gå vidare med ein reguleringsplan for vegprosjektet.

Samfunnsmål for kommunedelplanen er som følgjer:

- Ferjefritt samband mellom Sunndal og Surnadal
- Auka vegstandard (trafikktryggleik og framkomeleighet for alle typar trafikantar)
- Redusert reisetid mellom Sunndal og Surnadal

Møre og Romsdal fylkeskommune føreset at vegen skal ha ein god, men nøktern standard.

1.4 Forskrift om konsekvensutgreiingar

Forskrift om konsekvensutgreiingar vedtatt 21.06.2017 avklarar når det skal utarbeidast konsekvensutgreiing for planen. Formålet med forskrifta er å sikre at omsyn til miljø og samfunn blir vurdert under førebuingane av planar og tiltak, og når ein tar stilling til om og på kva vilkår planar eller vilkår kan gjennomførast. Planen fell inn under § 6, bokstav a) i forskrifta. Kommunedelplanar skal alltid konsekvensutgreiest og ha planprogram.

2 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD

Planprosessen og opplegg for medverknad rettar seg etter reglane i plan- og bygningslova kapittel 5 og 12. Oppstart av planarbeidet blei meldt av kommunane 03.05.2016. Opne informasjonsmøte vart arrangert i juni 2016. Det kom inn 12 merknader til høyringa. Merknader som rettar seg mot planprogrammet er vurdert i kommunane si handsaming av planprogrammet, jf. avsnitt 1.1. Innspel som gjeld utforming av planen er oppsummert og vurdert i kapittel 8 i planomtalen.

Fram til 31.12.2019 utførte Statens vegvesen Region midt planarbeidet på vegne av Møre og Romsdal fylkeskommune, i tråd med ordninga med sams vegadministrasjon. Sams vegadministrasjon blir avvikla Frå 01.01.2020 gjennomfører fylkeskommunen planarbeidet eigen regi.

Det er gjennomført synfaring med kommunane og grunneigarar/interessentar i Svinvika 11.06.2018 og på Rakaneset 19.06.2018. Grunneigar for garden Brekkan ved Ålvundfossen er halden orientert med telefonsamtalar, e-post og møte på Brekkan 11.10.2019.

Offentleg ettersyn av planen blir annonser i avisene. I tillegg blir planen sendt til grunneigarar, organisasjonar og andre med interesser i området til uttale. Planen blir også sendt på høyring til offentlege etatar som har ansvar for ulike fagtema i området.

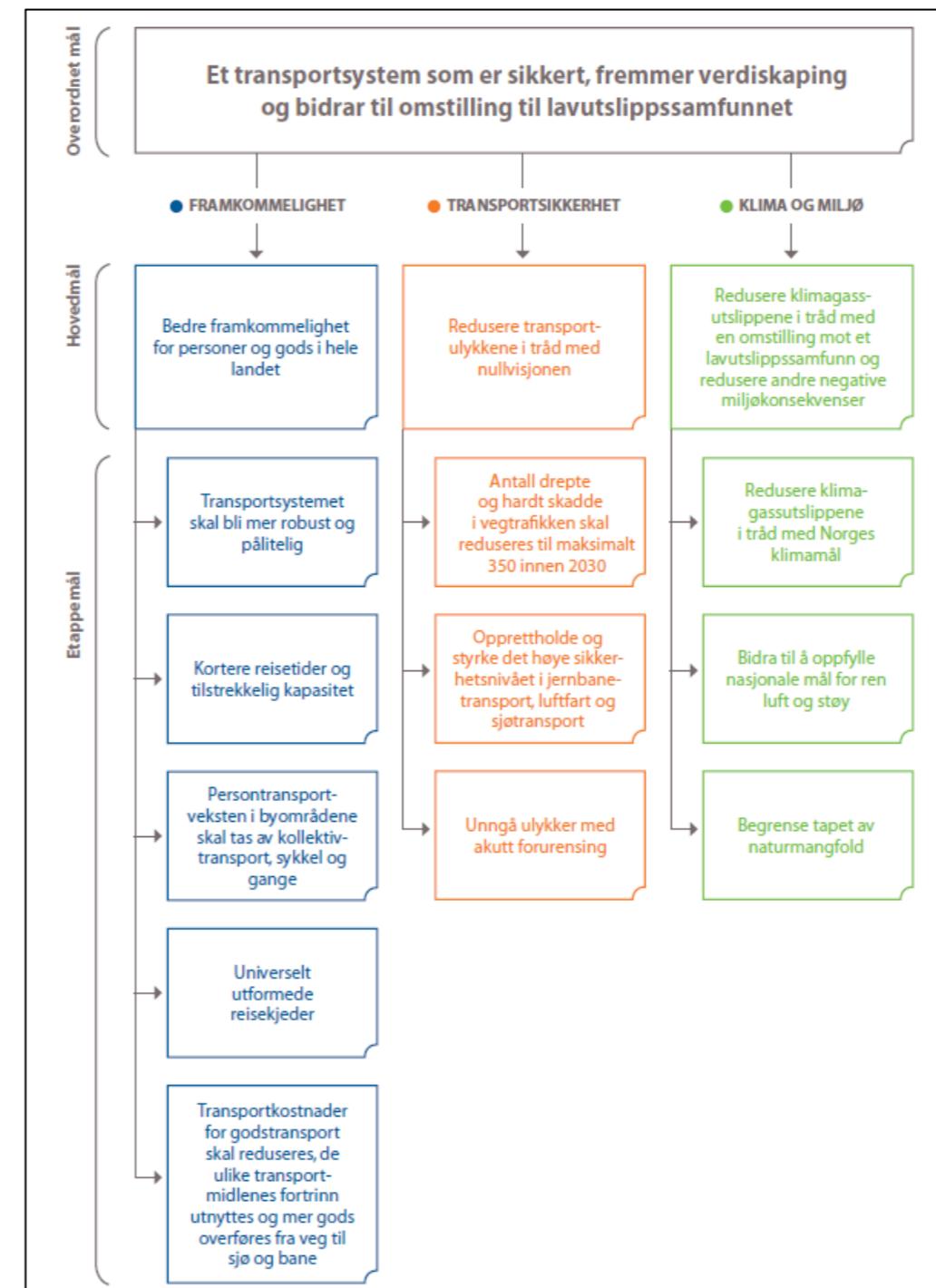
Det blir gjennomført kontordag med grunneigarar/interessentar i løpet av høyringsperioden.

Møre og Romsdal fylkeskommune mottar og vurderer alle merknader til planforslaget i samarbeid med Sunndal og Surnadal kommunar. Planen med eventuelle justeringar blir etter det handsama i kommunane, og kommunestyra i Sunndal og Surnadal vedtar planen.

3 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

3.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (Stortingsmelding 33 (2016–2017)) har laga ein overordna målstruktur for transportsektoren i Noreg. Målstrukturen er vist i figur 5. Fleire av måla er relevante for Todalsfjordprosjektet.

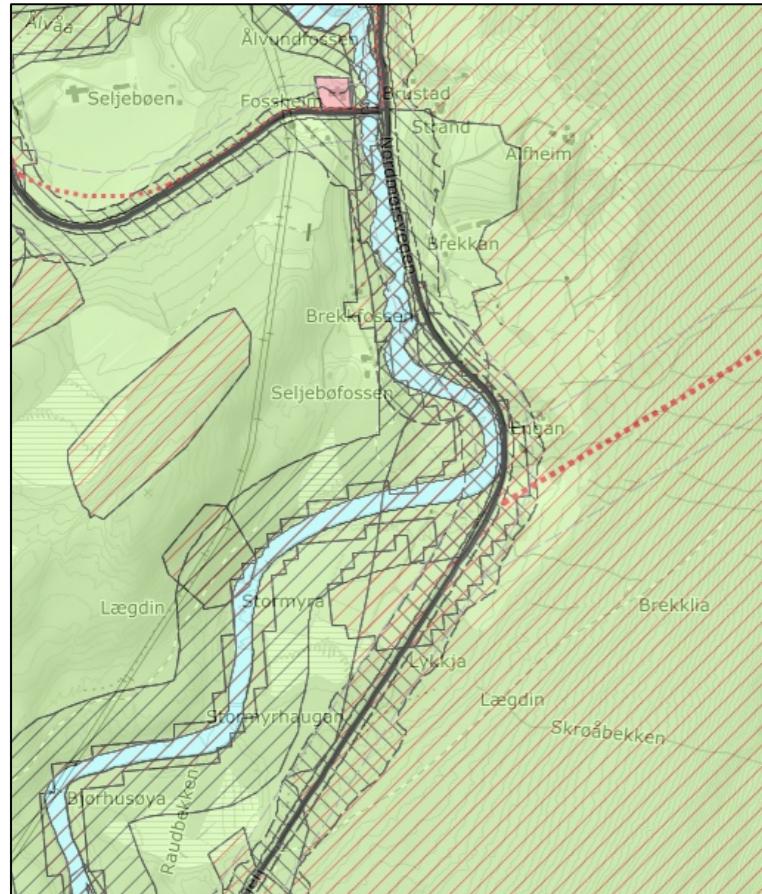


Figur 5. Målstrukturen for transportsektoren (Meld. St.33 (2016–2017)).

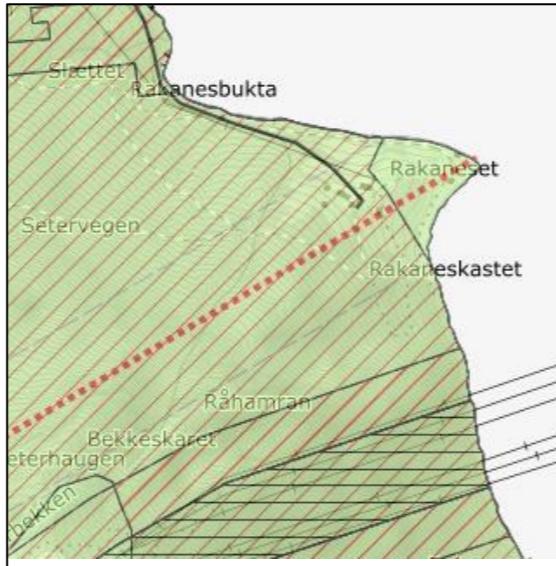
3.2 Planstatus for området

3.2.1 Sunndal kommune – landareal

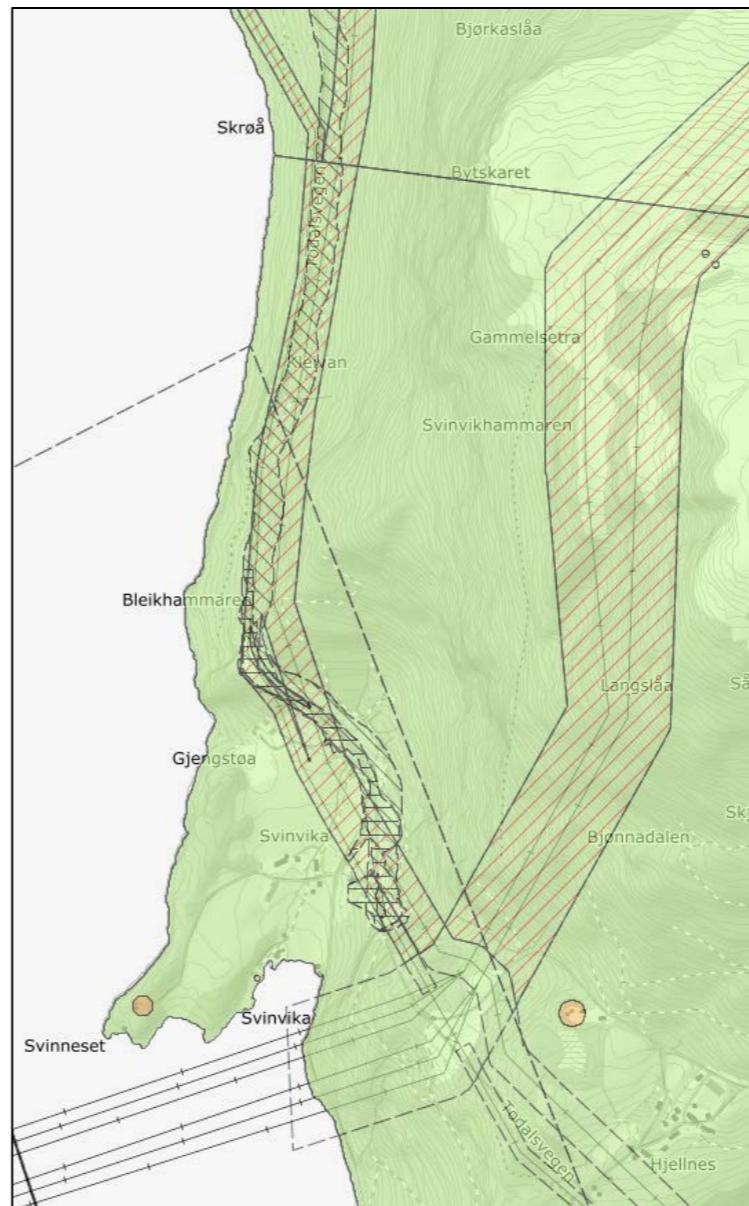
Sunndal kommune sin arealdel til kommuneplanen (vedtatt 06.02.2019) viser områda ved Ålvundfossen (figur 6) og Rakaneset (figur 7) som Landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF). Skraveringane på karta viser aktsemdsoner for skred og flaum, faresone for høgspentanlegg og støysoner for vegtrafikkstøy. Desse blir omtala grundigare i kapittel 4. Raud stipla linje er framtidig linje for Todalsfjordprosjektet. Det er ikkje område som er detaljregulert.



Figur 6. Utsnitt av kommuneplanen ved Ålvundfossen.



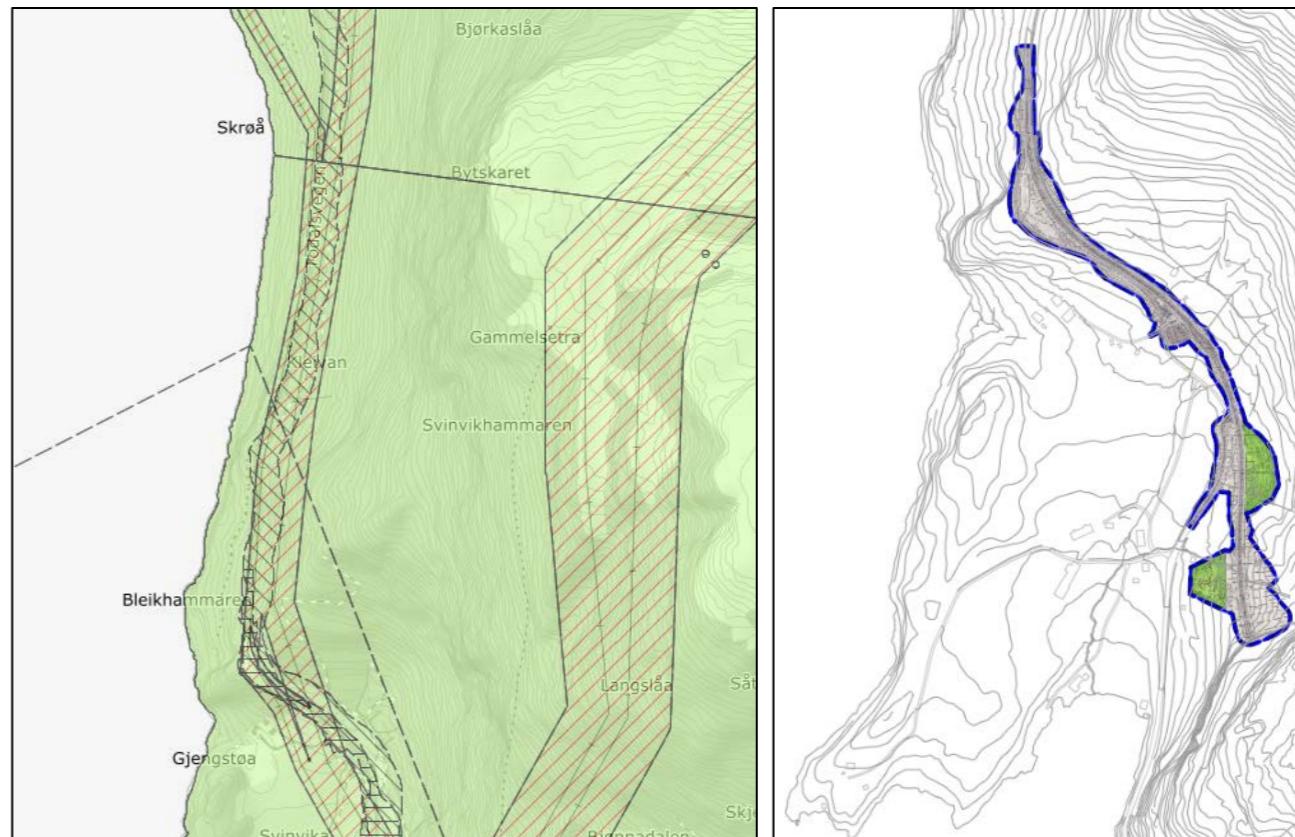
Figur 7. Utsnitt av kommuneplanen ved Rakaneset.



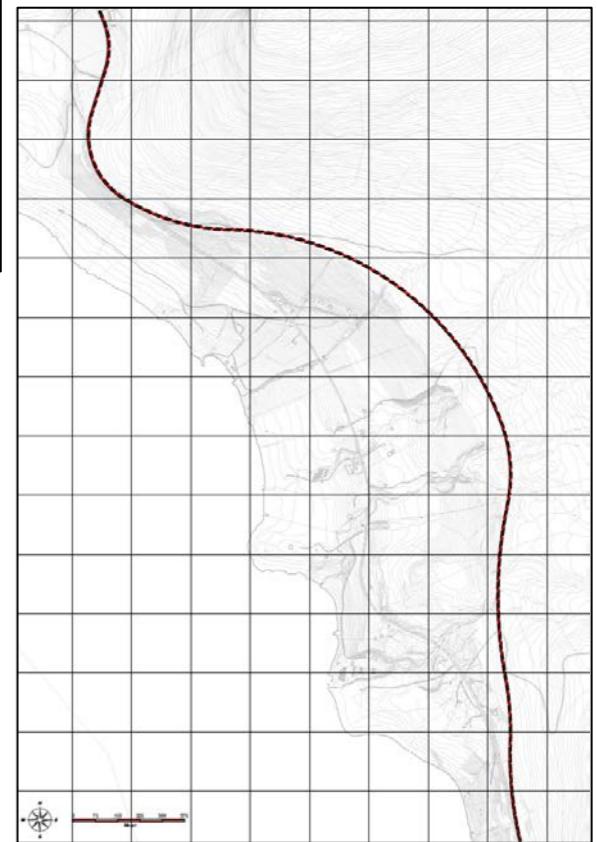
Figur 8. Utsnitt av kommuneplanen ved Svinvika.

3.2.2 Surnadal kommune – landareal

Surnadal kommune sin arealdel til kommuneplanen (vedtatt 09.11.2017) viser områda fra Svinvika til Øygarden (figur 8) som Landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF). Skraveringane på karta viser aktsemdsoner for skred og flaum, faresone for høgspentanlegg og støysoner for vegtrafikkstøy. Desse blir omtala grundigare i kapittel 4.



Figur 9. Regulariseringssplan for fylkesveg 6145 (tidl. 671).



Figur 10. Planlagt fylkesveg Øygarden-Åsbøen.

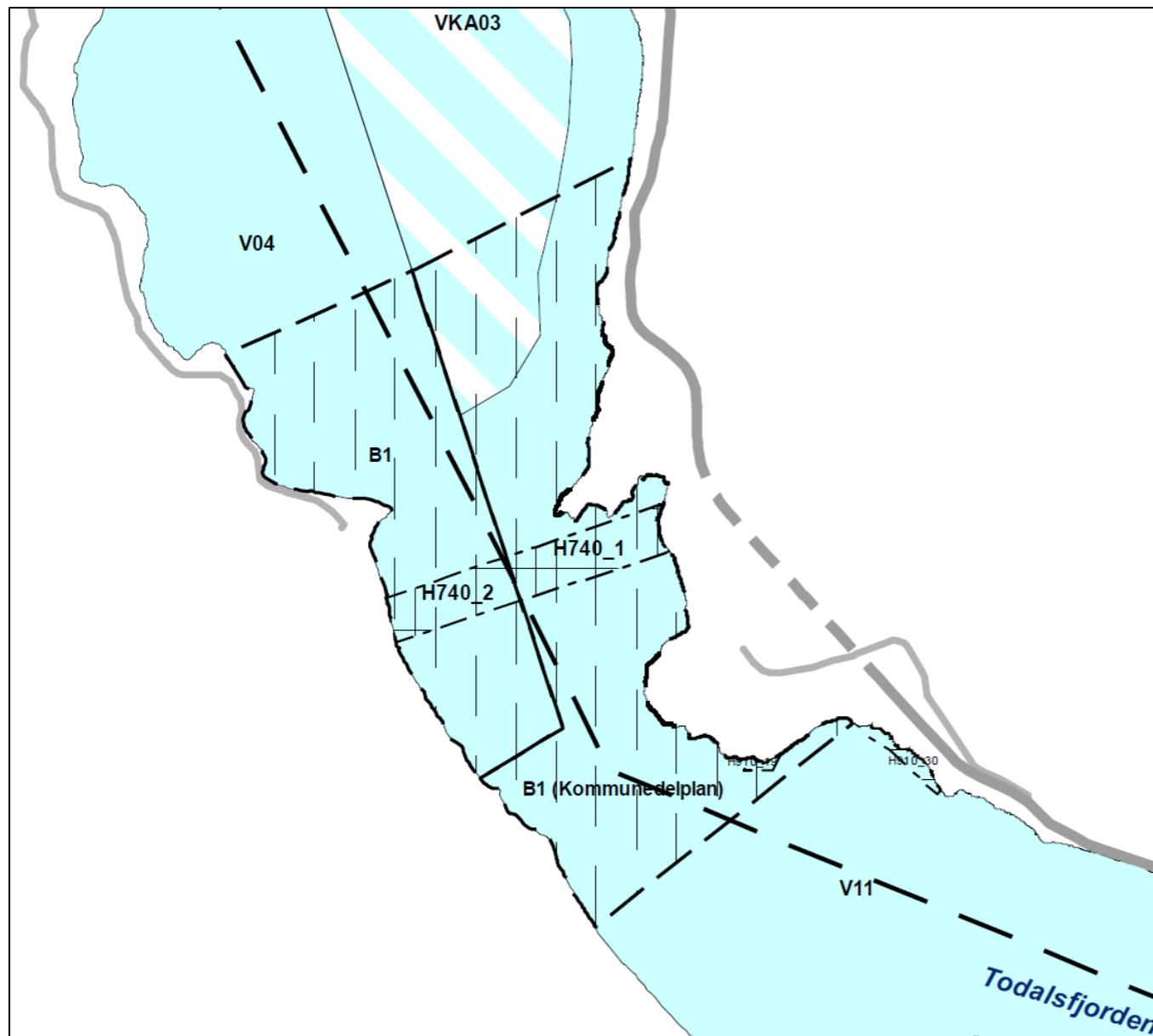
Av regulariseringssplanar i området er fylkesvegen frå Svinvikhammaren til nord for Svinvikhammaren regulert, jf. figur 9.

Fylkesvegen frå Øygarden til Nordvik er planlagt i ny linje i «Kommunedelplan for Trollheimstunnelen og rv. 671 Åsbøen – Halset bru» (rv. 671 heiter no fv. 6145). Planen vart vedtatt i oktober 2009.

Kommunedelplanen for fv. 670 Todalsfjordprosjektet avsluttar om lag der gjeldande kommunedelplan viser ny veglinje ved Øygarden.

3.2.3 Sjøområdeplan for Nordmøre

Sjøarealet i Todalsfjorden er omfatta av interkommunal kommunedelplan for sjøområda på Nordmøre, vedtatt mai–juli 2018 i dei ulike kommunane. Utsnitt av plankartet er vist i figur 11. Hovuddelen av arealet (V04 og V11) er sett av til bruk og vern V (Natur, fiske, ferdsel, friluftsliv). Området vist som VKA03 er kombinasjonsområde «Natur, fiske, ferdsel, friluftsliv og akvakultur.» For akvakultur gjeld at berre andre artar enn laks, aure og regnbogeaure er tillatne. Skravert areal B1 er areal der det ikkje er tillate med tiltak som kan vere til hinder for framtidig vegtrasé og bru over Todalsfjorden. Sone H740_# er bandleggingssoner for kraftlinje.



Figur 11. Utsnitt av interkommunal kommunedelplan for sjøområda på Nordmøre.

4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD

4.1 Generelt

Todalsfjordprosjektet ligg i eit typisk vestlandsk fjordlandskap med vekslande topografi og bratte fjellsider opp frå fjorden. Slakare parti har gitt grunnlag for landbruksbygder, og etter kvart industri og pendlarbusetnad. Dei største busetnadene finn vi i Ålvundfjorden, på Todalsøra og på Kvanne.



Figur 12. Oversiktskart.

4.2 Arealbruk

4.2.1 Ålvundfossen

Ålvundjorden er ei bygd prega av landbruk, og med noko spreidd busetnad. Ulvund kraftverk utnyttar fallet frå sør for krysset rv. 70xfv. 670 ved Ålvundfossen. Ved fjorden er det campingplass og noko tettare busetnad

I figur 13 og 14 er det vist oversiktsbilde frå aktuelt område ved Engan og Alfheim for nytt kryss med rv. 70, veg i dagen og tunnelpåhogg



Figur 13. Flyfoto oversiktsbilde Ålvundfossen.



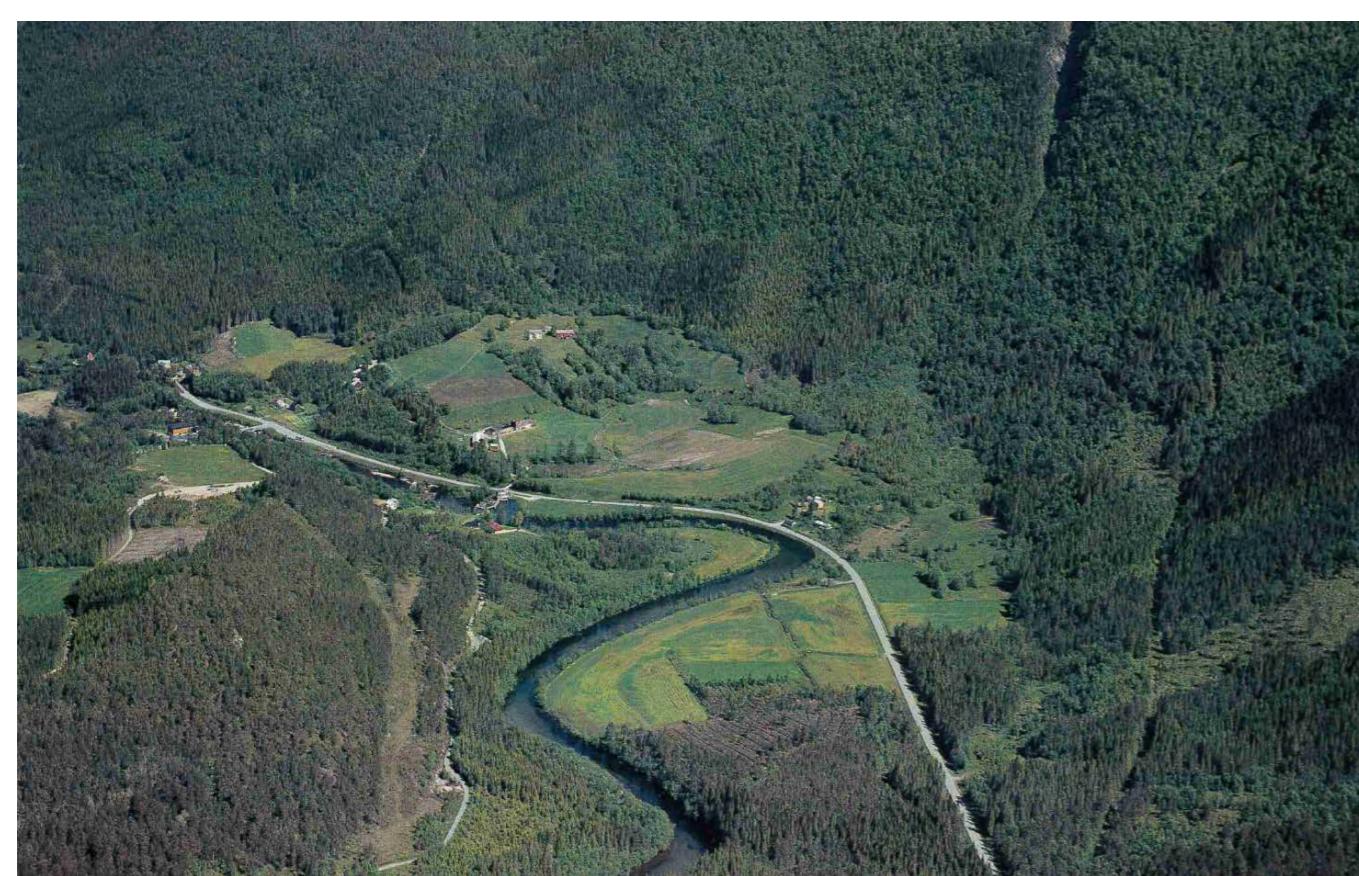
Figur 15. Oversiktsbilde mot sør (Ålvundeidet som viser området for avkjørsle frå rv. 70.

4.2.2 Rakaneset

På Rakaneset ligg ein einsleg landbrukseigedom, med nokre gardshus (naust, sag, verkstad) ved sjøen. Nordover Drøppingstranda ligg også ein del gardsbruk og spreidd busetnad tett på vegen.



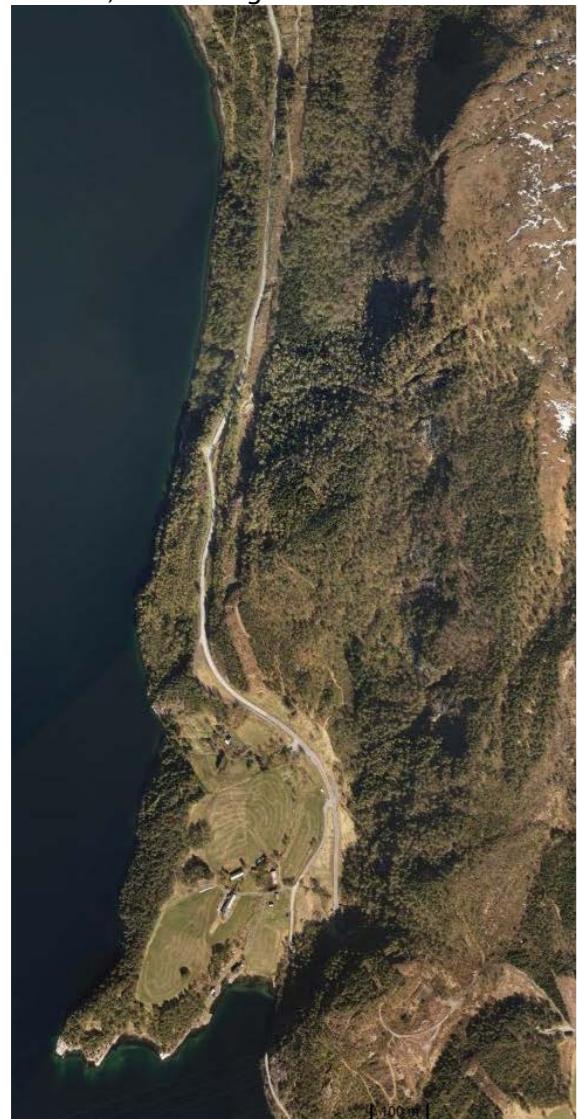
Figur 16 Oversiktsbilde frå Rakaneset.



Figur 14. Oversiktsbilde i retning Ålvundfossen frå sørvest.

4.2.3 Svinvika

I Svinvika er det også landbruk som er dominerende arealbruk. Nord for Svinvikgarden ligg Svinviks arboret, ei avdeling av Nordmøre museum.



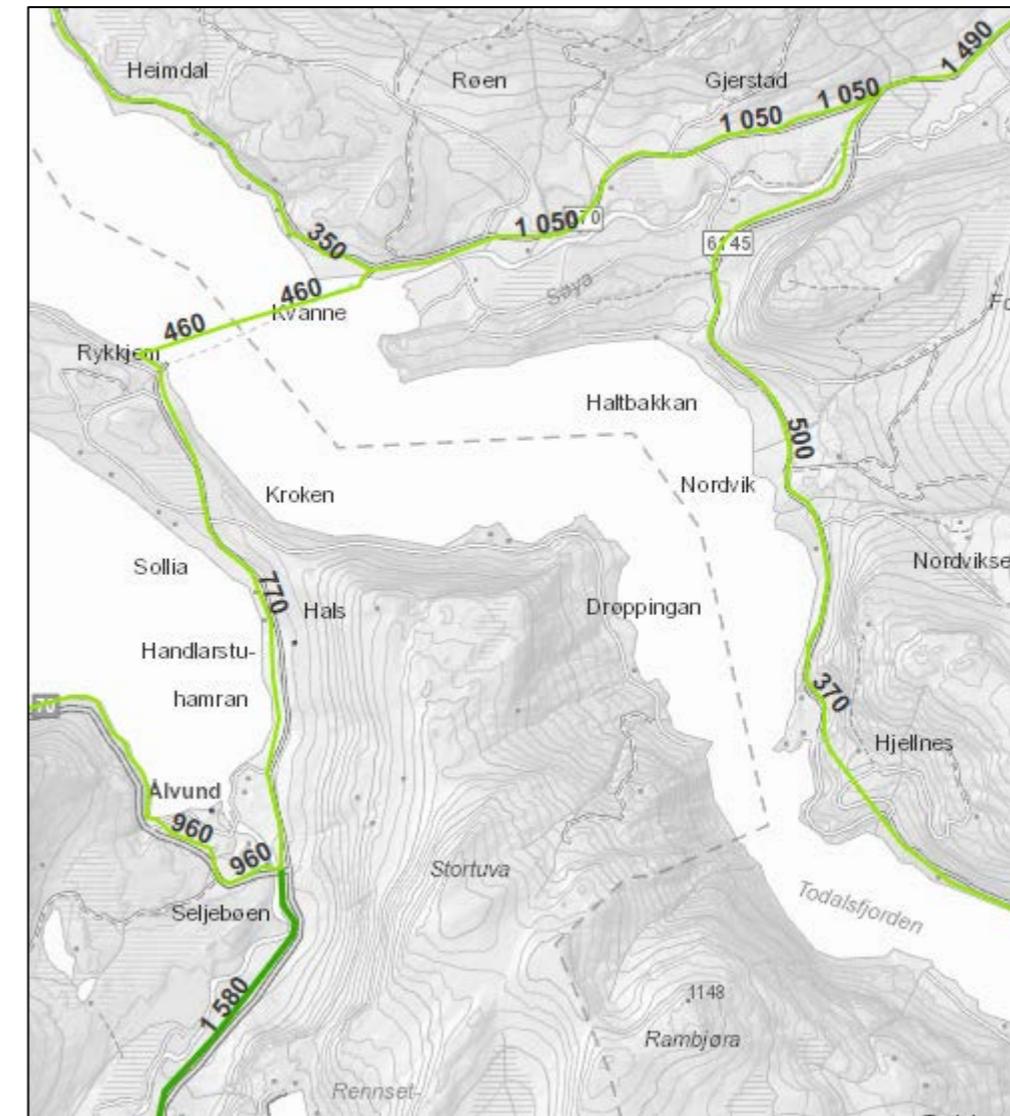
Figur 17. Ortofoto og flyfoto frå Svinvika (fleire)



4.3 Trafikkforhold

Ferjesambandet Kvanne–Rykkjem hadde i 2018 ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 460 køyretøy, 12 % lange. Riksveg 70 forbi aktuelt kryssområde ved Ålvundfossen har ein ÅDT på 1580, 11 % lange. Fylkesveg 6145 i Svinvika har ein ÅDT på 370, 8 % lange. Kartutsnitt med trafikktalet er vist i figur 18.

Fram Ekspress rute 902 (Mørelinjen) frå Molde til Trondheim passerer i dag mellom Sunndalsøra og Surnadalsøra med seks daglege avganger.



Figur 18. Trafikktalet (ÅDT) frå 2018.

4.4 Teknisk infrastruktur

På kommuneplannivå er teknisk infrastruktur ikkje kartlagt i detalj. Av større element kryssar ei regional kraftlinje Todalsfjorden sør for Rakaneset og Svinvika, og i Svinvika går to mindre høgspentlinjer nordover langs fv. 6145. Ved Ålvundfossen er det tre grunnvassbrønnar mellom rv. 70 og Ålvundelva like sør for kraftverksinntaket. Kommunal og privat vatn og avløp, samt lågspent og tele/fiber blir kartlagt nærare i reguleringsplanfasen.

4.5 Landskapsbilde

Planområdet ligg i landskapsregion 22 «Midtre bygder på Vestlandet» (NIJOS 10/2005). Store fjordløp pregar regionen som dannar belte mellom fjordmunningane og dei indre bygdene. Fjordløpa omkransast av markante og til dels høgreiste fjordsider med lauv-,– og blandingsskog. Planområdet ligg i eit stort fjordavsnitt med to fjordarmar som slyngjer seg inn og endar opp i tronge fjordbotnar. Ålvundfjorden er ein fjordarm av Breifjorden i Tingvoll og Sunndal kommune og strekkjer seg 12 km søraustover til Ålvund i botnen av fjorden. Nesøya, ei lang smal halvøy, skil Ålvundfjorden frå Stangvikfjorden. Todalsfjorden er en fortsetjing av Stangvikfjorden og strekkjer seg 4 km søraustover til bygda Todalen i botn av fjorden.



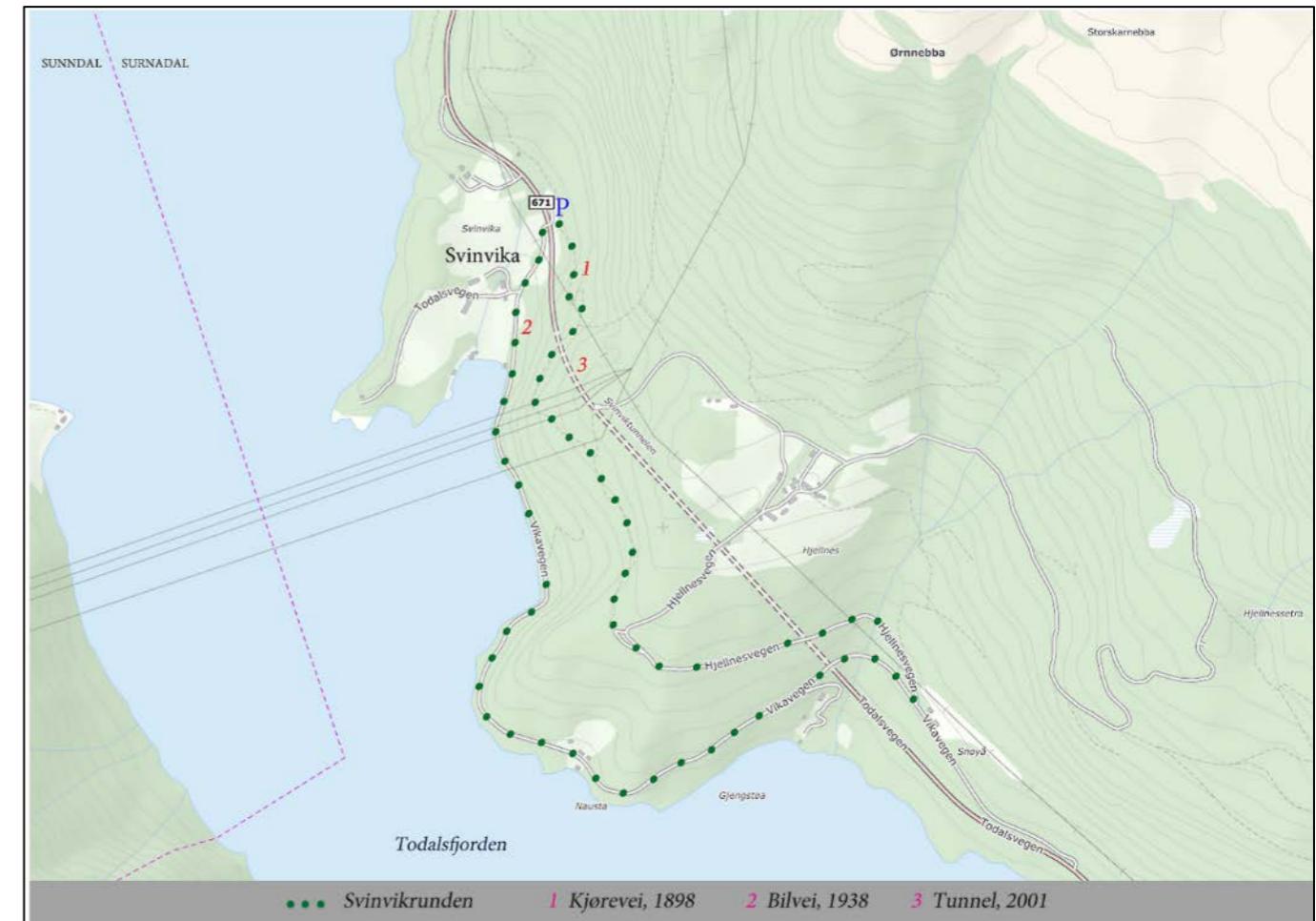
Figur 19. Todalsfjorden sett frå sør.



Figur 20. Ålvundfjorden med Nesøya som skil Ålvundfjorden frå Stangvikfjorden.

4.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Bygda Ålvundfjorden har kring 450 innbyggjarar. Bygdelaget strekkjer seg frå Smiset i sør til Mulvika i vest, Nesøya i nord og vidare til Drøppingstranda og Rakaneset ved Todalsfjorden. Bygda består av nokre bustadfelt, men for det meste spreidt busetnad. Austsida av Todalsfjorden er bratt og ubebygd til ein bikkar Ansneset. Bygdelaget Todalen innerst i Todalsfjordenfjorden har om lag 350 innbyggjarar. I Svinvika ligg eit større gardsbruk og Svinviks arboret.

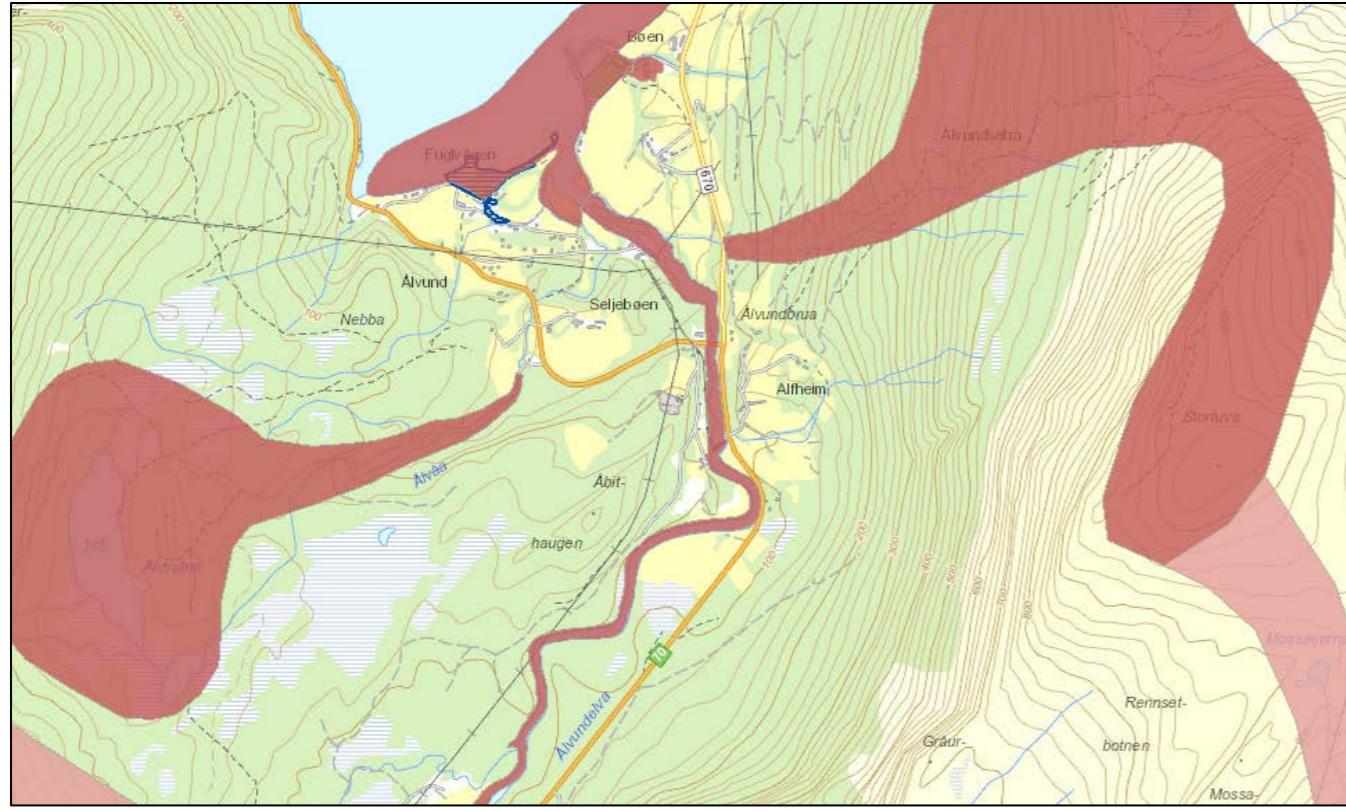


Figur 21. Svinvikrunden markert med grøne prikker, og tre generasjonar veg.

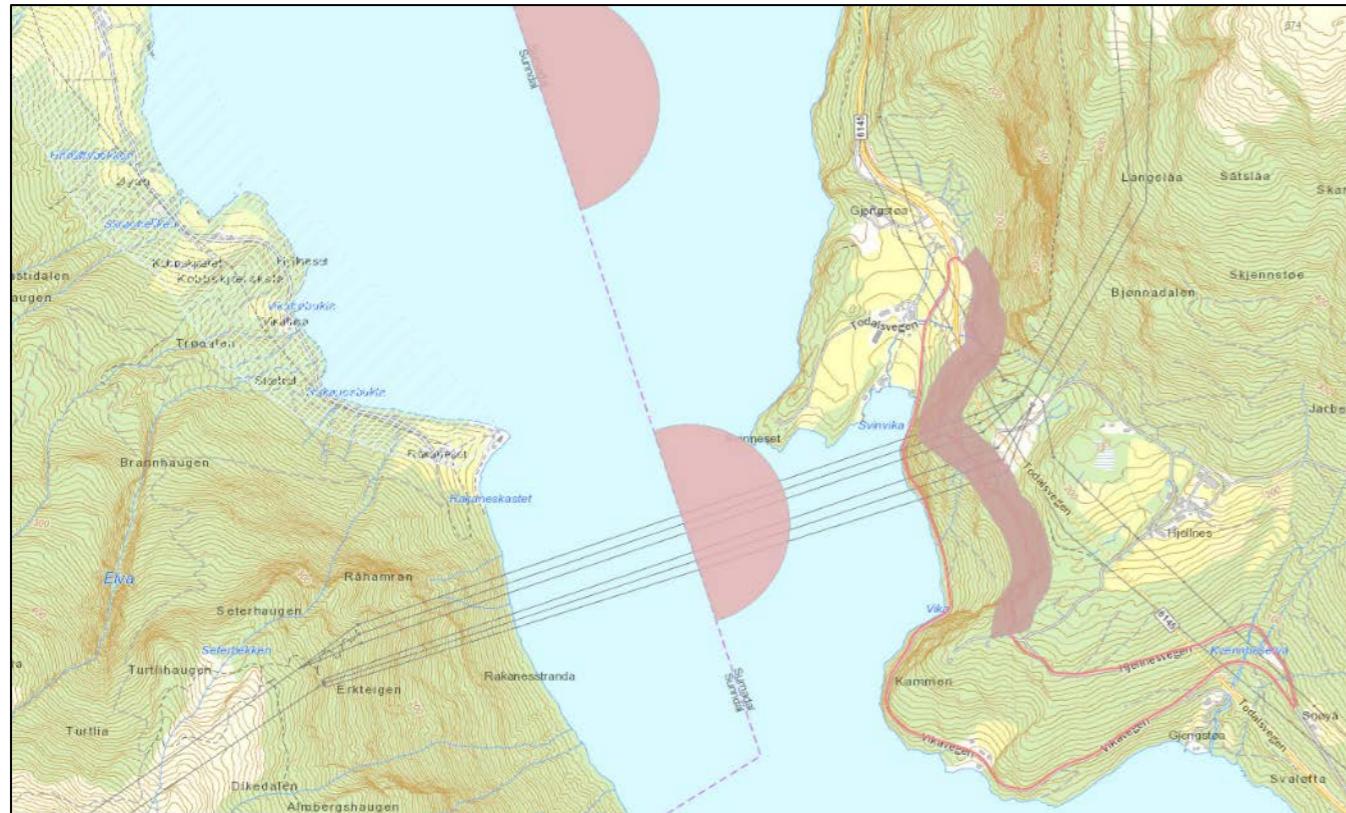
Fjellområdet mellom Ålvundfjord og Todalsfjorden utmerkar seg med fleire turstiar i eit ope fjellterreng med vidstrakt utsyn over fjell og fjord. Området er eit populært utfartsområde blant befolkninga i Sunndalen. Utgangspunkt for turen opp til fjellplatået er P-plass ved Lauvåbekken i Ålvund der det går merka sti opp til Stortuva 1036 m.o.h.. Den merka stien går forbi Ålvundsetra på ca. 300 m.o.h og Øvre setrin på ca. 500 m.o.h. Over tregrensa deler stien seg mot Vardhaugen 688 m.o.h og vidare til Stortuva. Fjellområdet har tidlegare vore nytta til setring som ein framleis finn fleire bygningar og andre spor av etter i terrenget. Ved Rakaneset går det ein seterveg til Rakanessetra som og nyttast som turmål.

Ålvundelva er eit verna vassdrag som strekker seg frå Innerdal med utløp Ålvundfjorden. På strekninga mellom Nerdal og Ålvundetied blir elva nytta til rafting og padling. I utløpet ligg Sunndal

commune sin største badeplass, Fuglvågen. Ålvundelva er laks og sjøaureførande over ei kort strekning opp til Ålvundfossen.



Figur 22. Registrerte friluftsområde ved Ålvundfossen (gislink.no).



Figur 23. Registrerte friluftsområde i Todalsfjorden (gislink.no).

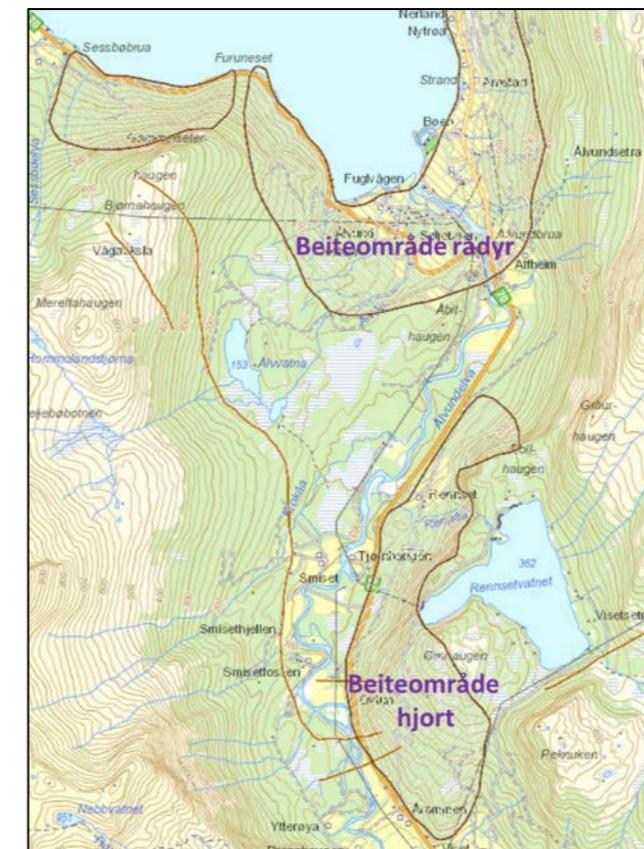
Svinviks arboret er ei avdeling i Nordmøre museum. Arboretet er en turistattraksjon og mest kjent for si store rhododendronsamling med over 360 ulike sortar. Med utgangspunkt i P-plass ved arboretet går den merka 4,6 km lange «Svinvikrunden». Dette er ein populær tursti der ein kan gå det eldste vegfaret frå 1898 høgt i lia innover mot Todalen og den «nyaste» gammelvegen frå 1938 langs sjøen tilbake til Svinvika.

Ved Svinneset er det registrert ein god fiskeplass i sjø. Svinneset eignar seg og til fiske frå land.

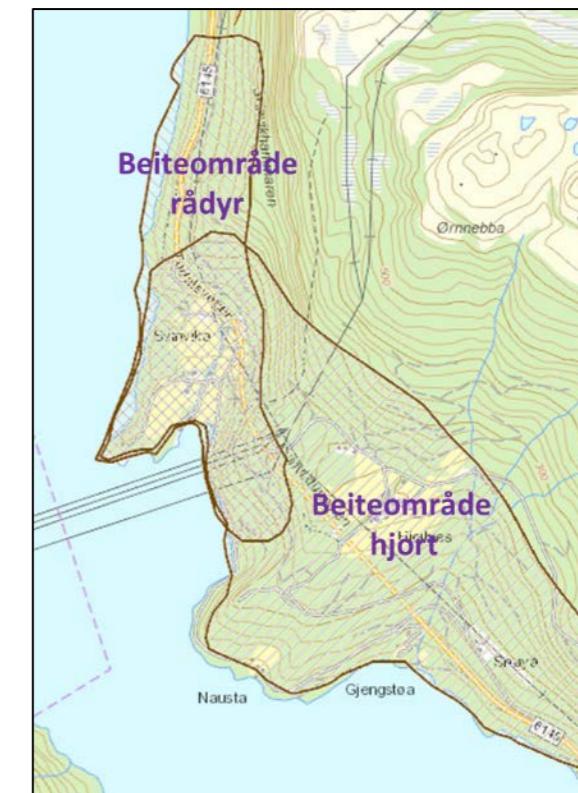
4.7 Naturmangfold

Naturverdiar

Ved Ålvundfossen er det ikkje registrert vesentlege naturverdiar i offentleg tilgjengelege databasar. Sør og nord for planområdet er det registrert beiteområde for hjort og rådyr, og ut i frå eigne observasjonar i felt legg vi til grunn at det er mykje hjortevilt også i skogslia som blir rørt av kommunedelplanen. På Rakaneset er det heller ikkje registrert vesentlege naturverdiar, heller ikkje om hjortevilt, men vi legg også her til grunn at det er hjortevilt i området. I Svinvika er det registrert beiteområde og vinteroppahaldsområde for hjort og rådyr. Av enkeltartar er det registrert ask og alm i lia aust for fv. 6145 i Svinvika, samt ei registrering av kvitryggspett. På arboretet er det registrert villeple og strandkjeks. Sweco kartla landområda i 2018 med ei mindre supplering i 2019. Det vart ikkje funne område som kvalifiserte til å avgrense naturtypar i samsvar med metodikken i DN-handbok 13. Det er ikkje registrert marine naturmangfoldverdiar i Todalsfjorden.



Figur 24. Viltregistreringar ved Ålvundfossen (gislink.no)



Figur 25. Viltregistreringar i Svinvika (gislink.no).

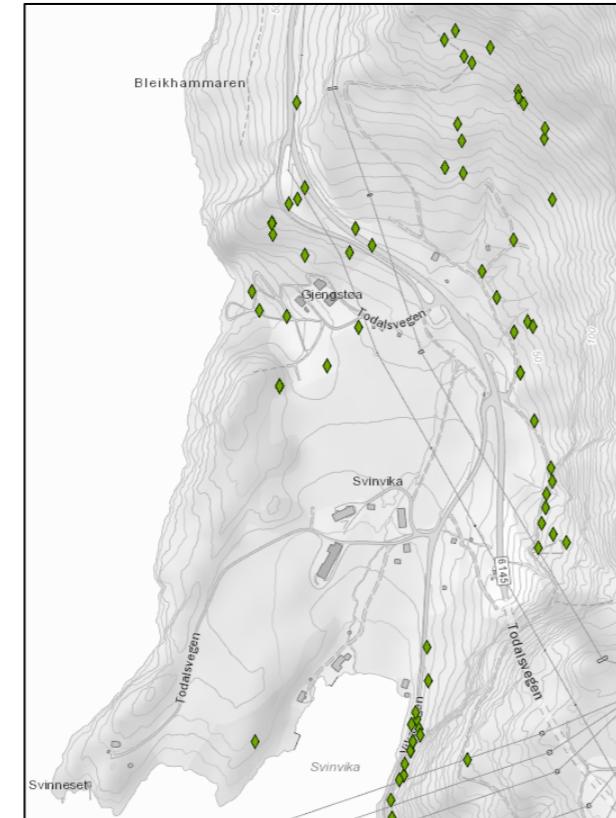
Framande artar

I Svinvika er det registrert ei rekke framande artar i og ved arboret og i lia aust for fylkesvegen. På Rakaneset er det registrert fleire førekomstar av rynkerose. Ved Ålvundfossen er det registrert ein førekomst av hagelupin langs rv. 70 ved Engan.

Kartlegging og plan for handtering av framande artar blir gjennomført i byggeplanfasen. Temaet vil også bli omtala grundigare i reguleringsplanfasen.



Figur 26. Artsregisteringar i Svinvika (gislink.no).



Figur 27. Framande artar i Svinvika (gislink.no).

4.8 Kulturmiljø

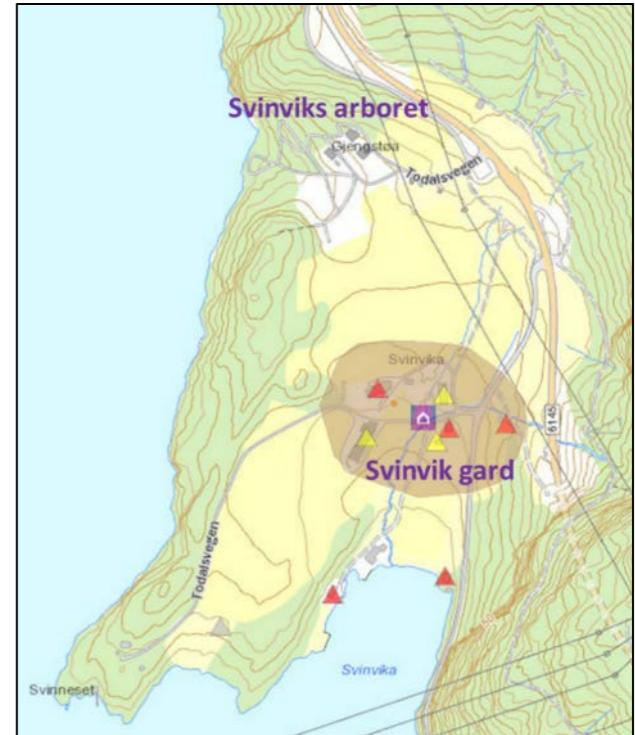
Automatisk freda kulturminne

Det er per dags dato ingen kjente, automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Møre og Romsdal fylkeskommune vurderer at området i Svinvika har høgt potensiale for funn av ukjente automatisk freda kulturminne frå steinalder og heilt opp til mellomalder. Ved varsel om oppstart av reguleringsplan som omfattar Svinvika, må ein rekne med kostnader til arkeologiske registreringar og moglege konflikter med automatisk freda kulturminne.

Kulturminne frå nyare tid

Svinvika med gardsanlegg og arboret er eit regionalt viktige kulturminne; Svinvika gardsanlegg er med i Møre og Romsdal fylkeskommune sin Regionale delplan for kulturminne og Svinviks arboret drives av Nordmøre museum. Mange av bygningane er registrert i kulturminneregisteret SEFRAK. Plantehagen, stigane og det samla kulturlandskapet er vel så viktig som bygningane, men desse er i liten grad registrert i faglege rapportar. I området finnast det og fleire generasjonar med veghistorie; gamal køyreveg frå 1898, bilveg frå 1938 og ein tunnel frå 2001. Desse inngår i den skilte turen «Svinvikrunden».

Det er eit kulturmiljø på Rakaneset med to SEFRAK-registrerte bygningar med SEFRAKnr 1563 11 18, stovebygning og 1563 11 23, stabbur.



Figur 28. Kulturmiljø i Svinvika.

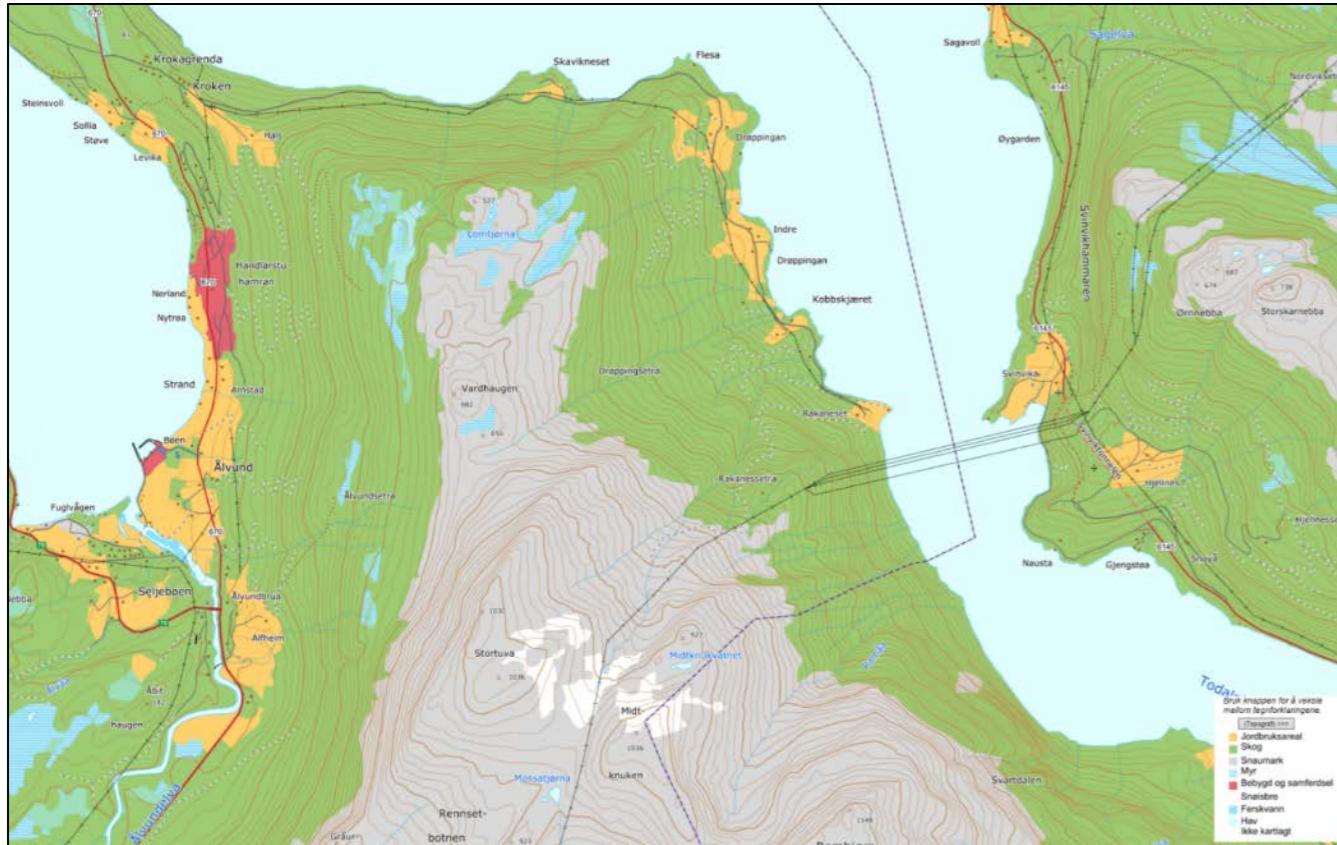
4.9 Naturressursar

Figur 29 viser fordelinga av skog og jordbruksareal i området. Store delar av den dyrka marka er nytta til grasproduksjon. Område som tidlegare ble nytta til beite gror att med skog. I liene dominerer granplantefelt med til dels høg og middels bonitet med innslag av naturskog.

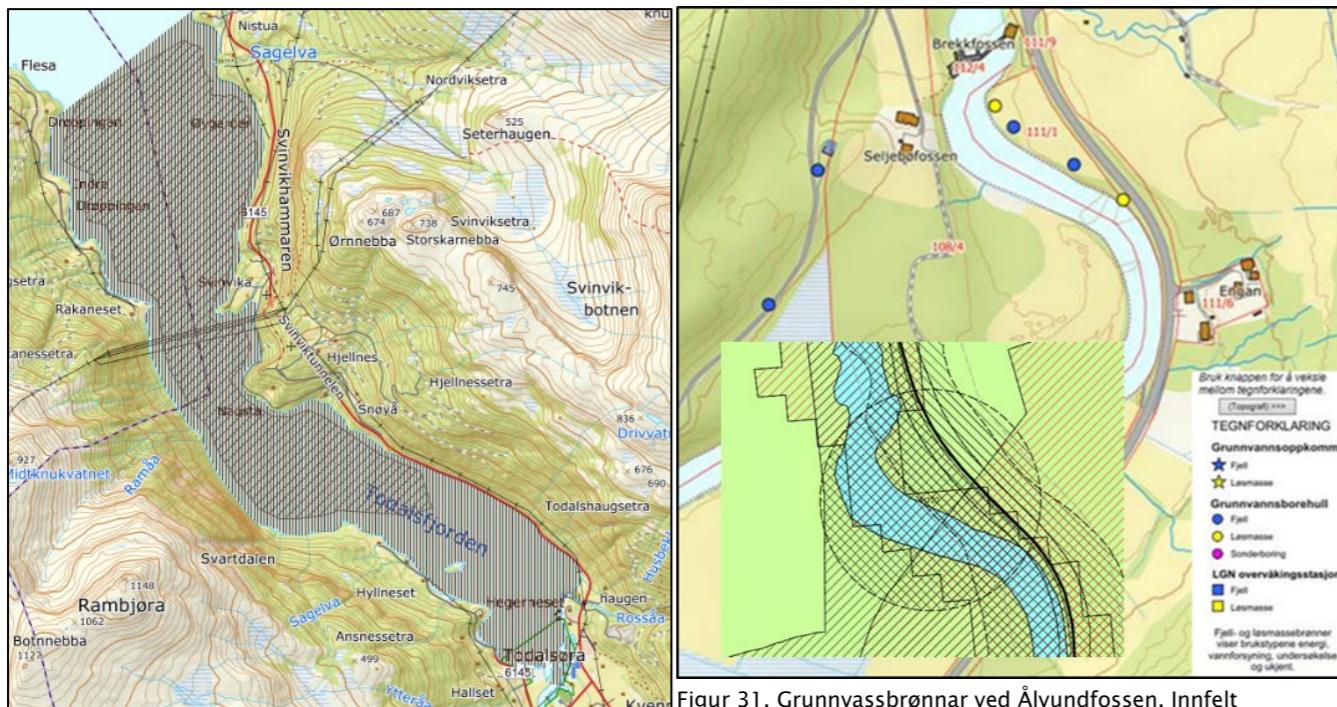
I Todalsfjorden har Fiskeridirektoratet registrert gytefelt for torsk, og eit felt med garnfiske etter torsk, lysing, lyr og sei. Desse er vist i figur 30. I tillegg til fritidsfiskarar, er det eit fåtal fiskeriregistrerte fartøy som er aktive på dette feltet. Fisket går føre seg heile året. Sjøarealet i Todalsfjorden er omfatta av interkommunal kommunedelplan for sjøområda på Nordmøre, vedtatt mai-juli 2018 i dei ulike kommunane. Planen viser aktuelt areal for brukryssing som område der det ikkje er tillate med tiltak som kan vere til hinder for framtidig vegtrasé og bru over Todalsfjorden. Temaet er difor ikkje vidare utgreidd.

Det er tre grunnvassbrønnar like sør for demningen i Brekkefossen, sjå figur 31. Innfelt i figuren er utsnitt av gjeldande kommuneplan, der sikringssone rundt brønnane er vist med sirkelforma skravur. Innanfor sikringssona er det ikkje tillate med tiltak som kan forringje vassførekomenster eller kvaliteten på vatnet.

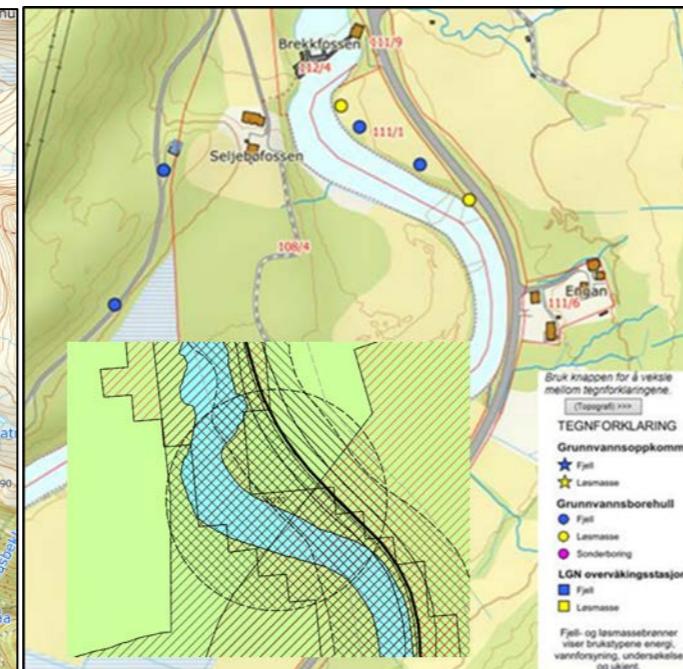
Det er ikkje kartlagde grus- og mineralførekomstar i området.



Figur 29. Arealtypar i området.



Figur 30. Gytefelt for torsk (dobbelskravur) og fiskeområde for passive reiskap (enkelskravur).



Figur 31. Grunnvassbrønnar ved Ålvundfossen. Innfelt sikringssone (skravert sirkel) i gjeldende kommuneplan.

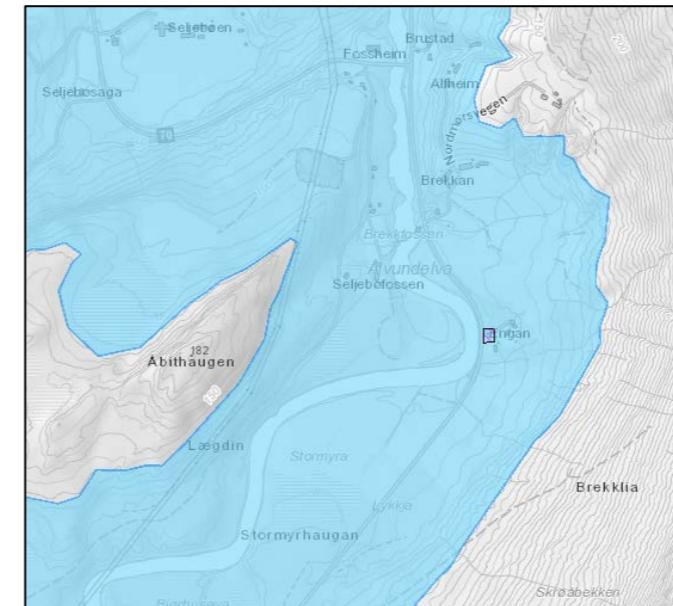
4.10 Naturfare

4.10.1 Grunnforhold

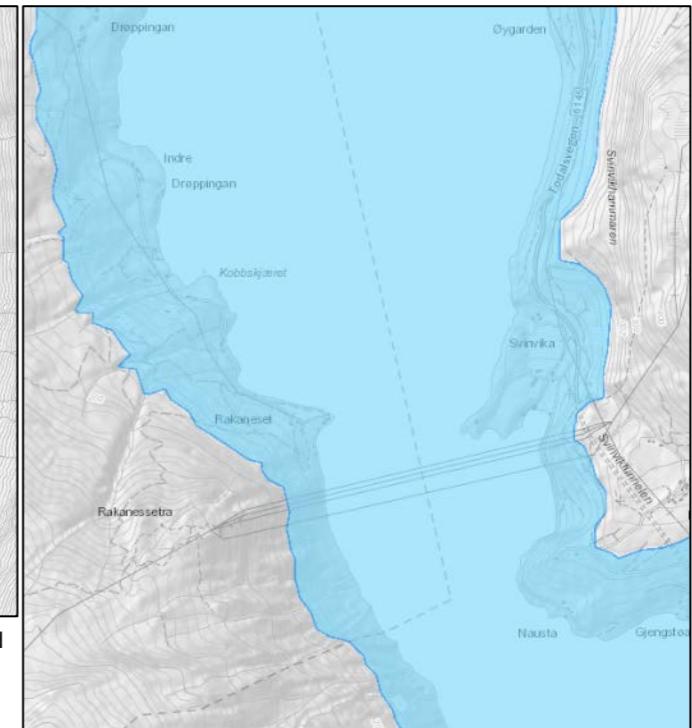
Grunnforholda er omtala i eige geoteknisk fagnotat *40125-GEOT-R1 Geoteknisk rapport Todalsfjordforbindelsen*, og inngår som tema i Risiko- og sårbarheitsanalysen (ROS-analysen). ROS-analysen er oppsummert i kapittel 7.5 Risiko- og sårbarheit i planomtalens.

Ved Ålvundfossen er hovudinntrykket at det er 4–5 meter friksjonsmasse over sensitiv leire under marin grense. Ved Engan er det fra tidligare påvist kvikkleire. Oppover mot Brekklia er det faste masser. På Rakaneset viser seismikk fra 1987 og boringar i 2018 at det er inn til 40 meter lausmasser. Innanfor neset er det kort til fjell (5–10 m), og fjell i dagen litt opp fra sjøen. Lausmasser er faste og stabile. I Svinvika er det bart fjell på sjølve Svinneset. Oppover mot fv. 6145 er det lause til middels faste lagdelte masser av siltig sand og sandig leirig silt. Det er ikke registrert kvikkleire ved boringane.

Ved Skifteshammaren og Kammen er det ikke vesentlege lausmassar.



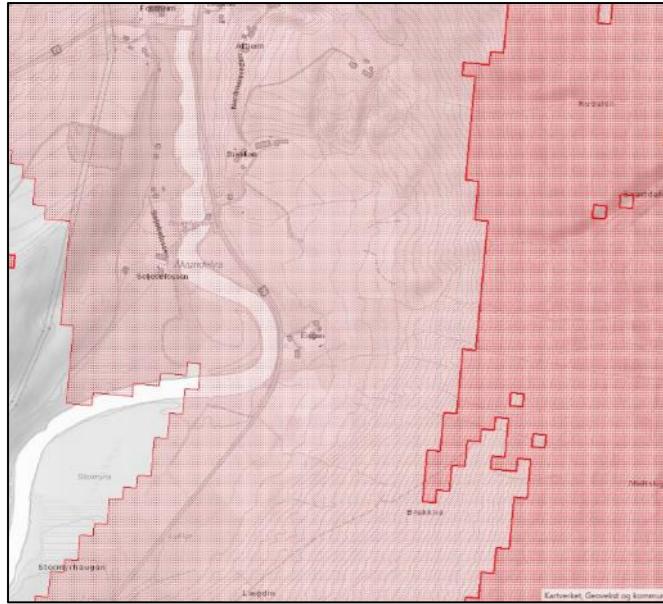
Figur 32. Marin grense (blå) og registrert kvikkleire (firkant) ved Ålvundfossen.



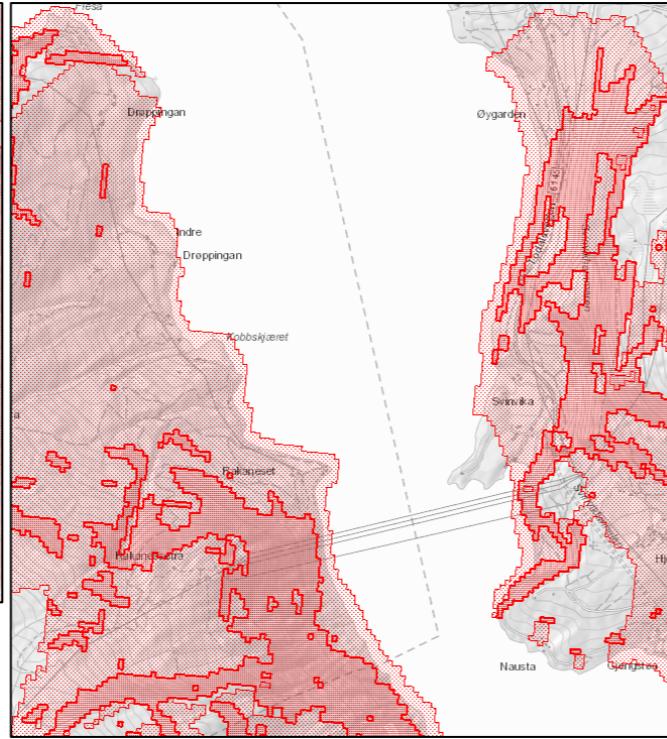
Figur 33. Marin grense (blå) langs Todalsfjorden.

4.10.2 Skredfare

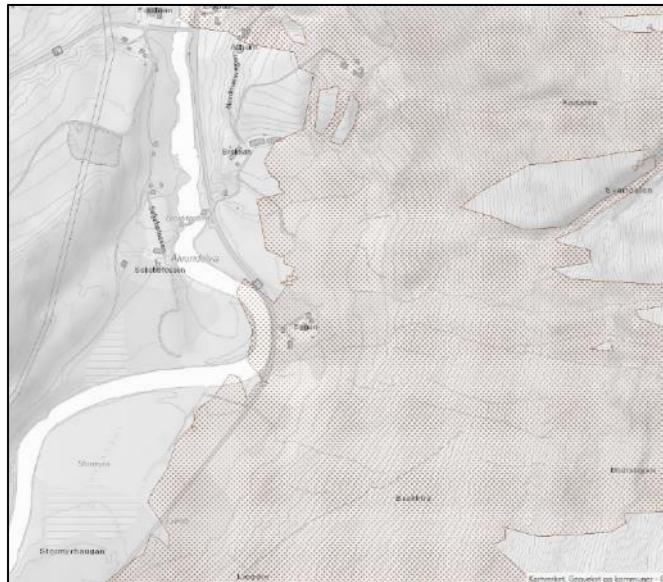
Fra NVE Atlas (atlas.nve.no) er det henta ut aktsemdsoner for snøskred, jord- og flaumskred og steinsprang. Utsnitta viser at dei fleste deler av planområdet kan vere utsett for skred. Skredfare er omtala i eige fagnotat Skredfarevurdering Todalsfjordkryssing, 40125-GEOL-R1 (vedlagt), og inngår som tema i Risiko- og sårbarheitsanalysen (ROS-analysen). ROS-analysen er oppsummert i kapittel 7.5. i planomtalens.



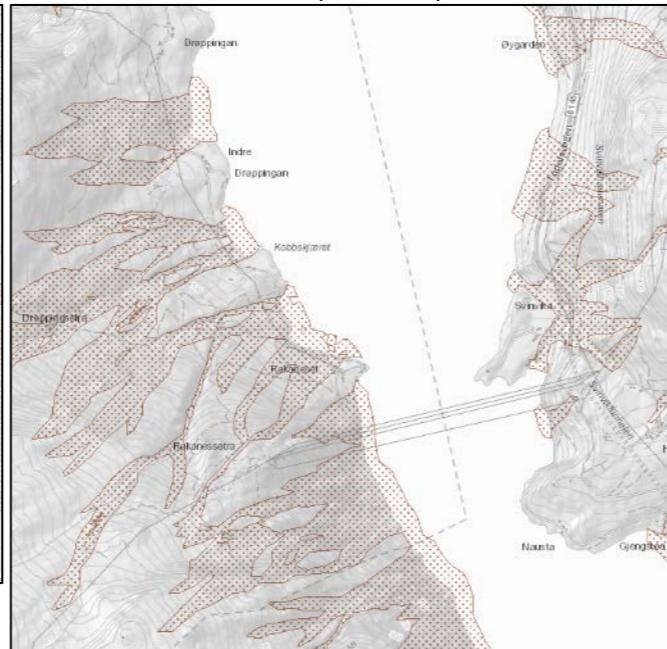
Figur 34. Aktsemdsoner for snøskred ved Ålvundfossen (løsneområde mørk raud, utløpsområde lys raud).



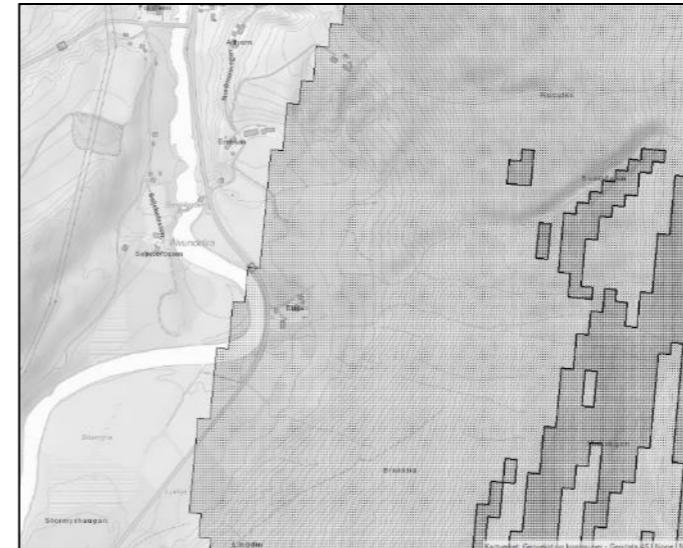
Figur 35. Aktsemdsoner for snøskred langs Todalsfjorden (løsneområde mørk raud, utløpsområde lys raud).



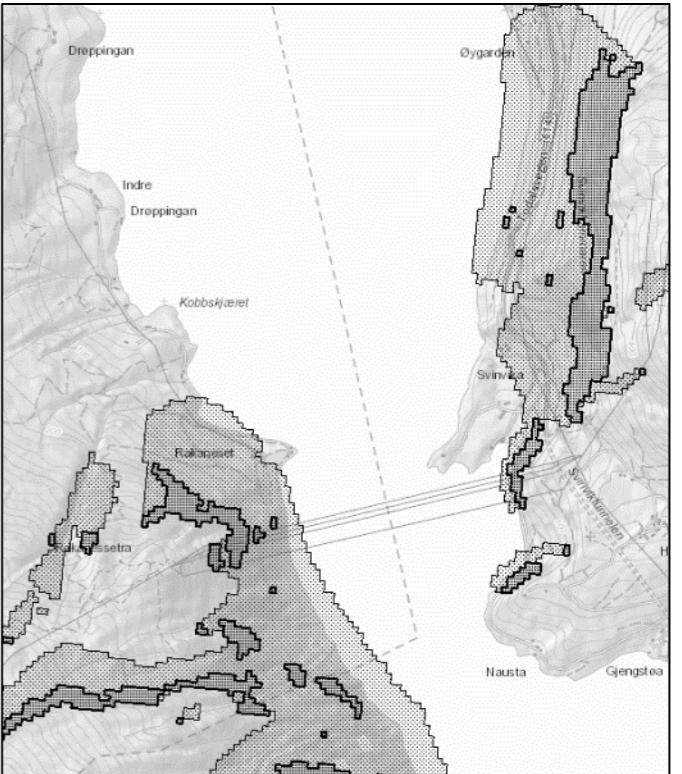
Figur 36. Aktsemdsoner for jord- og flaumskred ved Ålvundfossen.



Figur 37. Aktsemdsoner for jord- og flaumskred langs Todalsfjorden.



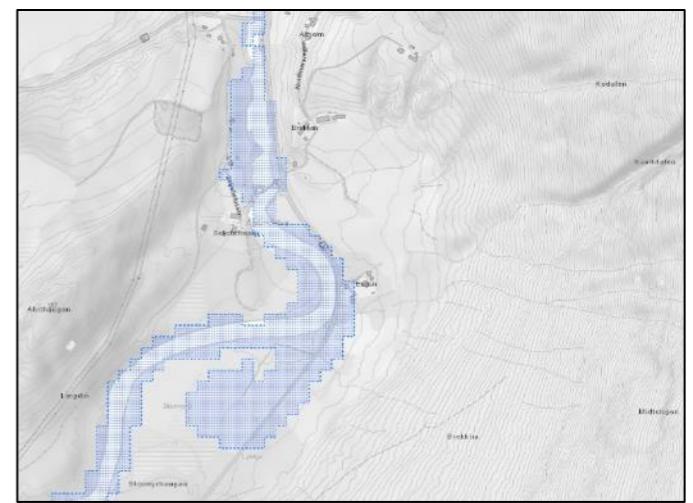
Figur 38. Aktsemdsoner for steinsprang ved Ålvundfossen (løsneområde mørk grå, utløpsområde lys grå).



Figur 39. Aktsemdsoner for steinsprang langs Todalsfjorden (løsneområde mørk grå, utløpsområde lys grå).

4.10.3 Flaum

Fra NVE Atlas (atlas.nve.no) er det henta ut aktsemdsoner for flaum langs Ålvundelva. Utsnitta i figur 40 viser at rv. 70 kan vere utsett for flaum i området det er aktuelt med nytt kryss mellom fv. 670 og rv. 70. Flaumfare inngår i ROS-analysen, som er oppsummert i kapittel 7.5 Risiko- og sårbarheit i planomtalens.



Figur 40. Aktsemdsone flaum langs Ålvundelva.

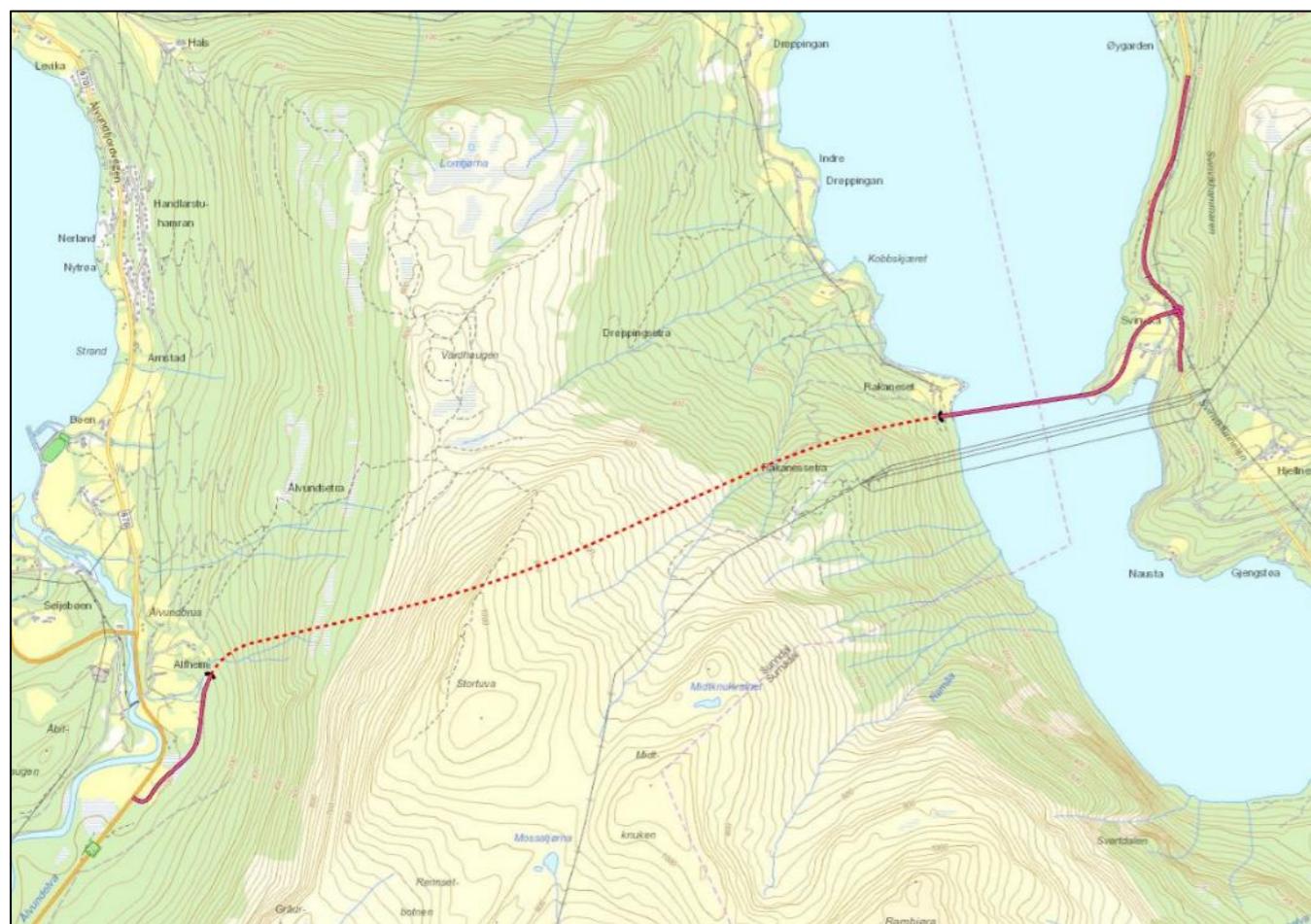
5 OMTALE AV PLANFORSLAGET

5.1 Hovudelementa i planen

Hovudprinsippa i tilrådd løysing er vist i figur 41, med tunnel frå Ålvundfossen til Rakaneset og hengebru frå Rakaneset til Svinvika.

Kommunedelplanen legg til rette for eit veganlegg som fyller krava i Statens vegvesen si handbok N100 Veg- og gateutforming til dimensjoneringsklasse Hø1 – Øvrige hovedvegar, $\text{ÅDT} < 4000$ og fartsgrense 80 km/t. Vegbreidde er 7,5 meter, tunnelprofil T9,5.

I det følgjande går vi gjennom hovudelementa i løysingane i dei ulike delområda.



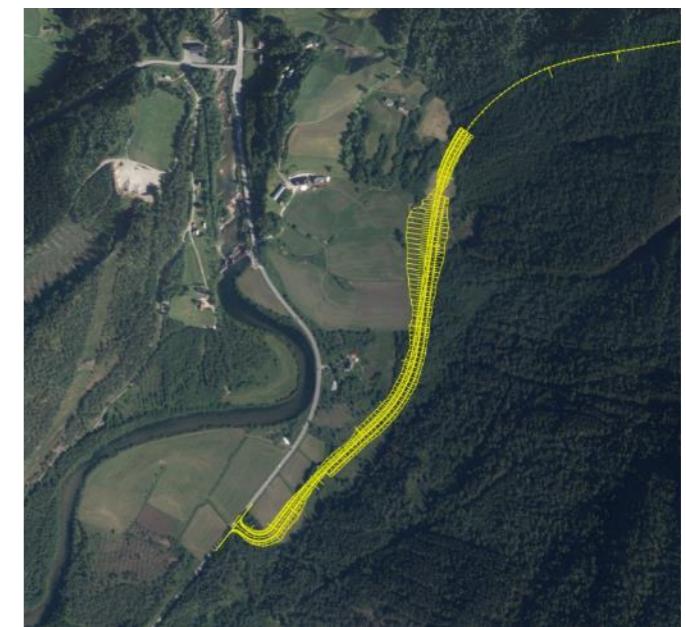
Figur 41. Oversiktskart med tilrådd veglinje for fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

5.1.1 Veg i dagen ved Ålvundfossen

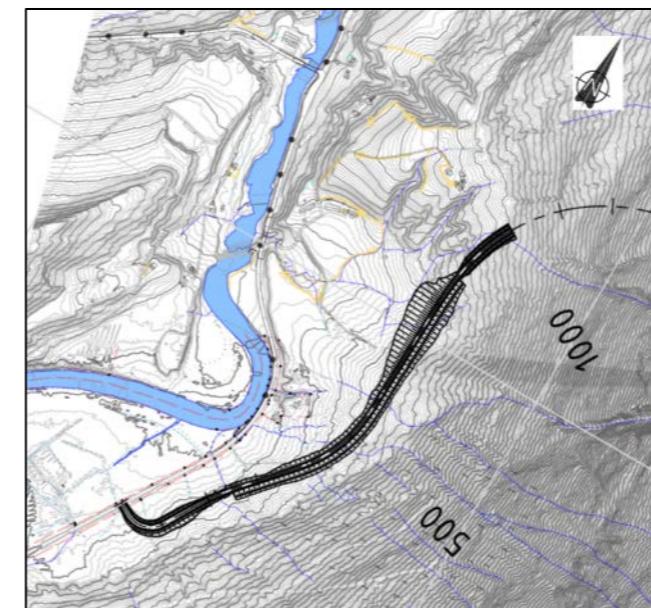
Nytt kryss mellom rv. 70 og ny fv. 670 er plassert ved Rv70 hp3 m8000. Krysset er utforma som T-kryss. Frå krysset er det om lag 870 meter til fjellpåhogget. Kor lang tunnelportal som er nødvendig er ikkje detaljert på dette plannivået. Nordover mot påhogget stig vegen med 6,2 %. Frå profil 600 vil vegen ligge på ei relativ høg fylling.

Påhogget er lagt så langt nord for å redusere tunnellengda så mykje som mogleg. Alternativt påhogg lenger sør med kortare veg i dagen og lenger tunnel er omtala i kapittel 5.3.2.

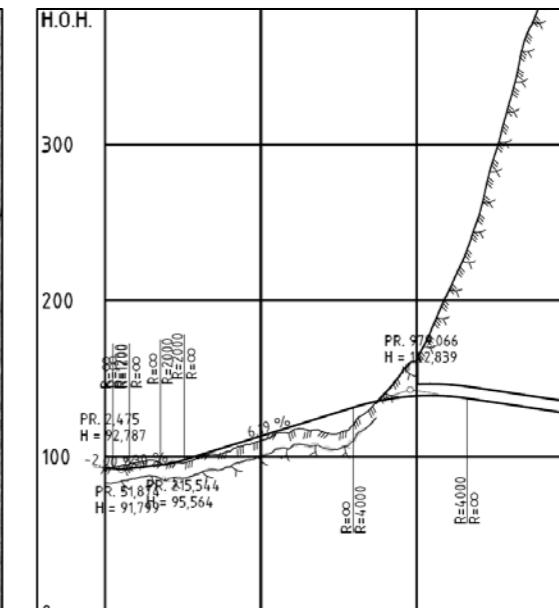
Utsnitt av teknisk plan er vist i figur 42, 43 og 44. 3D-utsnitt sett frå sørvest er vist i figur 45. Fleire 3D-bilder er vist i vedlegg.



Figur 42. Teknisk plan på ortofoto ved Ålvundfossen.



Figur 43. Teknisk plan ved Ålvundfossen.



Figur 44. Lengdeprofil ved Ålvundfossen.

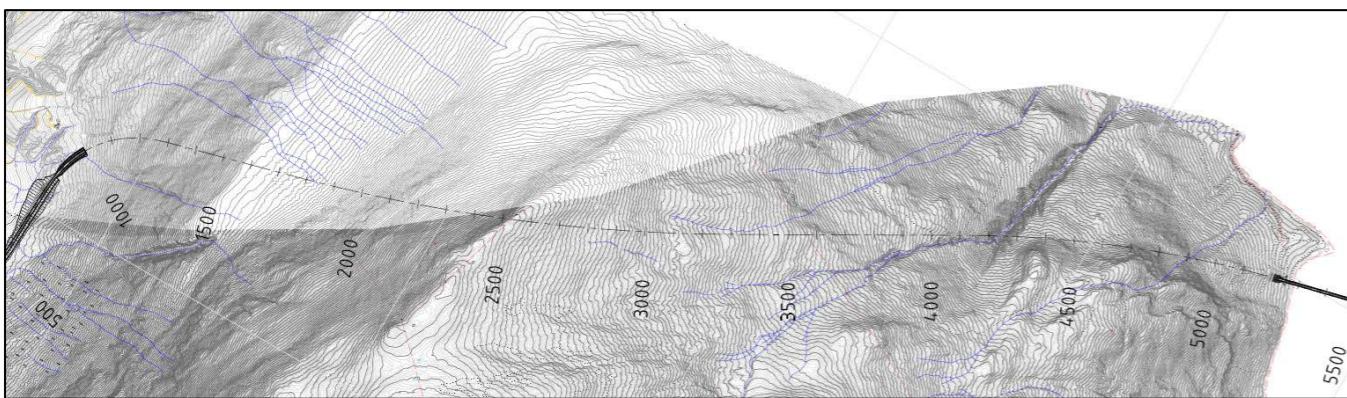


Figur 45. 3D-utsnitt fra Ålvundfossen.

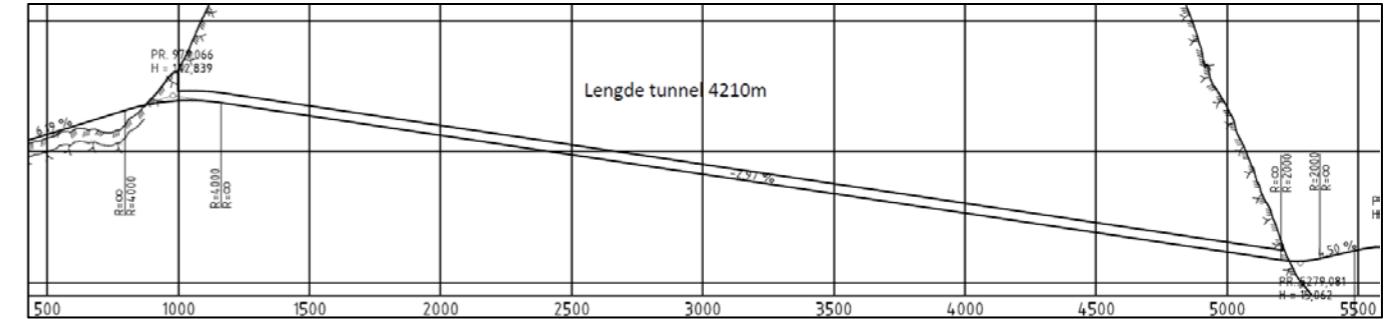
5.1.2 Tunnel Ålvundfossen–Rakaneset

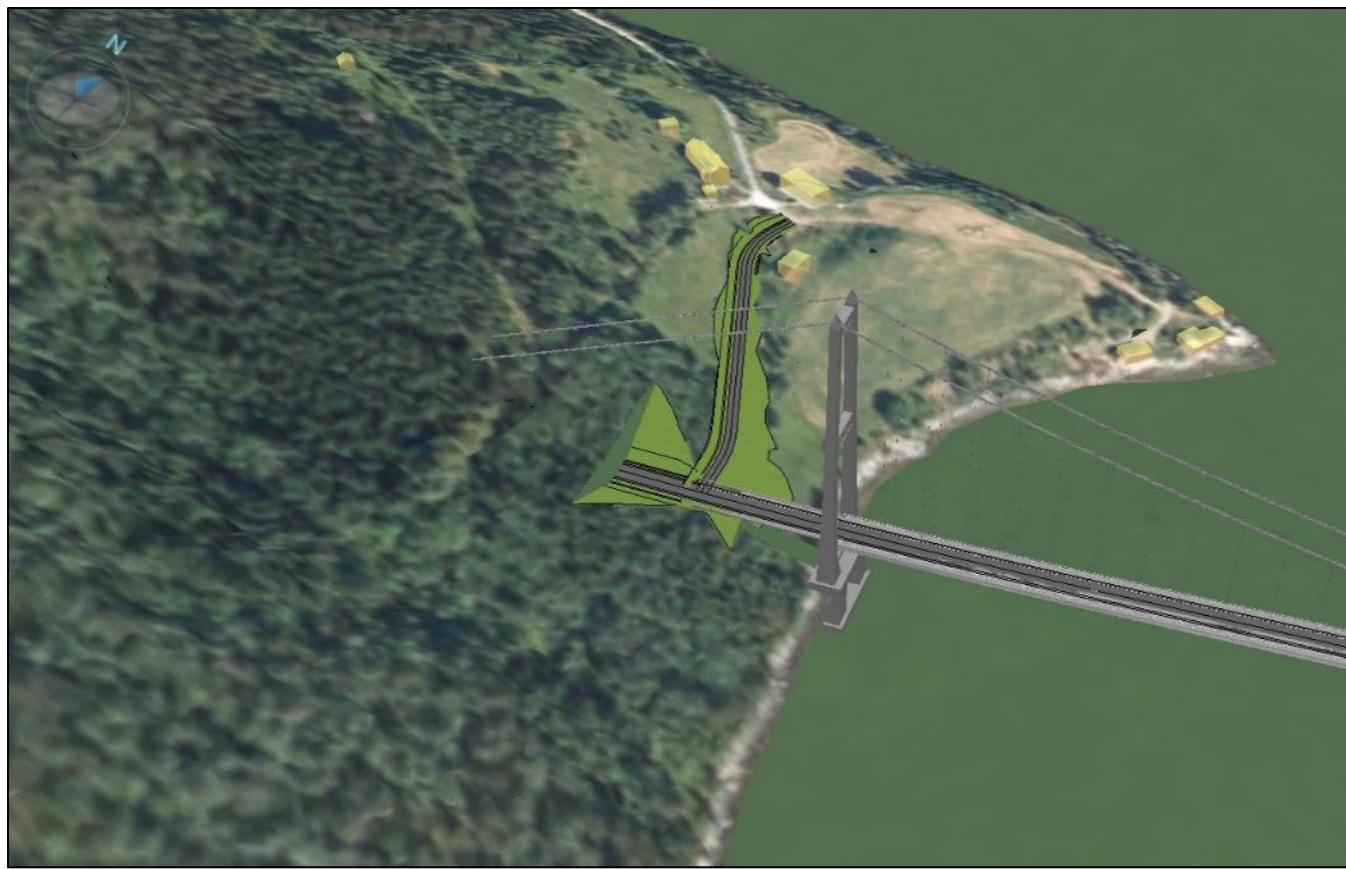
Tunnelen fra Ålvundfossen til Rakaneset slik han er utforma blir 4 210 meter lang. I tillegg kjem portalar 20 meter eller lenger, avhengig av topografi, lausmassefordeling, hydrologi, skredomsyn m.m. Tunnelen får ei stigning på 3 % fra Rakaneset mot Ålvundfossen.

Kommunedelplanen legg til rette for eit tunnelprofil på T9,5, men i reguleringsplanfasen kan det bli aktuelt å vurdere T8,5 som tunnelprofil. Dette vil avhenge av framtidig trafikk og risikoanalysar for tunneltryggleik.



Figur 46. Oversiktsteikning som viser tunneltraséen fra Ålvundfossen til Rakaneset.





Figur 49. Utsnitt av 3D-modell på Rakaneset.



Figur 50. Utsnitt av 3D-modell på Rakaneset.

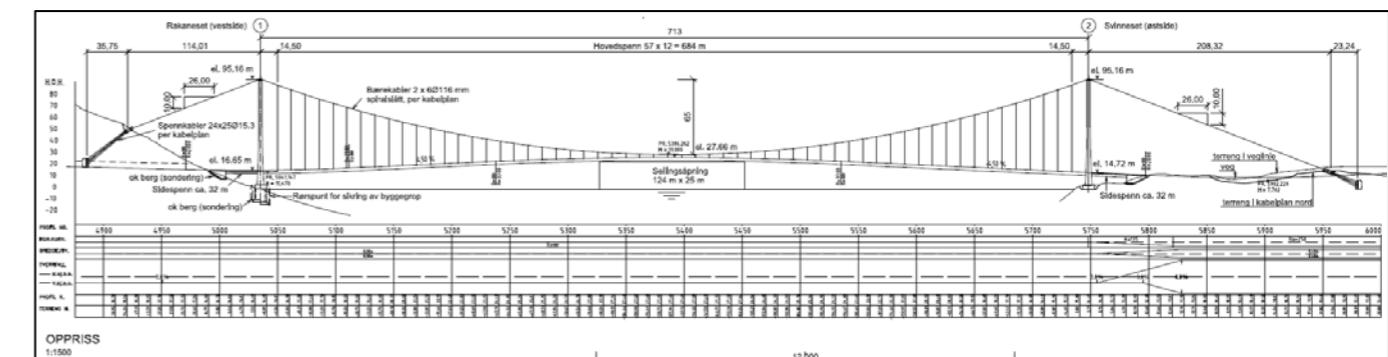
5.1.4 Hengebru Rakaneset–Svinvika



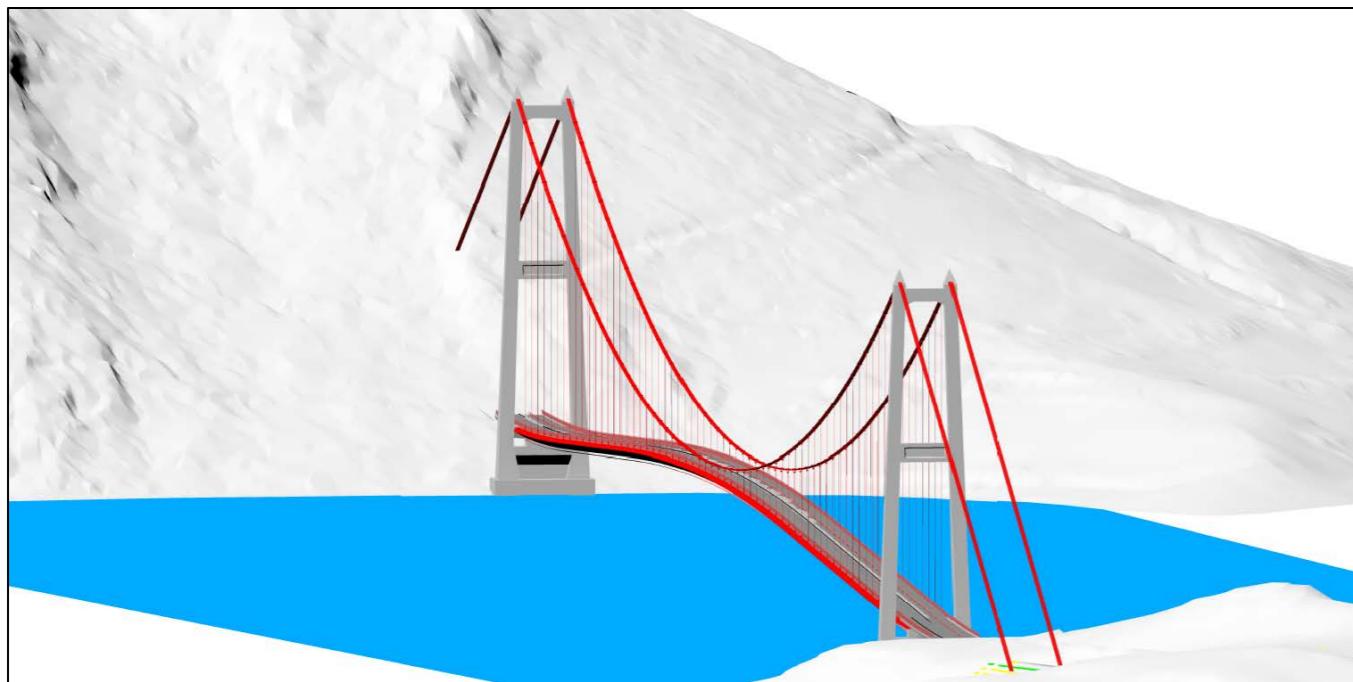
Figur 51. Oversiktsskisse 3D av hengebrua fra Rakaneset til Svinvika.

Dr. Techn. Olav Olsen har utarbeidd eit skisseprosjekt for hengebrua. Rapport 12381-32-OO-R-001 *Todalsfjordbrua – Teknisk beskrivelse* gir ei detaljert omtale av bruа og føresetnadene som ligg til grunn for dimensjonering og utforming. I planomtalен referer vi berre nokre viktige nøkkeldata.

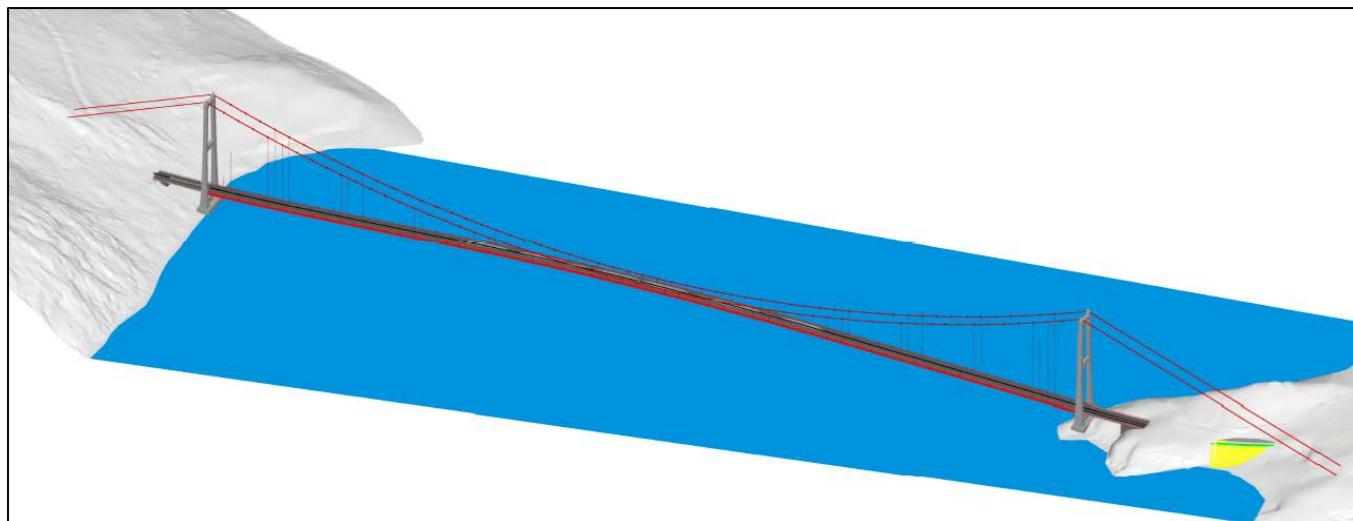
Hengebrua har eit spenn mellom brutåra på 713 meter. På kvar side er sidespenna 32 meter. Toppen av brutåra er 95 m.o.h. Brukassa er 14 meter brei, og gir plass til ei 7,5 meter brei køyrebane og ei gang- og sykkelbane på 3 meter med rekksverk mellom. Kva for ei side gang- og sykkelvegen skal ligge blir vurdert nærmere i reguleringsplanen. Maksimal stigning på bruа er 4,5 %. Seglingshøgda vil bli 25 meter. Seglingshøgde 25 meter er valt ut i frå nødvendig høgde for å sikre dagens seglingsbehov inkludert beredskapsferje, jf. kap. 6.7. Høgare bru vil innebere vesentleg høgare kostnader.



Figur 52. Snitt av hengebrua over Todalsfjorden.



Figur 53. 3D-modell av hengebrua sett fra Svinvika.



Figur 54. 3D-modell av brua - oversikt.

5.1.5 Veg i dagen i Svinvika

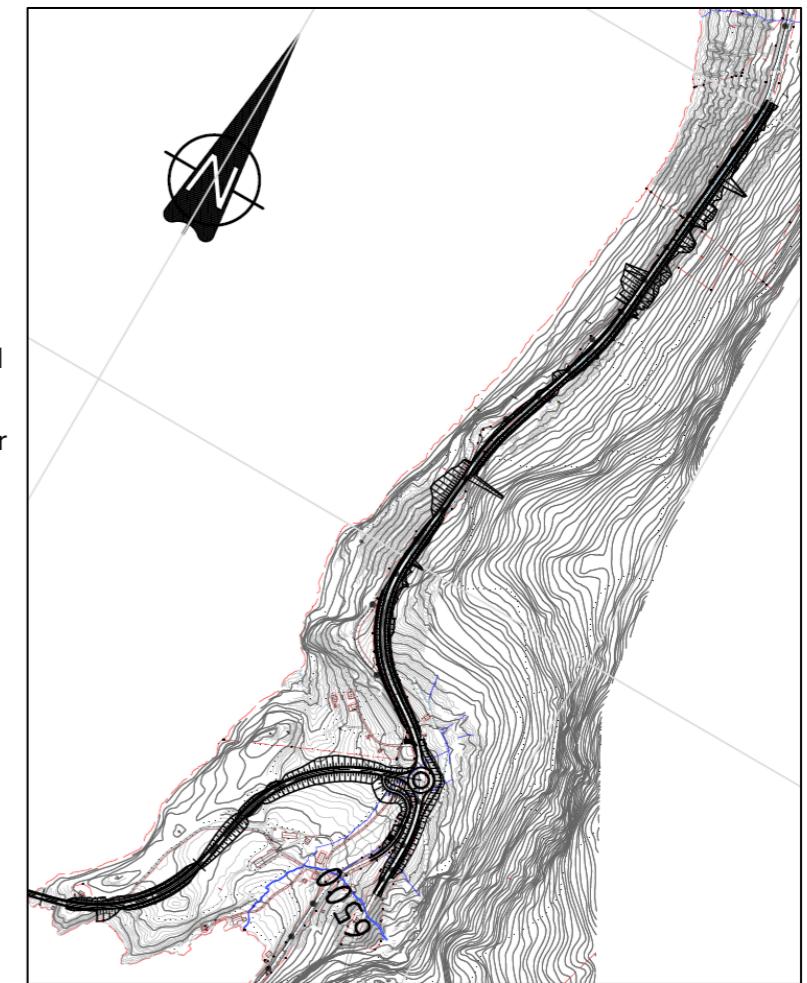
Frå hengebrua og opp til nytt kryss med fv. 6145 Todalsvegen må det byggast 700 meter ny veg. Vegen er lagt mellom Svinviks arboret og Svinvik gard i to kurver med minimum kurveradius 250 meter for å unngå inngrep i dyrka areal. Vegen får ei stigning på 6 % på det meste, og vil bli liggande på ei høg fylling på opptil 10 meter høge mellom arboretet og gardsbruket.

Kommunedelplanen legg til rette for å knyte fv. 670 til fv. 6145 med ei rundkøring. Dette gir best flyt for trafikken på fv. 670, som får mest trafikk. Det bidrar også til å få ned farten på vegarmene nord- og sørover.

For å kunne innfri stigningskrav inn mot og i rundkøringa må fylkesvegen hevast sørover mot Svinviktunnelen. Nordover mot Svinvikhammaren må fylkesvegen senkast. Kurva rundt Svinvikhammaren må også gjerast slakare enn i dag, og til saman gjer dette at skjeringa i Svinvika blir høg.

Det er ikke lagt til rette for gang- og sykkelveg frå bruа og opp til rundkøringa. Til det er potensialet for gåande og syklande for lavt. For å bøte på dette er det lagt til rette for brei skulder langs vegen.

Svinvik arboret vil få avkjøring frå ny fylkesveg om lag som i dag. Svinvik gard og tilkomst til Vikavegen (gamlevegen) blir frå avkjørsle på ny fylkesveg vest for rundkøringa. Tilrettelegging for parkering og tilkomst til Svinvikrunden (turveg) blir tatt hand om i reguleringsplanfasen. Kryssing av ny veg for t.d. landbruksformål blir også vurdert i arbeidet med reguleringsplan. Det ligg til rette både for kryssing i plan, eller med kulvert der vegen går på fylling.



Figur 55. Utsnitt av teknisk teikning i Svinvika - oversikt.



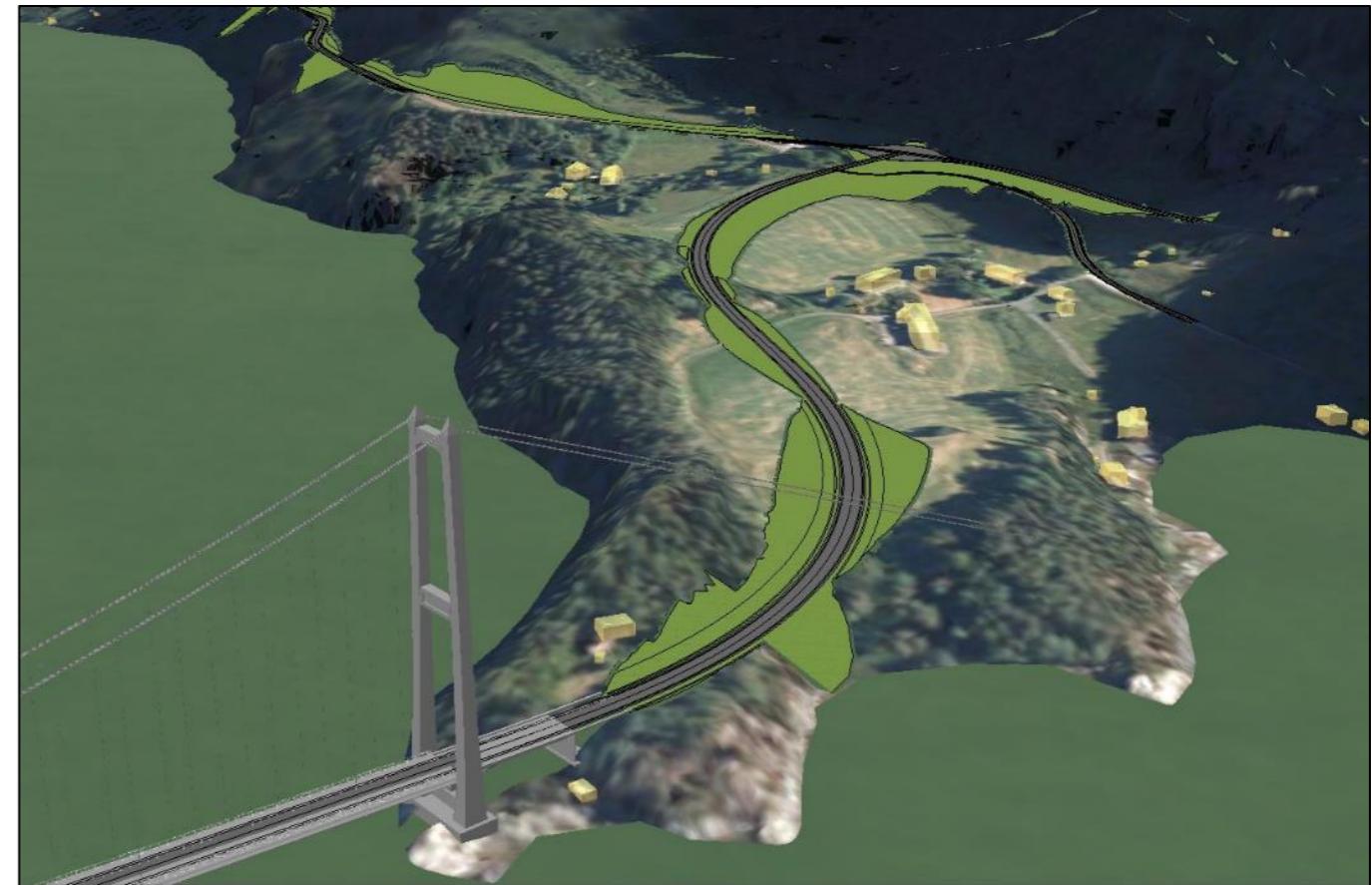
Figur 56. Utsnitt av teknisk teikning i Svinvika.

Frå Svinvikhammaren og nordover til Øygarden legg planen til rette for å utvide eksisterande fylkesveg til ei vegbreidd på 7,5 meter. Dette gir ein del skjering og fylling i det sidebratte terrenget. Planen er avslutta og tilpassa mot gjeldande kommunedelplan for ny fylkesveg aust for Nordvik til Åsbøen (sjå kapittel 3.2.2).

Hengebrua er plassert ytst på Svinneset, og forankring av hengekablene er plassert i neste hammaren innover i Svinvika, jf. figur 59. Det er naudsynt med anleggstilkomst til forankringskammera, korleis det vil bli løyst konkret vil bli fastsett i reguleringsplanen seinare.



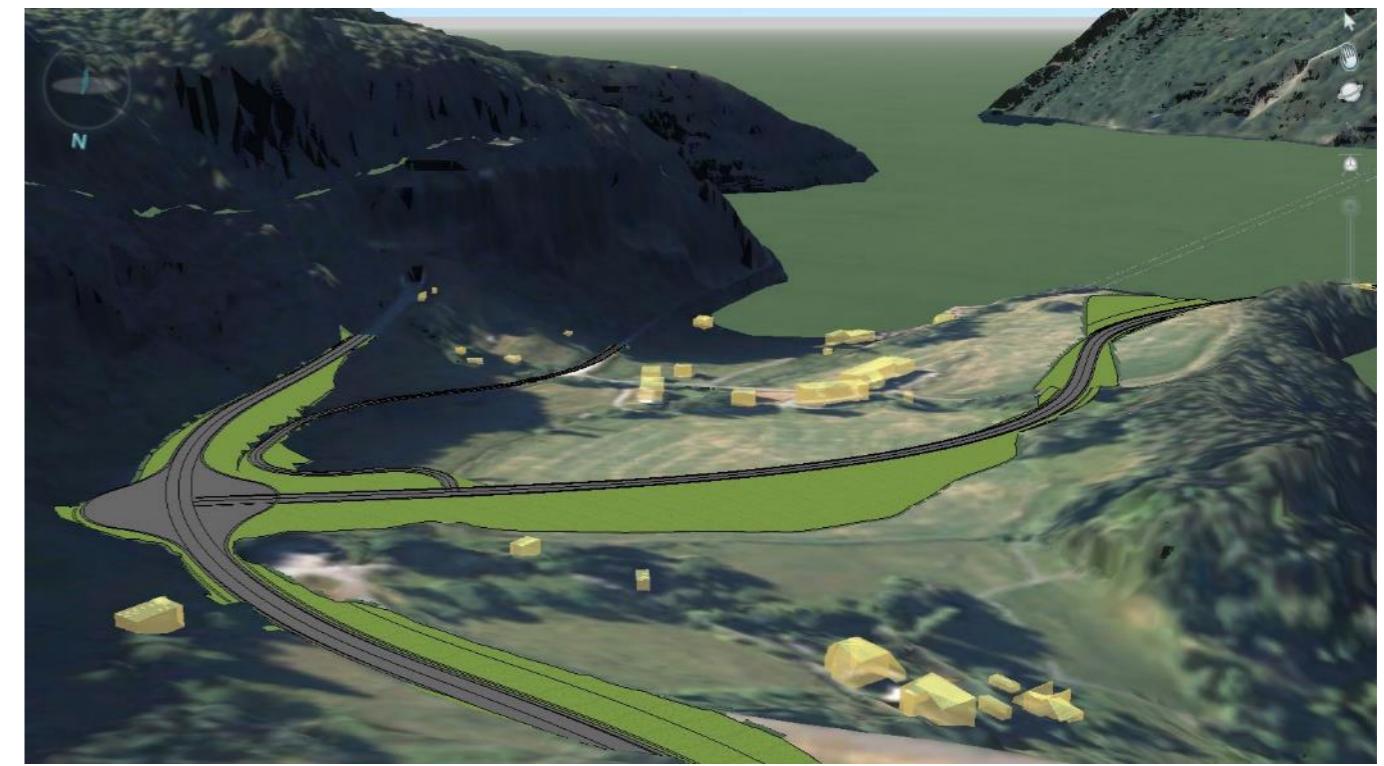
Figur 57. Teknisk teikning på ortofoto i Svinvika.



Figur 59. 3D-utsnitt frå Svinvika.



Figur 58. 3D-utsnitt frå sør for rundkøyringa og Svinvikhammaren.



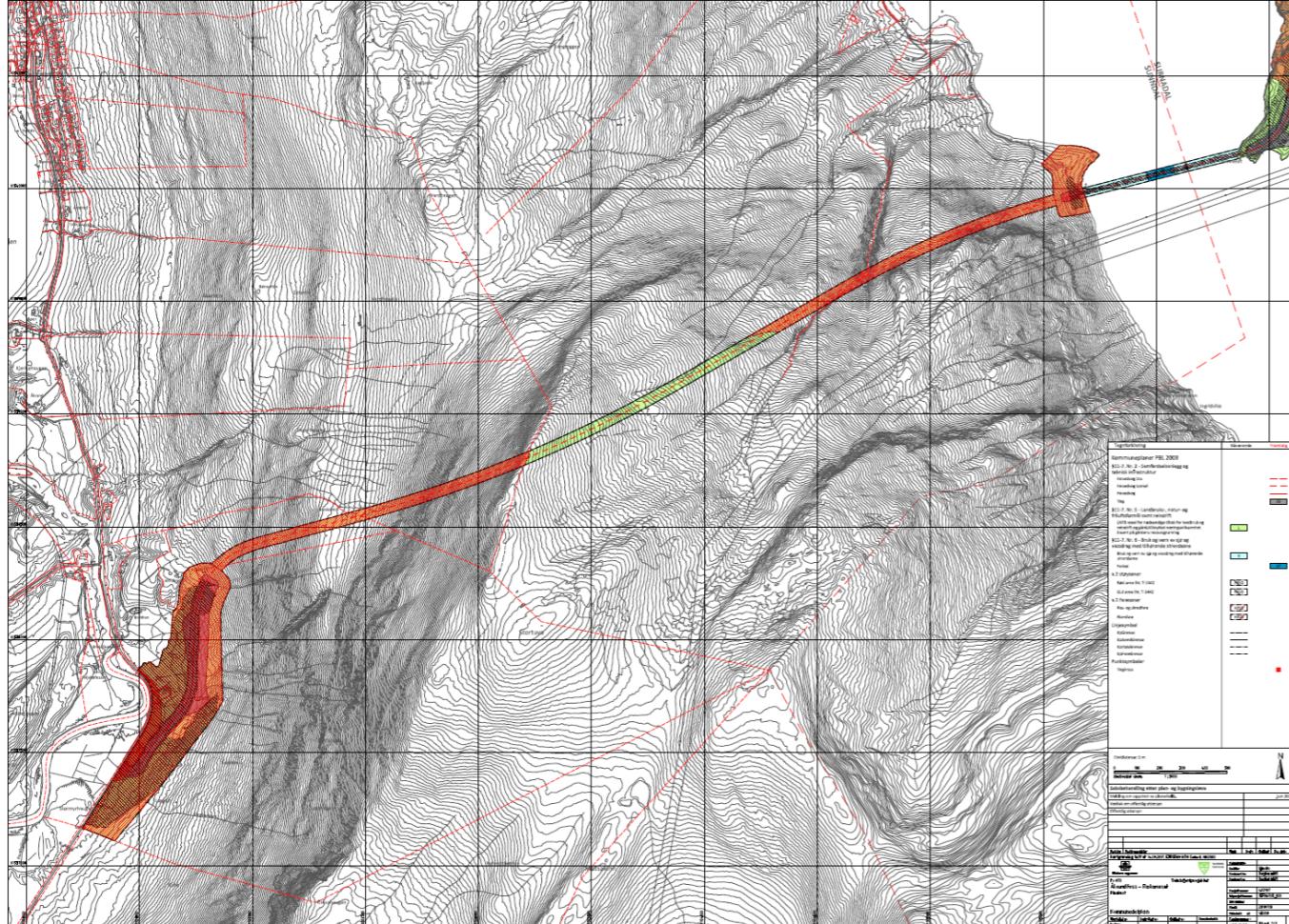
Figur 60. 3D-utsnitt Svinvika frå nordaust.

5.2 Planlagt arealbruk

Formelt er kommunedelplanen fordelt på to plankart:

- Fv. 670 Ålvundfossen–Rakaneset, Sunndal kommune, planID 1563-20191110
- Fv. 670 Svinvika–Øygarden, Surnadal kommune, planID 1566-20200001

Plankarta er vist i figur 61 og 62, sjå vedlegg for full storlek.



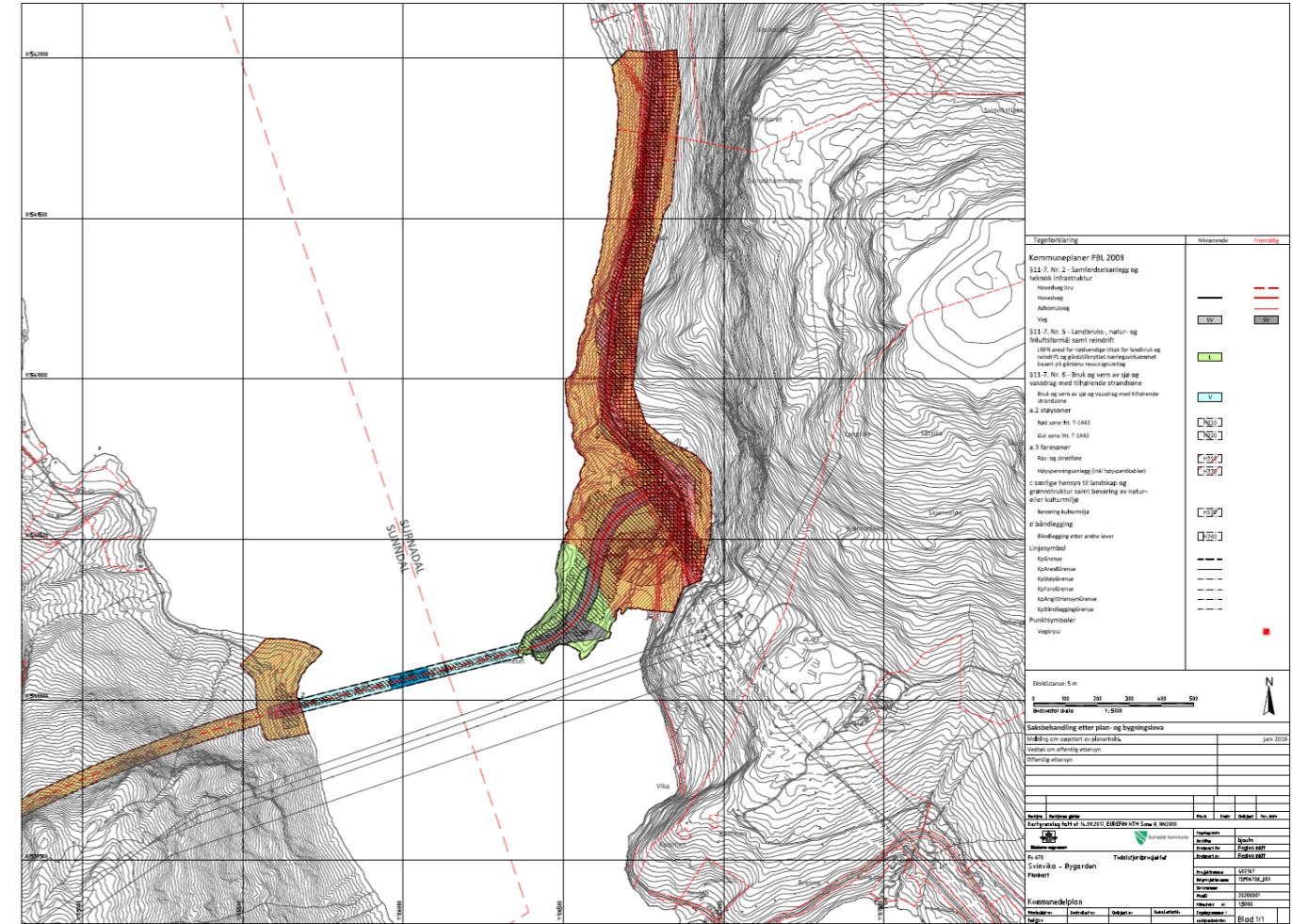
Figur 61. Nedfotografert plankart fv. 670 Ålvundfossen–Rakaneset, Sunndal kommune.

5.2.1 Arealformål

Framtidig veglinje er vist med heiltrekt raud linje og tunnel og bru med stipla raud linje. Sideareal til veggen er vist med grå farge og nemning o_SV#. Ved Ålvundfossen er vegformålet vist så omfattende at det gir rom for å optimalisere plassering av påhogget i reguleringsplanfasen. Meir omfattande vurderingar av grunnforhold, skredfare og hydrologi kan gi endringar.

Utanfor vegareala er områda vist som Landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF). Dette er areal som kan vere aktuelt å sette av som midlertidig rigg- og anleggsområde, jf. føresegnerne til planen. I reguleringsplanfasen kan det vise seg naudsynt å sette av rigg- og anleggsområde også utanfor kommunedelplanen si avgrensing.

Sjøarealet er i hovudsak sett av til bruk og vern o_V# (Natur, fiske, ferdsel, friluftsliv), med unntak av seglingsløpet med 25 meter seglingshøgde, som er sett av til ferdsel VF. Grunnen til dette er at det er knytt føresegner til VF med krav til seglingshøgde.



Figur 62. Nedfotografert plankart fv. 670 Svinvika–Øygarden, Surnadal kommune.

5.2.2 Omsynssoner

Aktsemdsone for skred er vist med skravur og nemning H310_#. I føresegnerne er det stilt krav om å gjennomføre kartlegging og vurdering av skredfare. Sone H_310 dekker nesten hele planområdet, med unntak av Svinneset.

Tilsvarande er det sett av aktsemdsone for flaum H_320 med tilhøyrande føresegn langs rv. 70 ved Ålvundfossen.

I Svinvika er det sett av omsynszone H570 rundt det regionalt viktige kulturmiljøet knytt til Svinvik gard.

Lågspent kraftlinje i Svinvika er vist med faresone H370. Høgspent kraftlinje er vist med bandleggingssone H370 med bandlegging etter energilova.

5.3 Andre vurderte alternativ

5.3.1 Vurderte konsept og traséar

Planprogrammet stiller opp to hovudtraséar og to hovedkonsept for kryssing av Todalsfjorden som skal vurderast i kommunedelplanen:

Traséar

- Rakaneset-Svinvika
(nordleg linje i figur 63)
- Skifteshammaren-Kammen
(sørleg linje i figur 63)



Dei to traséane er vist stilisert i figur 63.

Figur 63. Hovudtraséane i planprogrammet.

Konsept

- Hengebru
- Flytebru

Ulike faktorar har gjort at hengebru Rakaneset-Svinvika til slutt står att som det einaste moglege alternativet for kommunedelplanen.

Forkasta hengebru Skifteshammaren-Kammen

Skredfarevurderinga viser at det i denne traséen er stor risiko for steinsprang som vil kunne øydelegge forankringskablane for hengebrua. Det vil ikkje vere mogleg å sikre fjellpartiet og redusere risikoen for steinsprang. Konsekvensen av steinsprang som treffer forankringskablane vil vere at bruva blir øydelagt. Hengebru i denne traséen er difor uaktuelt.

Forkasta flytebru Skifteshammaren-Kammen og Rakaneset-Svinvika

Ei flytebru over Todalsfjorden vil innanfor realistiske kostnadsrammer måtte ha ei seglingshøgde på 10–15 meter. Kystverket sitt utgangspunkt for akseptabel seglingshøgde i Todalsfjorden er at det må ligge føre ei særskilt vurdering frå kommunane og i kommunedelplanen dersom denne skal kunne bli sett tillågare enn 40 meter. Surnadal kommunestyre handsama spørsmålet om seglingshøgde i sak 3/19 05.02.2019: *Surnadal kommune meiner at 25 meter er tilstrekkeleg som seglingshøgde for ei hengebru på strekninga Rakaneset – Svinvika.* Sunndal kommunestyre slutta seg til vedtaket i Surnadal i sak PS 1/2019 06.02.2019: *Sunndal kommunestyre sluttar seg til at seglingshøgde på 25 meter er tilstrekkeleg for ei hengebru på strekninga Rakaneset – Svinvika.*

Grunnlaget for kommunane sine vedtak er omsyn til skipstrafikk på Todalsfjorden, også sett i lys av grove vurderinger av kostnader med flytebru.

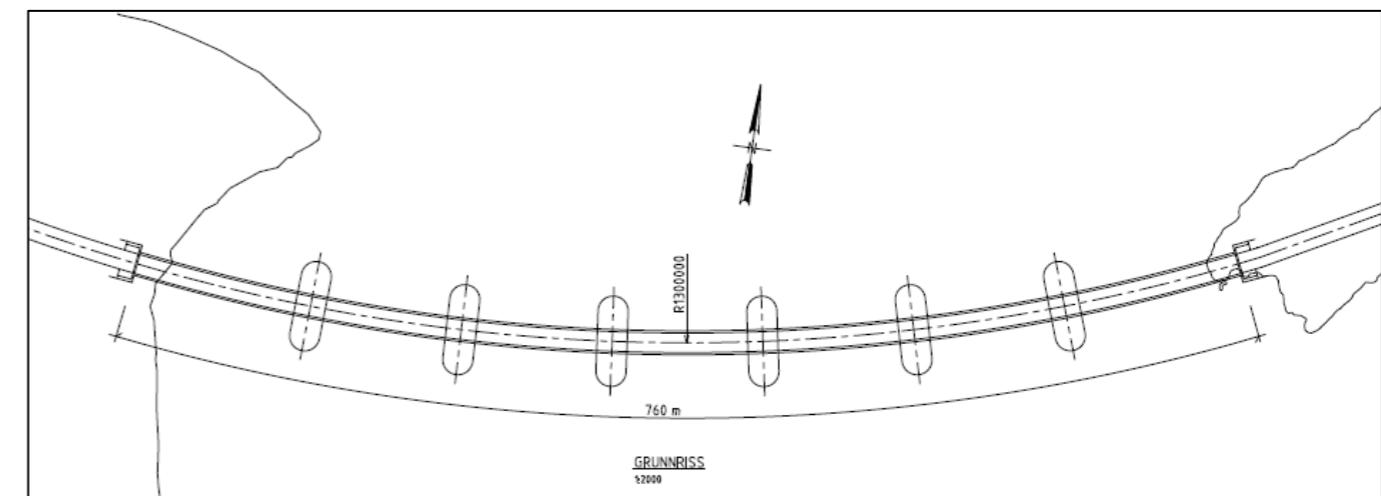
Ei flytebru vil stenge fjorden vidare inn mot Todalsøra for all båttrafikk større enn mindre passasjerbåtar, mindre kystfiskefartøy og losbåtar, jf. Kystverket sin farleinormal. Av dimensjonerande trafikk som brukar/har brukt Todalsfjorden er sandfraktbåtar viktigaste fartøytypen. I tillegg vart det sett inn ei beredskapsferje i samband med eit skred som tok fv. 6145 i 2013. Ei seglingshøgde på 25 meter er tilstrekkeleg for ferger, hurtiggående passasjerbåtar, Indre Kystvakt, missiltorpedobåtar (MTB),

kystfiskeflåten, seglbåtar inntil 15 meter lengde og brønnbåtar. Todalsfjorden har vore løfta fram som eit mogleg mål for cruiseskip, men kommunane la vekt på at ein i så fall må opp i seglingshøgder frå 55 meter og oppover, noko som vil innebere brukostnader langt utanfor rekkevidde.

Når det gjeld kostnader viste forprosjektet i 2014 at ei flytebru vil bli om lag 400 millionar kroner dyrare enn ei hengebru mellom Rakaneset og Svinvika.

Brulengda for alternativ kryssing Skifteshammaren–Kammen er samanliknbar, men i tillegg til dyrare bru kjem 300 meter lenger tunnel frå Ålvundfossen, og 700 meter tunnel i Kammen inn til Svinviktunnelen, der det er nødvendig med kryss i fjell. Kryss i fjell er ikkje tillate i gjeldande vegnormalar, og det er lite truleg at det vil gitt fråvik for dette så lenge det ligg føre gangbare og rimelegare alternativ til kryss i fjell. Meirkostnaden med tunnel på dette alternativet vil grovt rekna bli minst 200 millionar kroner. Kostnadsvurderingar gjer difor at det ikkje er aktuelt å krysse Todalsfjorden med flytebru ved Skifteshammaren–Kammen.

Sjølv om kommunedelplanen i denne omgang legg til grunn hengebru Rakaneset–Svinvika, er det likevel så små forskjellar mellom veglinjene knytt til henge- og flytebru at det er godt tenkbart å skifte brutype om det skulle vise seg rekingssvarande før utbygging. I så fall må seglingshøgda vurderast på nytt. Framtidige vurderingar av flytebru må også ta omsyn til last frå sjøis/isgang. Dette manglar i Vegdirektoratet sine berekningar av flytebrua i 2014, og kan verke inn på dimensjonering og kostnader.



Figur 64. Flytebru Rakaneset-Svinvika.

5.3.2 Vurderte enkeltløysingar

Alternativt tunnelpåhogg ved Ålvundfossen

Ved Ålvundfossen legg kommunedelplanen til rette for det tunnelpåhogget som gir kortast mogleg tunnel til Rakaneset, då tunnel er vesentleg rimelegare enn veg i dagen. Grovt rekna er tunnel fire gonger dyrare enn veg i dagen.

Prosjektgruppa har også vurdert eit påhogg lenger sør. Dette alternativet gir om lag 200 meter lenger tunnel, men 400 meter kortare veg i dagen. Tunnelkostnaden åleine utgjer grovt rekna 40 millionar kroner. Til fråtrekk for dette kjem kostnader med veg i dagen.

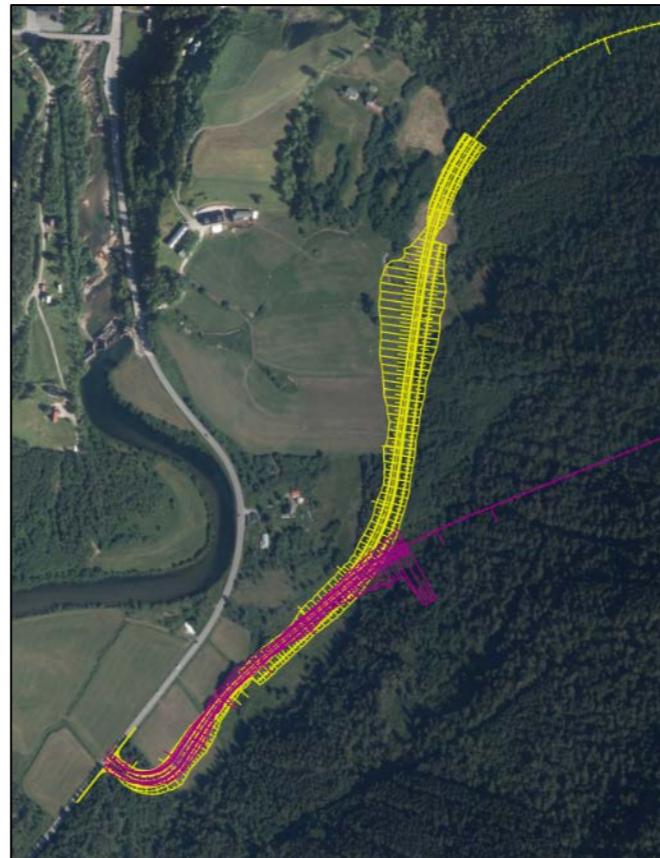
Det kortaste alternatiive har ein del vegfaglege fordalar, m.a. mindre stigning med 2,4 % mot 6,2 % for det nordlegaste alternativet. Ein vil også spare inngrep og tiltak m.a. for å sikre handtering av overvatn og skredfare, jf. kapittel 7.5 med ROS-analyse. Det er også potensiale for kvikkleire i området, som kan gi vesentlege kostnader for ein lenger veg med stor fylling. Samtidig er lenger veg og kortare tunnel positivt m.t.p. massebalanse. Kort veg er også positivt for jord- og skogbruk, vilt og nærliggande bustader. Nødvendige løysingar for drift av jord- og skog blir detaljert i reguleringsplanfasen.

Kostnader er så kritisk for fylkeskommunen at prosjektgruppa har valt å legge til rette for begge alternativa i kommunedelplanen, med det nordlegaste påhogget som grunnlag for kostnadsanslag og omtale av verknader. Det er likevel klart at ein i reguleringsplanfasen bør vurdere endeleg plassering på eit meir detaljert grunnlag enn det som lar seg gjere på kommunedelplannivå. Fleire mellomliggende påhogg kan også vere aktuelle.

Bruplassering på Rakaneset

Forprosjekt både i 1988 og 2015 plasserte hengebrua ytst på Rakaneset. I arbeidet med kommunedelplanen er dette alternativet forkasta. Grunnlaget for dette er at brutåret her må fundamenteras på lausmasser, og kablane må forankrast i lausmasser. Påhogget kjem også i eit område med lausmasser, og det vil bli langt og skrått med lang portal. For dei som bur på Rakaneset vil dette brualternativet også gi vesentleg større ulemper enn eit alternativ sør for neset.

Fordelane med valt plassering er kort veg til fjell for brufundamenta, og kablane kan forankrast i fjell. Tunnelpåhogget får ei optimal plassering med fjell i dagen og tilnærma vinkelrett på terrenget. Til



Figur 65. Alternativt påhogg ved Ålvundfossen (fiolet) og påhogg vist i kommunedelplanen (gult).

saman blir dette vurdert til å langt på veg vege opp for auka kostnader som følgje av auka brulengde frå 650 til 713. I tillegg kjem at det vil vere knytt vesentleg mindre usikkerheit til gjennomføringa.



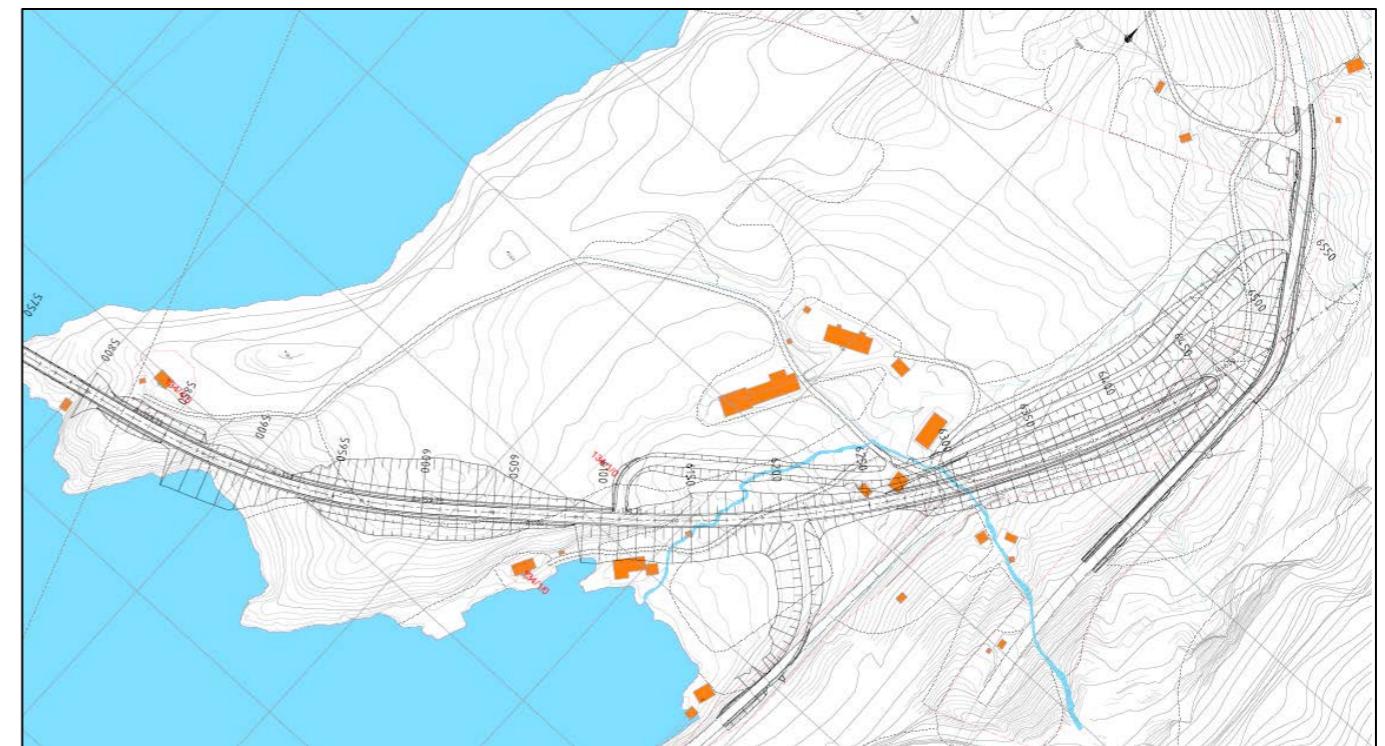
Figur 66. Forkasta plassering av hengebru på Rakaneset.



Figur 67. Valt plassering av hengebru på Rakaneset.

Nedre linje i Svinvika

Prosjektgruppa har forkasta ei nedre linje i Svinvika mellom sjøen og tunet på Svinvikgarden og inn i tunnel nordover gjennom Svinvikhammaren. Linja er i konflikt med bumiljøet og kulturmiljøet på garden, og inneber vesentleg høgare kostnader enn valt alternativ.



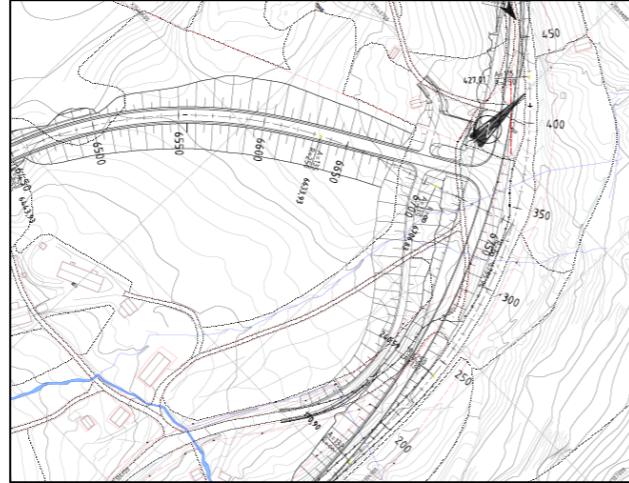
Figur 68. Forkasta linje i Svinvika – teknisk teikning.



T-kryss i Svinvika

Kommunedelplanen legg til rette for å etablere rundkøring i krysset mellom ny fv. 670 og dagens fv. 6145 Todalsvegen, jf. omtale i avsnitt 5.1.5.

Eit rimelegare alternativ er å etablere T-kryss. Krysset i seg sjølv er rimelegare, og i tillegg kjem at det ikkje er like strenge krav til stigning i kryssområdet som for rundkøring. Dette gjer at det ikkje er nødvendig å heve vegarmen mot Todalen og senke vegarmen mot Nordvik like mykje som for rundkøring. Dette vil spare kostnader og inngrep, spesielt i Svinvikhammaren.



Dei trafikale fordelane med rundkøring er så store at prosjektgruppa finn det mest riktig å legge til rette for det i kommunedelplanen. Seinare planfasar har då handlingsrom til å velje mellom dei to kryssutformingane.

6 VERKNADER AV PLANFORSLAGET

Det er berre tema som er relevant for avgjelder som blir utgreidd i planarbeidet. Det er skilt mellom tema som skal utgreiast særskilt gjennom kapitel 6 «Verknader av planforslaget – arealbruk og løysingar», og tema som skal behandlast gjennom kapittel 7 «Konsekvensutgreiing».

6.1 Trafikkutvikling

Kommunedelplanane for fv. 670 Ålvundfossen–Rakaneset i Sunndal kommune og fv. 670 Svinvika–Øygarden i Surnadal kommune legg til rette for ein framtidsretta og sikker fylkesvegstrekning med den standard som er nødvendig for den regionale funksjonen Todalsfjordsambandet er tenkt å fylle, og for ambisjonen om at fv. 670 og fv. 65 skal styrke sin stamvegfunksjon.

Fv. 670 blir ferjefri, og kommunedelplanen reduserer reisetida mellom Ålvundfossen i Sunndal kommune og Haugen i Surnadal kommune med 16 minutt. Reisetida mellom Sunndalsøra og Skei blir tilsvarende redusert. Det vil likevel ikkje bli tilfredsstillande framkomelegheit på heile strekninga Ålvundfossen–Haugen utan at også strekninga Øygard–Åsbøen blir bygd ut i samsvar med gjeldande kommuneplan, jf. avsnitt 3.2.2.

Konsulentskapet Rambøll har utarbeidd ein rapport med trafikkberekingar. I tillegg til trafikk knytt til utbygging av fv. 670 Todalsfjordprosjektet åleine innehold rapporten også ei vurdering av verknader av ei eventuell utbygging av ferjefri E39 Romsdalsfjorden og E39 Halsafjorden, sidan utbygging av Halsafjorden vil konkurrere med trafikkgrunnlaget for Todalsfjorden. E39 Romsdalsfjorden er med ut i frå at dette prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP), og i så fall vil bli utbygd før Halsafjorden.

For alle scenarioa ligg det til grunn at E39 Betna–Stormyra er ferdig utbygd. Dette prosjektet har fått startløyvingar i Statsbudsjettet. For andre føresetnader viser vi til Rambøll sin rapport.

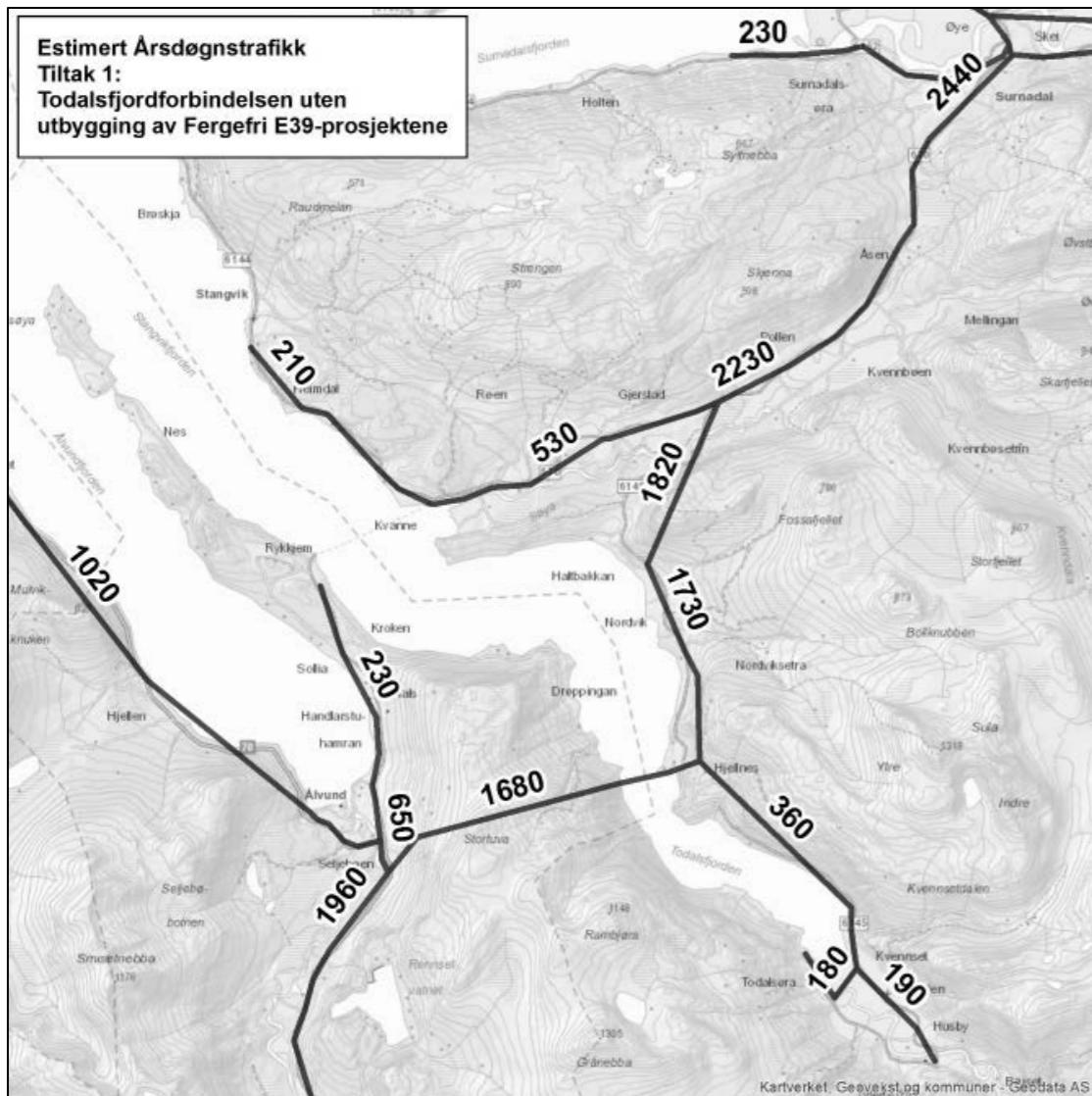
Resultat trafikkberekingar

Tabell 1. Trafikktal for kryssing av Todalsfjorden i 2030.

Scenario	ÅDT Todalsfjorden (2030)
0-alternativet	570
Todalsfjordprosjektet	1 680
Todalsfjordprosjektet + E39 Romsdalsfjorden	1 690
Todalsfjordprosjektet + E39 Romsdalsfjorden + E39 Halsafjorden	1 300

Oversikta i tabell 1 viser at Todalsfjordsambandet vil få ein trafikk på om lag 1 680 køyretøy i døgnet, men at dette vil bli redusert til 1 300 viss E39 Halsafjorden blir bygd ut. E39 Romsdalsfjorden har lite å seie for trafikken over Todalsfjorden.

Rapporten frå Rambøll viser elles at Todalsfjorden har tilnærma ingen effekt på dei lange reisene, og gir berre ein vekst tilsvarende 93 bilturar, 57 bilpassasjerturar, og 31 færre kollektivturar.



Figur 71. Trafikkmengder etter utbygging (2030).

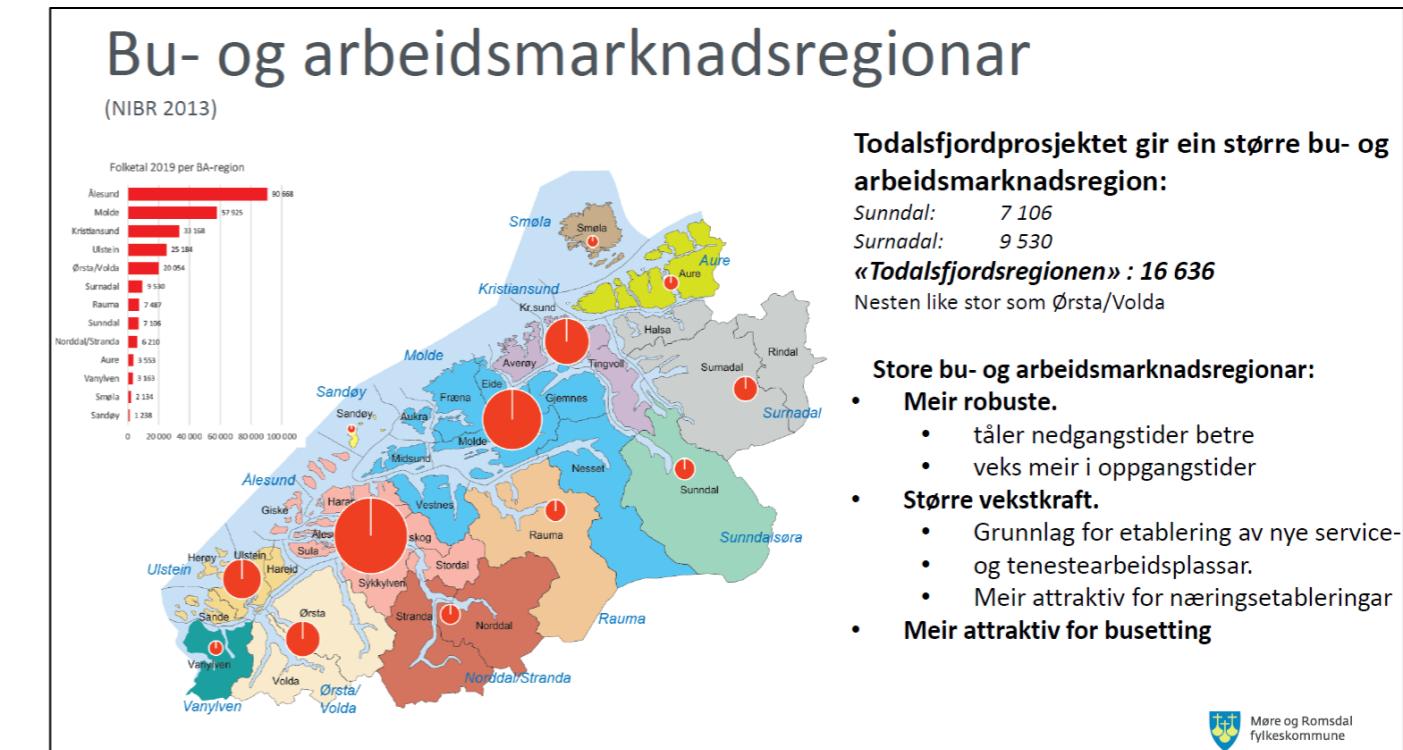
6.2 Samfunnsmessige forhold

Kommunedelplanen legg til rette for å samle Sunndal og Surnadal i ein felles bu- og marknadsregion på indre Nordmøre. «Todalsfjordregionen» får eit folketal på mellom 16 og 17 000, og regionen vil bli meir robust, ha større vekstkrav og vere meir attraktiv for busetting. Figur 72 viser eitt av lysarka frå fylkesrådmann Ottar Brage Guttelvik sin presentasjon på Todalsfjordkonferansen i august 2019.

Todalsfjordsambandet vil legge til rette for auka gjennomgangstrafikk på fv. 670/fv. 65 overført frå E39 og rv. 70/E6 over Oppdal. Dette vil ytterlegare styrke vekstkravta i regionen, og kjem i tillegg til den reine regionforstørringa på indre Nordmøre. Verknaden av sambandet på lange reiser er likevel vurdert som lav så langt, jf. 6.1.

Meir lokalt kan fjordkryssinga styrke driftsgrunnlaget for reiselivstilbodet ved Svinvik gard og ved Sinviks arboret. Tilsvarande gjeld også verksemder på Todalsøra og i Todalen.

Sambandet legg vidare til rette for styrka samarbeid mellom kommunane om ulike oppgåver.



Figur 72. Fylkesrådmann Ottar Brage Guttelvik si vurdering av Todalsfjordprosjektet på Todalsfjordkonferansen i august 2019.

6.3 Naboar

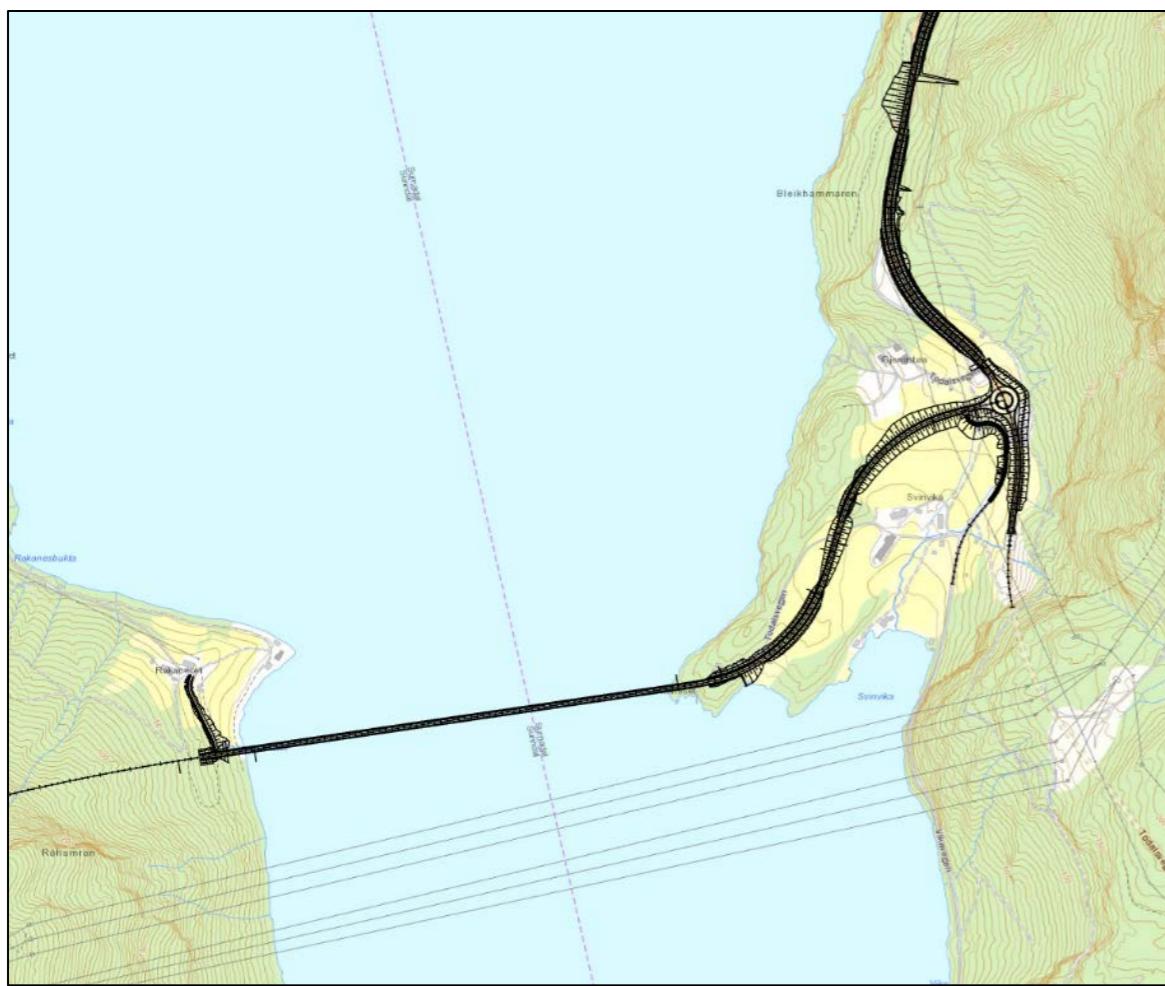
Hovuddelen av vegstrekninga går i område med lite busetnad. Ved Ålvundfossen er det i hovudsak tre tun som vil oppleve endringar som følgje av utbygginga. På Rakaneset er det eitt tun, og i Svinvika eitt tun og ein fritidsbustad, samt ein fritidsbustad vi legg til grunn blir løyst inn. Korleis prosjektet vil påverke tilhøva for naboar får ein best inntrykk av i teikningar og 3D-skisser i kapittel 5.1, samt i 6.7 om støy.

6.4 Teknisk infrastruktur

Hengebrua frå Rakaneset til Svinvika vil ikkje vere i konflikt med luftstrekket over Todalsfjorden. Avstanden er på det minste 120 meter.

I Svinvika vil ny veg vest for nytt kryss truleg vere i konflikt med eit mastepunkt for høgspentlinja som går nord-sør langs Todalsfjorden. Reguleringsplanarbeidet må også avklare om linja må hevest i dette punktet. Vidare nordover vil utbygginga truleg ikkje vere i konflikt med denne linja, som er den austlege av dei to kraftlinjene som viser på figur 73.

Lågspentlinja (vestleg linje i figur 73) må truleg leggast om på ein lenger strekning.



Figur 73. Kraftlinjer i området Rakaneset-Svinvika-Øygarden.

6.5 Gang- og sykkeltrafikk

Brua over Todalsfjorden vil ha eit gang- og sykkelfelt, og med tilknyting til Drøppingvegen vil det bli døgnope og tunnelfritt gang- og sykkeltilbod over Todalsfjorden. Syklistar som har tilpassa seg ferjetilboden over fjorden til dømes mellom Ålvundfjorden og Kvanne vil få vesentleg lenger veg. Vi legg til grunn at det er lite omfang av pendlarsyklistar på dagens ferjesamband. For tur- og treningssyklistar legg brusambandet til rette for nye og attraktive sykkelruter med stor opplevingsverdi. Det er difor grunn til å vente ein auke i tur- og treningssykling på Drøppingvegen og Todalsvegen og tilknytte vegstrekningar. Dette kan også bidra positivt i reiselivssamanhang.

6.6 Kollektivtrafikk

Fram Ekspress rute 902 (Mørelinja) fra Molde til Trondheim passerer i dag mellom Sunndalsøra og Skei med seks daglege avganger. I tillegg er det korrespondanse med rute 901 Kristiansund-Oppdal. For desse rutene vil Todalsfjordprosjektet gi raskare framføring for bussen mellom Sunndal og Skei. Det må etablerast nytt knutepunkt til erstating for dagens stopp på Ålvundfossen der 902 og 901 møtest. Ved Haugenkrysset i Surnadal kommune må busstoppet også opprustast for korrespondanse med buss til/fra Stangvik. Begge stader bør det etablerast pendlarparkering. Strekninga frå Ålvundfossen-Rykjkjem vil miste passeringane av Mørelinja, og vil bli trafikkert med skulebussar, delvis gjennomgåande til Sunndalsøra, og delvis som matebuss til/fra nytt knutepunkt.

6.7 Skipstrafikk

Hovudverknaden av utbygginga for skipstrafikk vil vere innskrenka seglingshøgde ved Rakaneset-Svinvika. Etter utbygging vil berre fartøy med krav til seglingshøgde mindre enn 25 meter kunne trafikkere Todalsfjorden innanfor bruha.

I samband med forprosjektet i 2015 gjennomførte Rambøll ei enkel skipsanalyse. Analysen viser at Todalsfjorden totalt sett har liten skipstrafikk. Det største skipet er ein lastebåt (sandfrakt) til og fra Todalsøra. Vi har i løpet planarbeidet ikkje fått indikasjonar om at situasjonen har endra seg sidan 2015. Frå 2013 veit vi også at det vart sett inn ei beredskapsferje i samband med eit skred som tok fylkesvegen.

Ei hengebru med seglingshøgde vil ut i frå dette ikkje vere til hinder for skipstrafikken som har brukta denne delen av Todalsfjorden fram til i dag.

Når det gjeld framtidige behov har Surnadal kommune i sitt planverk ikkje lagt til rette for næringsutvikling innanfor Rakaneset-Svinvika som vil ha behov for seglingshøgde større enn 25 meter. Surnadal kommune har i vedtak 05.02.2019 slått fast at 25 meter seglingshøgde er tilstrekkeleg, jf. avsnitt 5.3.1.

Kristiansund og Nordmøre Hamn la i mars 2019 fram ein ny cruisemanual som marknadsfører Todalsfjorden som cruisemål, med fleire utfluktsmål på land: Svinviks arboret, Kårvatn med Nauståfossen, Todalshytta og Svinvikrunden. Hengebru Rakaneset-Svinvika vil hindre cruisebåtar i å komme inn dei siste 5 km til Todalsøra. Ilandstigning må uansett skje med småbåtar, då det ikkje er kai i fjorden. Svinviks arboret, det nyetablerte serveringskonseptet på Svinvik gard og Svinvikrunden ligg i så måte framleis lett tilgjengeleg. Kårvatn og Todalshytta er avhengig av å frakte besøkande med buss, og det kan i prinsippet like godt skje frå Svinvika som frå Todalsøra. Dersom Svinvika blir etablert som landingspunkt kan det bidra til å styrke attraksjonane, som ligg i gangavstand frå sjøen.

Om cruiserederia og passasjerane vil oppfatte hengebrua som ein attraksjon i seg sjølv, eller som eit negativt framandelement i Todalsfjorden er vanskeleg å spekulere i.

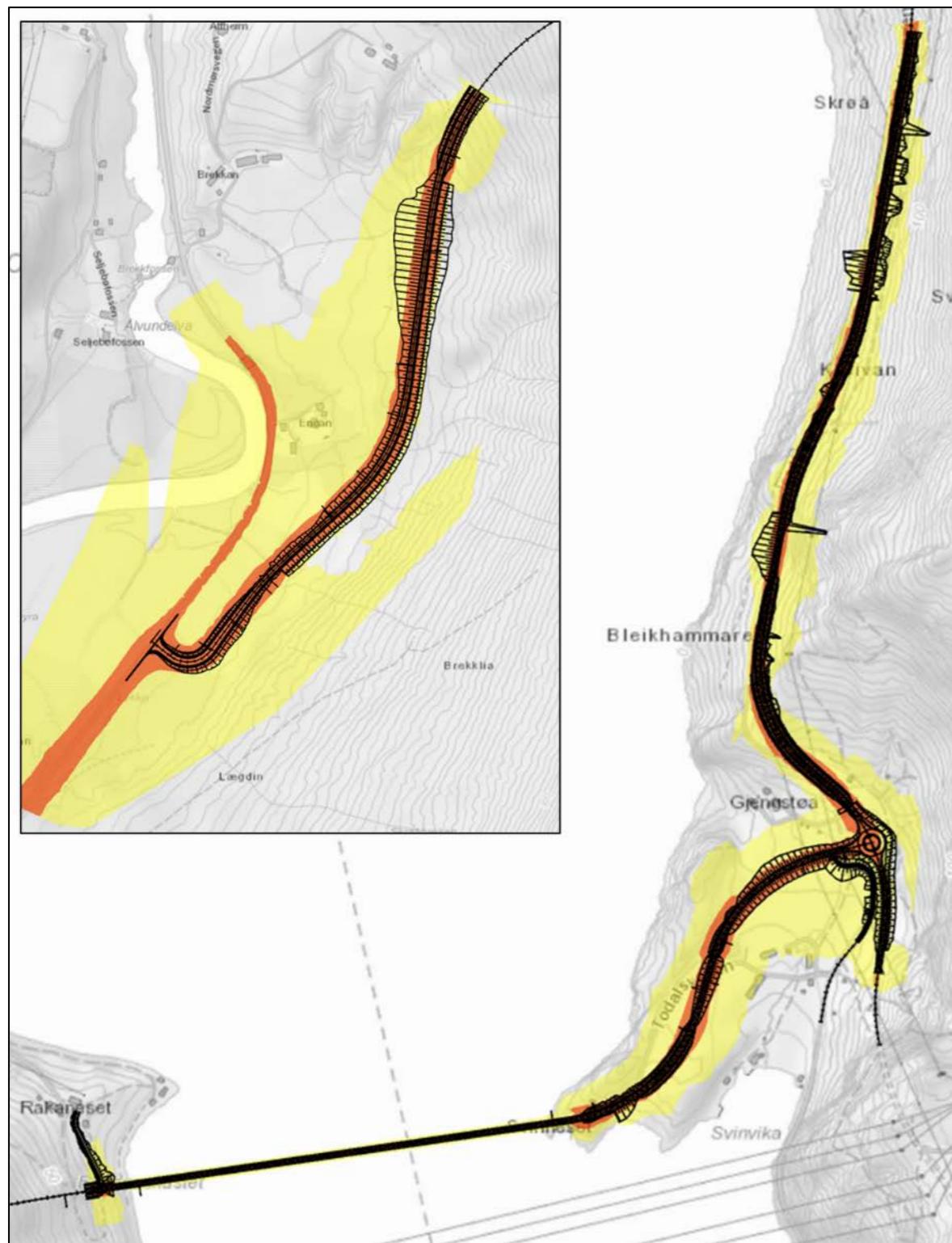
Dersom mindre cruisebåtar skal kunne gå lenger inn i fjorden vil det i følgje farleisnormalen krevje seglingshøgder på minst 55 meter. Det vil innebere sterkt auka brukostnader, både hengebrua i seg sjølv, og ikkje minst på grunn av mykje lenger sidespenn, spesielt i Svinvika. Dette har ikkje vore vurdert som realistisk.

Brutåra er plassert på eller ved land godt utanfor kvite lyktesektorar. På Rakaneset kan plassering av brutårn endre seg når grunnforholda blir kartlagt nærmare i neste planfase, men uansett ikkje så mykje at det vil ha betydning for den maritime infrastrukturen. Merking og lyssetting av bruha vil bli avklart i seinare planfasar.

For vurdering av risiko- og sårbarheit viser vi til kapittel 7.5. Hengebrua og kommunedelplanen får ikkje verknad for ankringsplassar, opplagsområde, akvakultur og ISPS.

6.8 Støy og forureining

Figur 74 viser gul (55–65 dB) og raud støysone (> 65 dB) langs framtidig veg. Trafikkmengdene som er lagt til grunn går fram av trafikkberekingane omtala i kapittel 6.1. Støysonene er vist som omsynssone i kommunedelplanen, og det er gitt føresegner om støykjenstleg utbygging innanfor sonene. Meir nøyaktige berekningar vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen, og då vil også behov for støytiltak bli vurdert nærmere. Det er fastsett eigne statlege retningslinjer for støy i arealplanlegging, T-1442.



Figur 74. Gul (55–65 dB) og raud (>65 dB) støysone langs veganlegget.

I anleggsfasen vil støybelastninga og andre ulemper vere vesentleg større enn i driftsfasen.

Støyretningslinjene T-1442 har eigne føringar for støy i anleggsfasen. Dette vil også bli gjort nærmere greie for i reguleringsplanfasen.

Tunnelvaskevatn vil etter reinsing bli ført til Todalsfjorden, ein god recipient. I anleggsfasen vil vilkåra for utdriving av tunnelen blir fastlagt i særskilt løye etter forureiningslova. Vi legg til grunn at det ikkje vil bli uakseptable verknader knytt til forureining frå veganlegget.

6.9 Massehandtering

Det er eit stort masseoverskot i prosjektet. Dette gjeld særleg tunnelstein frå tunnelen Ålvundfossen-Rakaneset, og i mindre grad på Svinviksida av Todalsfjorden.

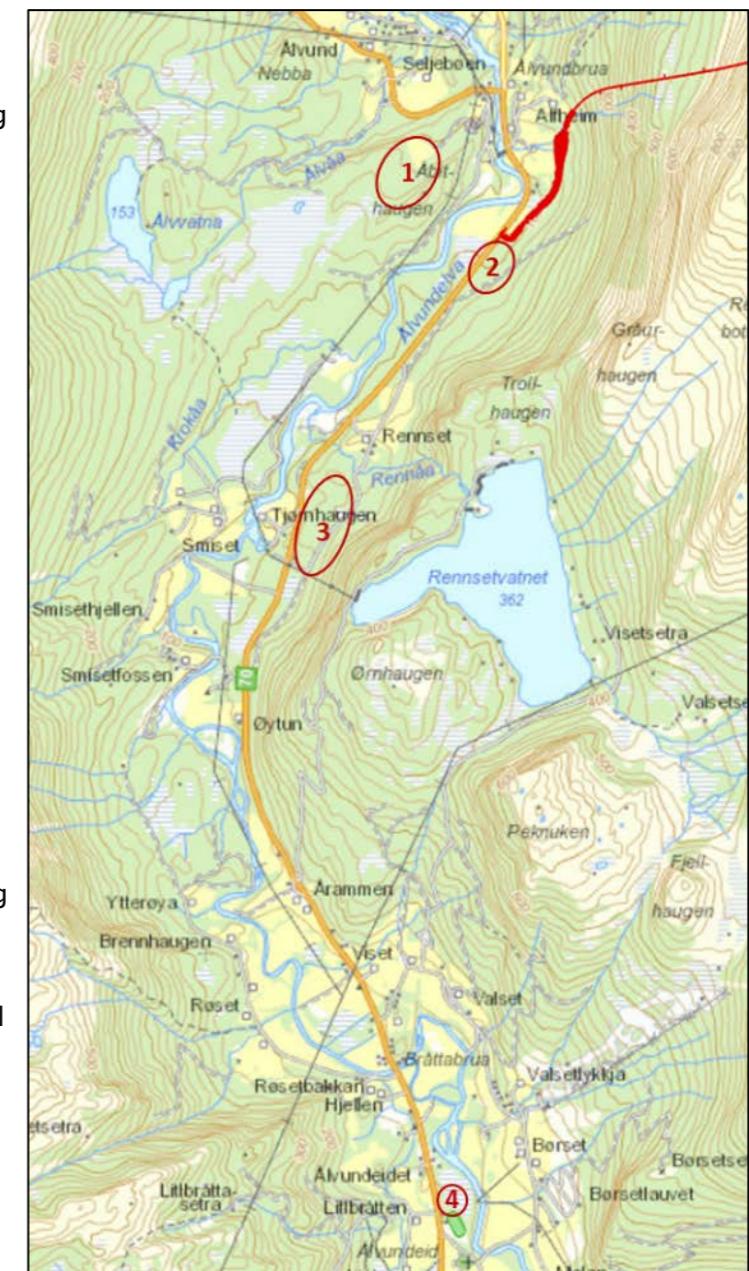
Overskotet av tunnelstein utgjer med tunnelprofil T9,5 310 000 pam³ (anbrakte masser). Det aller meste av tunnelen vil truleg bli driven frå Ålvundfossen. Dette skuldast at det er svært liten plass tilgjengeleg på Rakaneset, og tunneldrift vil vere i konflikt med brubygginga. Drøppingvegen er også ueigna til massetransport. Anleggsgjennomføringa er nærmere omtala i kap. 8.2.

Ålvundfossen

I figur 75 er aktuelle lokalitetar for deponering og/eller lagring av steinmassar markert med sirklar. Lokalitetane er skildra nærmare nedanfor. Kapasiteten er ikkje berekna konkret, og vil avhenge av utforming. Potensielt volum er størst ved lokalitet 1 Åbithaugen og 3 Brekkhaugen. Vilkåra for utforming, tilstelling og ev. gjenbruk må fastleggast i reguleringsplan.

Generelt er det ønskjeleg med kortast mogleg avstand til anleggsområdet, og god tilkomst frå offentleg veg. Det er også eit mål at det ligg til rette for å ta ut massar for gjenbruk til aktuelle bygge- og anleggsformål. Alle dei fire lokalitetane har potensiale for gjenbruk av massane.

Til slutt bør det ikke vere konflikta knytt til busetnad, friluftsliv, landskap, natur- og kulturmiljø og næringsinteresser.



Figur 75. Aktuelle lokalitetar for deponering/lagring av stein.

1. Åbithaugen

- Avstanden til tunnelmunningen er 2,3 km, og området ligg 0,6 km fra rv. 70.
- Grunnforhold: Mogleg kvikkleireområde. Dette må avklarast i reguleringsplanfasen
- Naboar: To bustader ligg inn til tilkomstvegen til området, like ved rv. 70. Det er om lag 500 meter fra sjølve deponiet/masselageret til nærmeste bustader.
- Landskap: Omkringliggende terrengryggar skjermar godt mot innsyn, og ved eventuell tilstelling og avslutning vil den nye terrengrformasjonen gli godt inn i landskapet.
- Naturmiljø: Det er ikke registrert særskilte naturverdiar i området. Delar av området er oppdyrka, og myra i sørrenden er grøfta og tilplanta med skog. Vi ventar difor ikke at det er potensiale for spesielle funn.
- Kulturmiljø: Det er ikke registrert særskilte kulturverdiar i området. Potensialet for funn av ukjente kulturminner blir vurdert som lavt. Behov for arkeologiske registreringar må vurderast i reguleringsplanfasen.
- Friluftsliv: Området isolert sett er ikke i vesentleg bruk som turområde. Ein mykje bruk tursti går fra Seljebøsaga nordvest for området og inn til Ålvvatnet, der det er gapahuk og grillplass. Terrenget skjermar så godt at deponi/masselager ikkje vil vere i konflikt med denne turen. Elles vil området vere synleg frå Stortuva, ein mykje bruk dagstur aust for Ålvundfossen, men avstand og landskapsformasjonane elles gjer at landskapsrommet toler inngrepet. Primærutsikta frå Stortuva er nordvest mot fjordane.
- Landbruk: Deponi/masselageret vil legge beslag på ein dyrka teig på 20 dekar. Heile eller delar av deponiet kan opparbeidast til dyrka mark etter avslutning. Dersom det er aktuelt å ta ut att massar kan området like eins opparbeidast til dyrka areal etter endeleg avslutning.

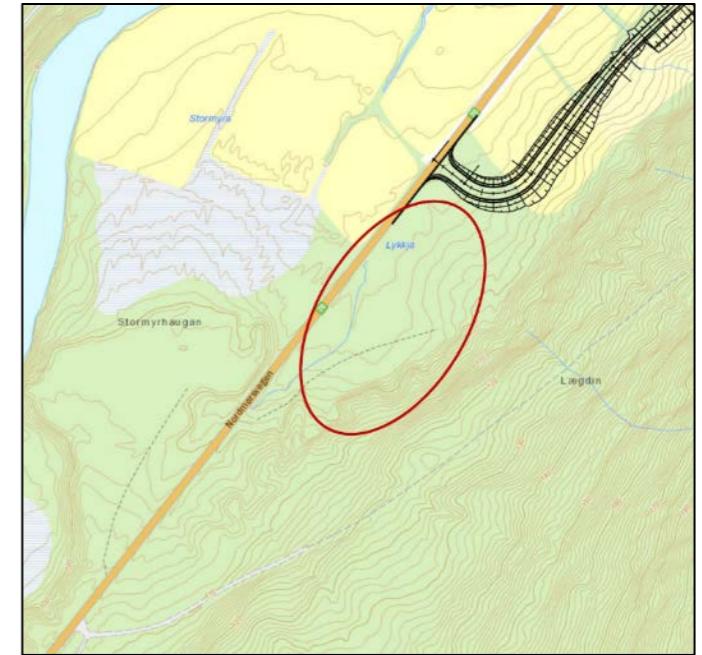


Figur 76. Mogleg plassering av massedeponi/-lager ved Åbithaugen.

2. Lykkja

- Avstanden til tunnelmunningen er 1 km, og området ligg direkte inntil rv. 70.
- Grunnforhold: Mogleg kvikkleireområde. Dette må avklarast i reguleringsplanfasen
- Naboar: 450 meter til nærmeste bustad.
- Landskap: Området ligg tett inntil ei bratt li, og med tilpassa utforming og etter tilstelling/ tilgroing vil landskapsulemper vere små.
- Naturmiljø: Området er kartlagt, og det er ikke registrert særskilte naturverdiar. Det meste av området er plantefelt av gran.

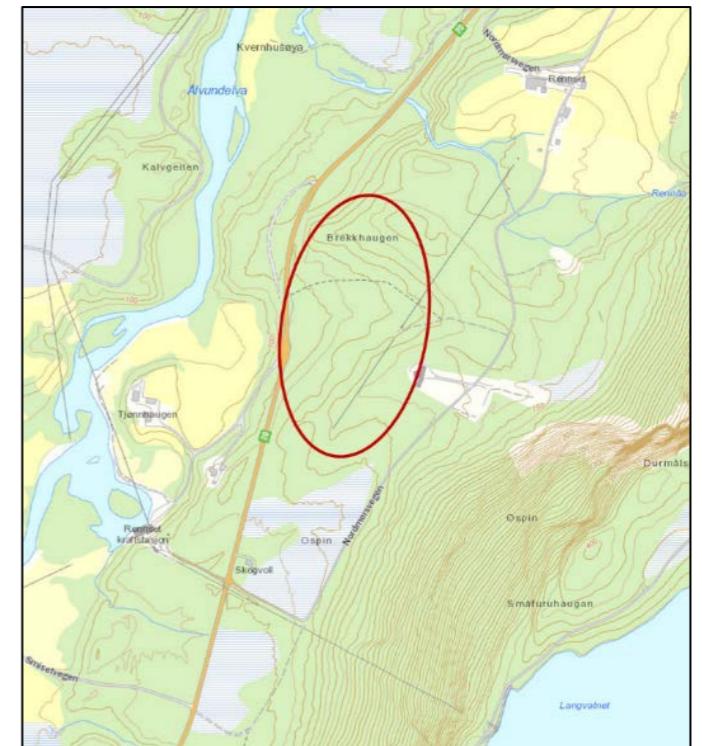
- Kulturmiljø: Det er ikke registrert særskilte kulturverdiar i området. Potensialet for funn av ukjente kulturminner blir vurdert som lavt. Behov for arkeologiske registreringar må vurderast i reguleringsplanfasen.
- Friluftsliv: Området har liten verdi.
- Landbruk: Området er i dag skog. Etterbruk avheng av volum og utforming. Dersom det er aktuelt å ta ut att massar kan området opparbeidast til dyrka areal, beite eller skog etter endeleg avslutning.



Figur 77. Mogleg plassering av massedeponi/-lager ved Lykkja.

3. Brekkhaugen

- Avstanden til tunnelmunningen er om lag 3 km, og området ligg direkte inntil rv. 70, ev. med tilkomst på skytebanevegen.
- Grunnforhold: Mogleg kvikkleireområde (lågare risiko enn 1 og 2. Dette må avklarast i reguleringsplanfasen)
- Naboar: 150–250 meter til nærmeste bustader. Ligg relativt godt skjerma.
- Landskap: Området ligg i eit område med naturleg bratte skråningar ned mot rv. 70, og med tilpassa utforming og etter tilstelling/ tilgroing vil landskapsulemper vere små.
- Naturmiljø: Det er ikke registrert særskilte naturverdiar. Det meste av området er plantefelt av gran.
- Kulturmiljø: Det er ikke registrert særskilte kulturverdiar i området. Potensialet for funn av ukjente kulturminner blir vurdert som lavt. Behov for arkeologiske registreringar må vurderast i reguleringsplanfasen.
- Friluftsliv: Området har liten verdi for friluftsliv.
- Landbruk: Området er i dag skog. Etterbruk avheng av volum og utforming. Dersom det er aktuelt å ta ut att massar kan området opparbeidast til dyrka areal, beite eller skog etter endeleg avslutning.



Figur 78. Mogleg plassering av massedeponi/-lager ved Brekkhaugen.

4. Leikvoll

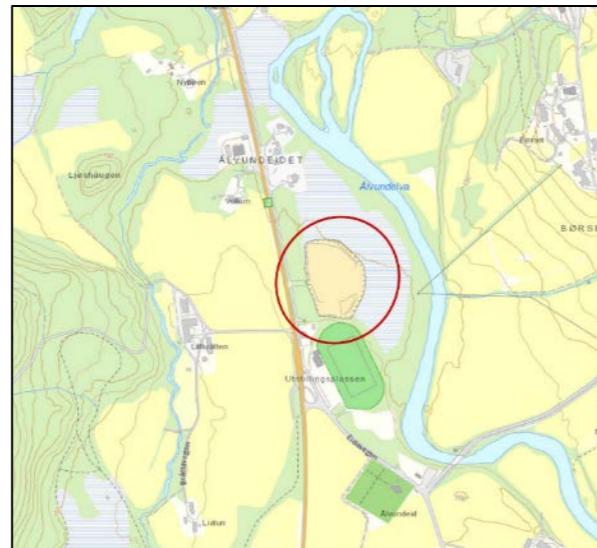
Området har vore brukt som masselager etter Oppdølstrandtunnelen (opna i august 2014), og er no på det nærmeste tømt. Området har ein kapasitet på om lag 60 000 pam³. Kommunen ønskjer å fylle opp at masselageret med masser frå Todalsfjordprosjektet.

Om området kan nyttast vil avhenge av kor tid Todalsfjordprosjektet blir realisert, og om arealsituasjonen til dess endrar seg på Leikvoll

Svinvika

Veganlegget i Svinvika og nordover til Øygarden vil få eit overskot på om lag 30 000 pam³

sprengstein og 30 000 pam³ lausmasser. Disponering av massane er ikkje vurdert konkret, men utbygging av strekninga Øygarden–Åsbøen vil ha behov for steinmassar. Ved samtidig utbygging kan massane plasserast direkte, viss ikkje må steinen mellomlagrast i eller nær linja. Dette må i så fall vurderast nærmere i seinare fasar. Alternativt kan massane fraktast til utfyllingsområda på Syltøran.



Figur 79. Mogleg plassering av massedeponi/-lager ved Leikvoll.

7 KONSEKVENSANALYSE

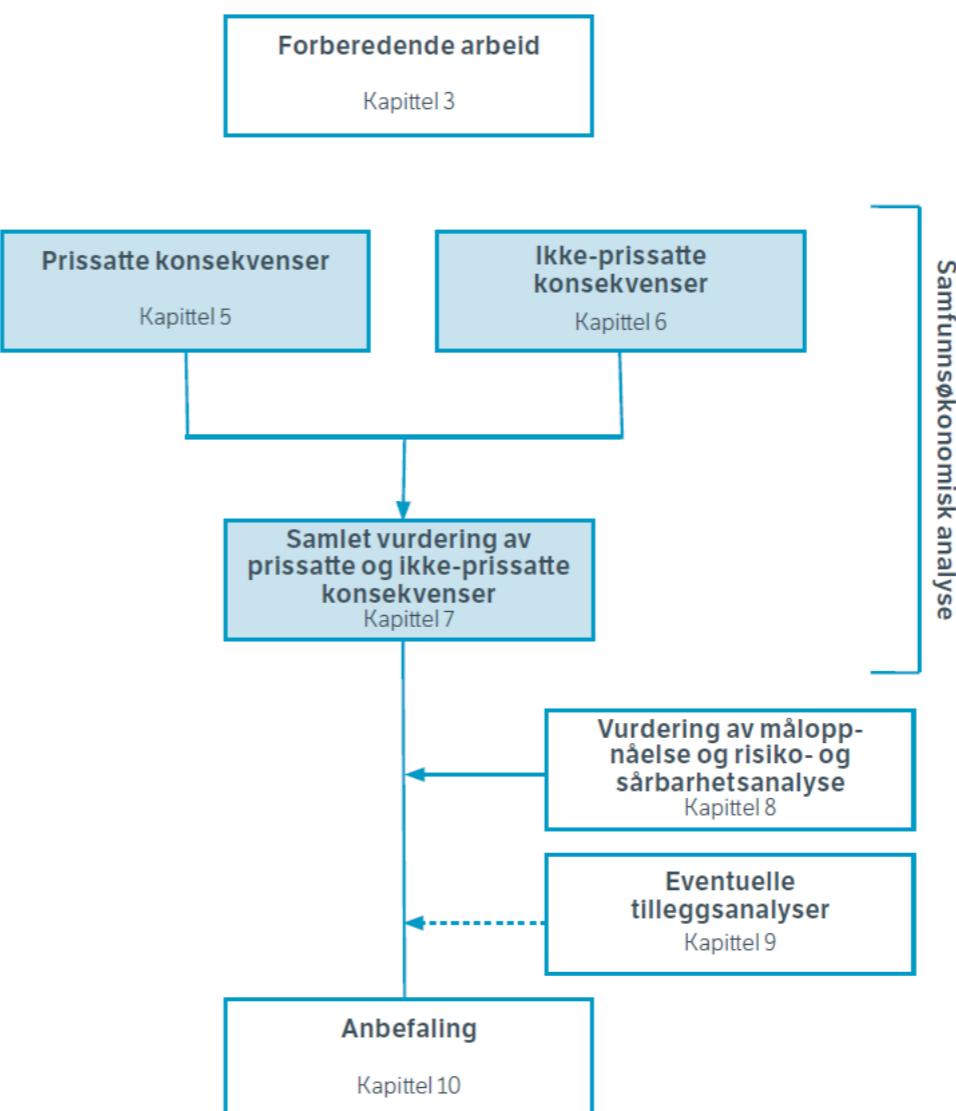
7.1 Metodikk

Konsekvensanalysen er gjort med utgangspunkt i Statens vegvesen si handbok V712

Konsekvensanalysar. Dei overordna prinsippa for konsekvensanalysen er vist i figur 80. Den samfunnsøkonomiske utgreiinga omfattar ei vurdering av prissette konsekvensar (nytte-kostnadsanalyse) og ikkje-prissette konsekvensar for fem tema (landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfald, kulturarv og naturressursar). Alternativa blir rangert i den samfunnsøkonomiske analysen. Vurdering av måloppnåing og risiko- og sårbarheit inngår så i ei samla drøfting med anbefaling om val av alternativ.

Konsekvensane av utbyggingsalternativa blir målt mot eit referansealternativ (0-alternativet) som er situasjonen om utbygginga ikkje blir gjennomført.

Ein kortfatta metodikkskildring for hovudelementa i analysen er skildra i dei enkelte delkapitla.



Figur 80. Hovedgrep for konsekvensanalyse i handbok V712 (kapittel viser til handboka).

7.2 Prissette konsekvensar

7.2.1 Metodikk

Prissette konsekvensar er dei verknader og effektar av tiltaket som kan kvantifiserast med kroner og øre. Nyte- og kostnadskomponentane i analysen er vist i tabell 2. Nyttekomponentane blir akkumulert for heile beregningsperioden, samanholdt med kostnadene (investeringskostnader og driftskostnader) og framstilt som *Netto nytte* (NN) og *Netto nytte pr budsjettkrone* (NNB) for alternativa.

Tabell 2. Nyte- og kostnadskomponentar i analyse av prissette konsekvensar.

Konsekvenstema	Deltema (med visning til kapittel i handbok V712)
Trafikant- og transportbruker-nytte	Distanseavhengige køyrekostnader, andre reiseutlegg, tidsbruk, ulempekostnader i ferjesamband og ved vegstenging, helsekonsekvensar av auka gang og sykkeltrafikk, utryggheit for gåande og syklande. Jamfør kapittel 5.3.
Operatørnytte	Operatørselskap (kollektivselskap, bompengeselskap, ferjeselskap, parkeringsselskap) sine kostnader, brukarinntekter og overføringer. Jamfør kapittel 5.4.
Budsjettkonsekvens for det offentlege	Investering, drift og vedlikehald, tilskot til kollektivtrafikk, skatteinntekter. Jamfør kapittel 5.5.
Trafikkulykker	Personskadeulykker og materiellskadeulykker. Jamfør kapittel 5.6.
Restverdi	Framtidig nytte av tiltaket etter beregningsperioden. Jamfør kapittel 5.9.
Skattekostnad	Effektivitetstap knytt til skattefinansiering, 20 % av offentlege utgifter. Jamfør kapittel 5.10.
Støy og luftforureining	Støyplage innandørs. Lokal og regional luftforureining. Jamfør kapittel 5.7.
Klimagassutslepp	Global luftforureining (utslepp av CO ₂ , N ₂ O og CH ₄). Jamfør Kapittel 5.8

Nyte-kostnadsanalysen er gjennomført i tråd med Statens vegvesen handbok V712 (2018). Analysen ble gjennomført med Statens vegvesen modellverktøy EFFEKT ver.6.73 av Rambøll desember 2019 (sjå vedlegg). I dette prosjektet er det valt å nytte prosjektypen 3.

Rambøll sin rapport omfattar i tillegg til Effekt-berekingar av kommunedelplanen også berekingar av verknader av kombinasjonen med E39 Romsdalsfjorden og E39 Halsafjorden. Resultata frå desse tilleggsprosjekta er ikkje referert i planomtalen og konsekvensanalysen.

7.2.2 Analyse

Anleggskostnad

Statens vegvesen Region midt gjennomførte kostnadsanslag for kommunedelplanen 28.10.2019.

Resultatet er vist i figur 81. Sjå elles avsnitt 8.1.

Etter handbok V712 Konsekvensanalyser er det forventningsverdien for investeringskostnaden som skal nyttast i den samfunnsøkonomiske analysen. Det inneber at kostnadstalet som ligg til grunn for analysen er **2 717,2 mill. kr.** (2019–kr).

Resultat EFFEKT

Tabell 3. Oversikt over resultatet av nytte-/kostnadsanalysen for fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

Nyttekostnadsanalyse (i 2019 kr)		Scenario 1
Aktører	Komponent	
Trafikanter	Utbyggingskostnad inkl. mva. (i 1000 kr, ikke diskontert)	2 758 317
	Trafikantnytte	1 414 923
	Ulempe ferje	0
	Helse GS	-7 216
	Utrygghet GS	0
SUM		1 407 707
Operatører	Kostnader	208 253
	Inntekter	-433 976
	Overføringer	-81 324
	SUM	-307 048
	Investeringer	-2 217 948
Det offentlige	Drift og vedlikehold	-285 003
	Overføringer	81 324
	Skatte- og avgift	73 006
	SUM	-2 348 622
	Ulykker	-124 188
Samfunnet forøvrig	Støy og luft	-32 684
	Andre kostnader	0
	Restverdi	0
	Skattekostnader	-469 724
	SUM	-626 596
Netto nytte		-1 874 559
NNB		-0,80

Overslag	
Prisnivå	2019
Krav til nøyaktighet	25,0 %
P50 kostnad	2 690,6 mill. kr.
Forventet kostnad	2 717,2 mill. kr.
Standardavvik	473,1 mill. kr.
Relativt standardavvik	17,4 %
Det er 85% sannsynlighet for at kalkylen ligger mellom	
Nedre verdi	2 018,0 mill. kr.
Øvre verdi	3 363,3 mill. kr.

Fig. 81. Kostnadsanslag for fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

Trafikantar og transportbrukarar

Trafikantnytten av Todalsfjordprosjektet utgjer ca. 1,4 mrd. kr. Her er det største bidraget (ca. 1,0 mrd. kr) frå fritidsreiser, medan reiser til/frå arbeid og tenestereiser får ein nytte på ca. 100 mill. kr kvar. Godstransporten får ein trafikantnytte på ca. 170 mill. kr.

Operatørar

Operatørkostnader inkluderer endra kostnader og inntekter for bompengeselskap, ferjeselskap og andre kollektivselskap. Analysen viser at Todalsfjordprosjektet gir ein reduksjon i operatørnytte på 307 mill. kr. Av dette utgjer auka offentlege overføringer 80 mill. kr.

Det offentlege

Diskontert investeringeskostnad er på 2,2 mrd. kr. Drift- og vedlikehaldskostnadane aukar med ca. 285 mill. kr. Samla sett utgjer budsjettkostnaden 2,35 mrd. kr.

Samfunnet for øvrig

Foreslått tiltak vil føre til at trafikkarbeidet på veg aukar, og dette vil påverke ulykkesbildet og utslepp til luft. Sjølv om forslag til tiltak vil kunne gi ein trafikksikker veg, vil eit lengre vegnett og høgare trafikkarbeid statistisk sett føre til at ulykkeskostnadane aukar. For Todalsfjordprosjektet aukar ulykkeskostnadane med ca. 125 mill. kr. og utslepp til luft aukar med ca. 30 mill. kr.

Konklusjon

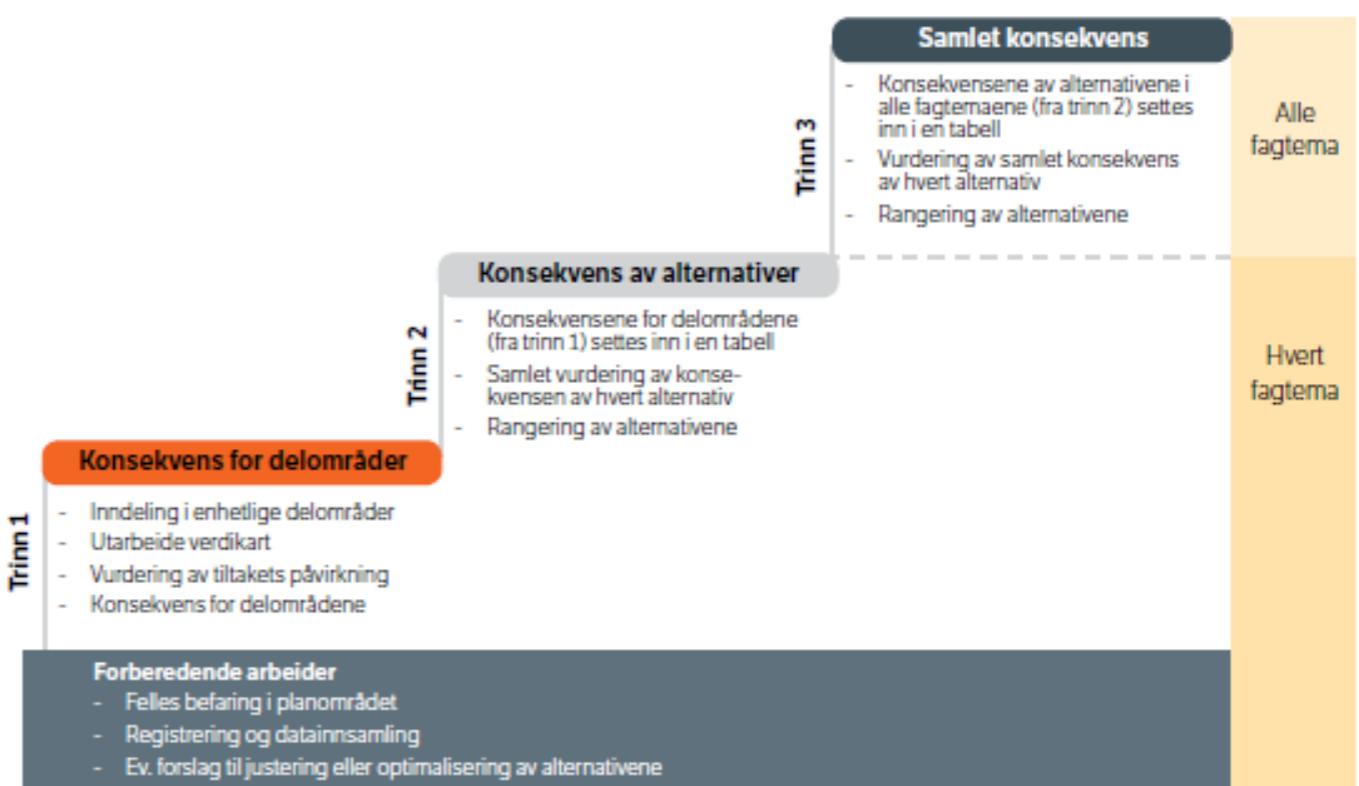
Nyttekostnadsanalysen viser at fv. 670 Todalsfjordprosjektet gir ein netto nytte (NN) på -1,9 mrd. kr. og netto nytte per budsjettkrone (NNB) på -0,83. Det inneber at tiltaket ikkje er samfunnsmessig lønsamt.

7.3 Ikkje prissette konsekvensar

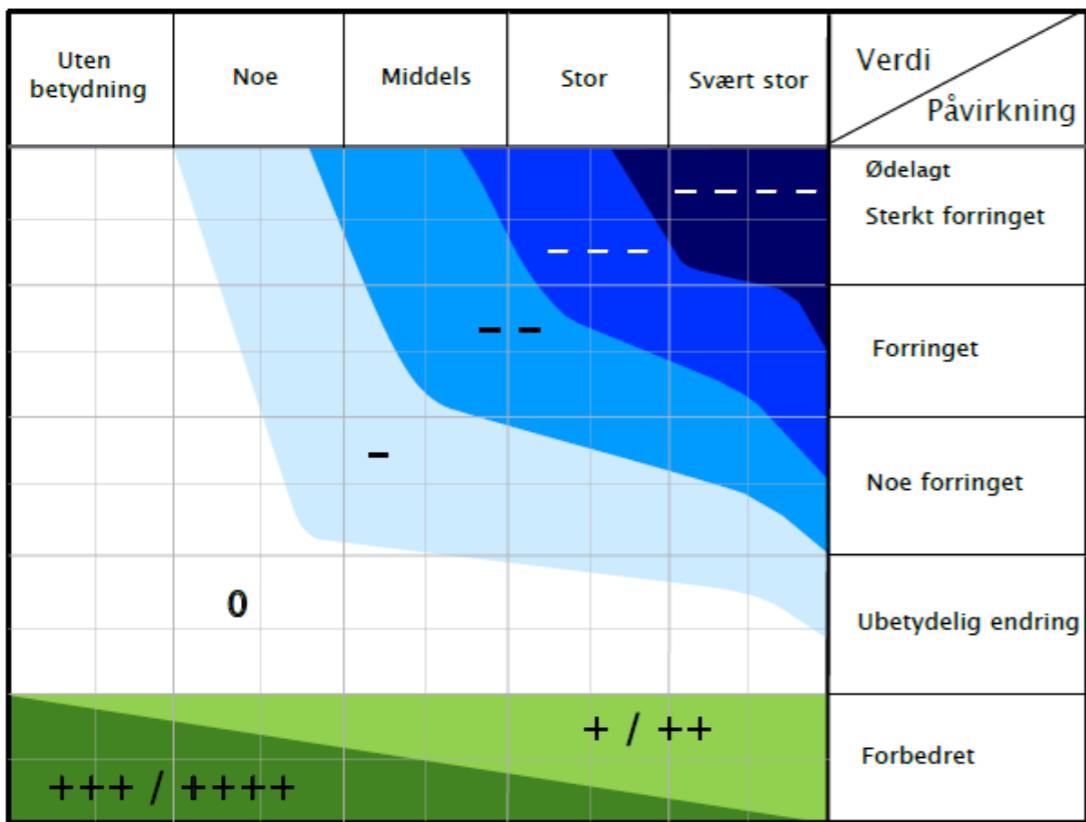
7.3.1 Metodikk

Analysen av ikkje-prissette konsekvensar for fem tema (landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressursar) skjer i tre trinn. Dette er illustrert i figur 82. Første trinn er å vurdere konsekvensar for kvart tema innanfor ulike delområde i influensområdet. Delområda blir gjeve ein verdi, og tiltaket si påverknad blir vurdert. Påverknad er et uttrykk for permanente endringar som tiltaket vil føre med seg ved ferdig veg. Kriteria for verdisetjing og vurdering av påverknad går fram av dei enkelte deltema i handbok V712. Deretter blir tiltaket si konsekvens i delområdet definert med utgangspunkt i konsekvensvifta i figur 83. Trinn to er å vurdere samla konsekvens (sum av alle delområde) for temaet for kvart alternativ. Kriteria for fastsetjing av konsekvens for kvart alternativ går fram av tabell 6–5 i handbok V712. For kvart tema blir alternativa rangert. Tredje trinn er å vurdere samla konsekvens for alle tema for kvart alternativ. Alternativa blir rangert basert på samla konsekvens. Kriteria for samla vurdering av ikkje-prissette tema går fram av tabell 6–7 i handbok V712.

For kommunedelplanen for fv. 670 Todalsfjordprosjektet gjeld at det berre er eitt alternativ som står att. Konsekvensanalysen er difor avgrensa til å samanlikne utbyggingsalternativet mot 0-alternativet.



Figur 82. Tre hovudtrinn for vurdering av ikkje-prissette tema.



Figur 83. Konsekvensvifte. Konsekvensen for eit delområde kjem fram ved å halde saman grad av verdi i x-aksen med grad av påverknad i y-aksen. Dei to skalaene er glidande.

Samla vurdering av konsekvens for alle fagtema for dei ulike alternativa blir gjort med utgangspunkt i tabell 6.7 i handbok V712.

Tabell 4 Kriterium for samla vurdering av ikkje-prissette tema (tabell 6–7 i handbok V712).

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissette temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet. Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet. Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet. Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet. Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

7.3.2 Landskapsbilde

Kunnskapsgrunnlag

Overordna landskapstrekk

Norsk institutt for skog og landskap har delt Norge inn i 45 landskapsregionar. Planområdet høyrer til landskapsregion 22 «Midtre bygder på Vestlandet» (NIJOS 10/2005). Store fjordløp pregar regionen som dannar belte mellom fjordmunningane og dei indre bygdene. Fjordløpa omkransast av markante og til dels høgreiste fjordsider med lauv og blandingsskog. Sjå kap 4.5.

Inndeling og verdisetting av delområde

Influensområdet for landskapsbilde er det området som visuelt blir påvirkta av tiltaket.

Influensområdet delast nn einskapelege delområde basert på landskapsbildet sin karakter som er bestemt av blant anna vegetasjon, topografi, arealbruk og romlege eigenskaper.

Influensområdet for veggtiltaket er visuelt avgrensa av fjellpartiet Stortuva–Varden og er delt inn i 4 delområde.

1. Ålvundfossen

2. Rakaneset

3. Svinvika–Bleikhammaren

4. Todalsfjorden

Verdisettinga legger landskapsbildet sin karakter for det heilsaklege delområdet til grunn. Verdiaspekt for fastsetting av verdi er visuelle kvalitetar, heilskap og variasjon, sær preg og totalinntrykk. Til dømes vil et delområde få *noko verdi* der bebyggelse, bygningar, infrastruktur og landskap til saman dannar mindre gode omgjevnader med lite sær preg og redusert totalinntrykk. Ved stor verdi er samspelet mellom det bygde og landskapet godt, omgjevnadene er lesbare og landskap og bebyggelse har sær preg med som gir eit spesielt og godt totalinntrykk.

1 – Ålvundfossen

Landskapsrommet ligg på ein terskel i terrenget som er tydeleg definert av Ålvundfossen som markerer overgangen til den flate elvesletta ved fjorden. Dei skogkledde fjellsidene er og tydelege romlege markørar. Elva Ålvunda som meandrar gjennom delområdet representerer ein ubroten samanheng frå Trollheimen og til vassdraget munnar ut i Ålvundfjorden. Landskap, bebyggelse og anlegg gir til saman et godt totalinntrykk.

Verdi: Middels

2 – Rakaneset

Rakaneset er eit nes på vestsida av Todalsfjorden ved enden av Drøppingstranda. Rakaneset definerer overgangen til ein brattare og ubebodd del av den vestlege fjordsida. Landskapsform, bygningar og dyrka mark har godt samspel og visuelle kvalitetar som gir eit godt totalinntrykk. Rakaneset er avgrensa og vurdert som ein samla terrengform i fjordlandskapet.

Verdi: Middels

3 – Svinneset–Svinvika–Bleikhammaren

Svinneset er ein framtredende terrengformasjon på austsida av fjorden. Delområdet blir avgrensa av den steile Svinvikhammaren i sør og Bleikhamaren i nord. Karakteristisk er også skogkledde berghamar ned mot sjøen. Dei flate partia på neset er dyrka opp og bygningane dannar tun der ein kan finne fleire eldre gardsbygningane. Vegetasjonen dannar ei ramme rundt dyrka mark. Området framtrer som ein heilskap der eksistereande veg og bygningane dannar visuelle samanhengar i landskapet. Neset er viktig for landskapsopplevinga langs fjorden.

Verdi: Stor



Figur 84. Svinvika frå lufta.

4 – Todalsfjorden

Todalsfjorden representerer ein typisk nordmørsk fjord som omkransast av markante og til dels høgreiste fjordsider med lauv og blandingsskog. Todalsfjorden slyngar seg inn strekkjer seg frå Stangvikfjorden og 4 km innover til bygda Todalen i botn av fjorden. Delområdet Todalsfjorden er ein del av eit stort landskapsrom som avgrensast visuelt av Åsbysnytå – Åsbøhagan og Kammen på austsida og av Ansneset og Vardhaugen–Drøppingan på vestsida. Kulturlandskapet, terrengrformasjoner som nes og bratte berghamarar gir sær preg og variasjon i fjordrommet.

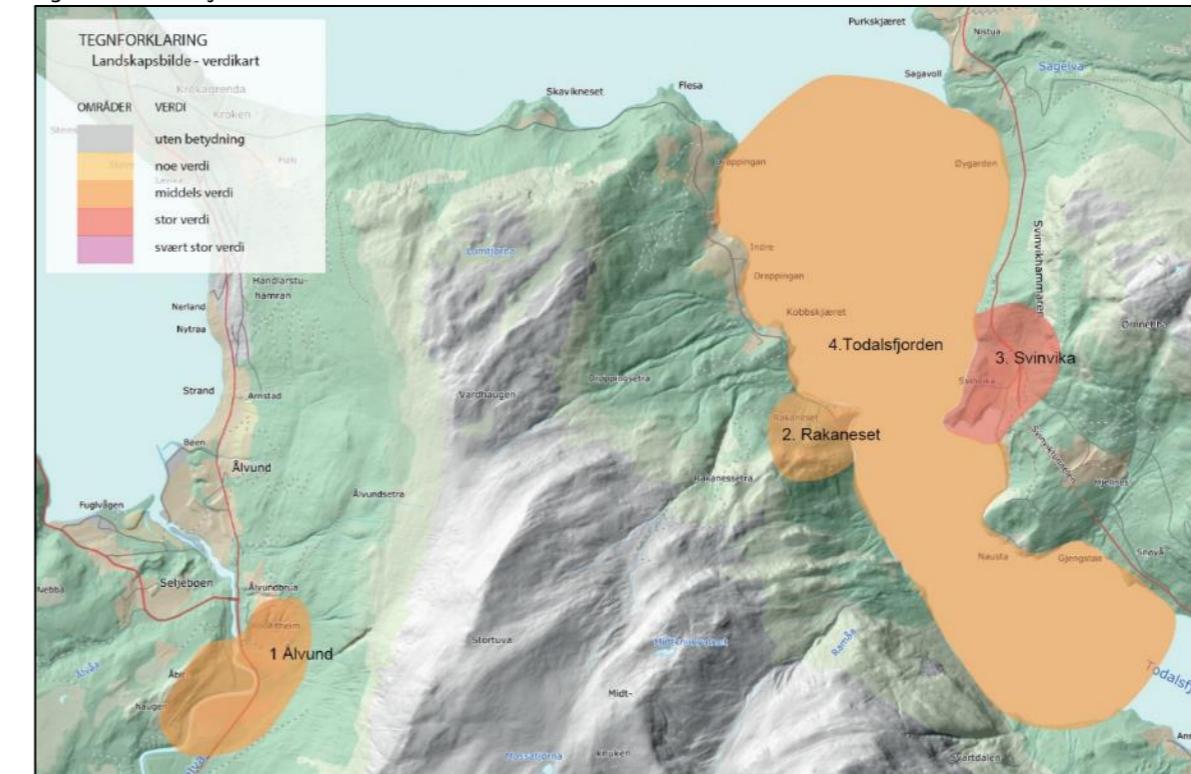
Verdi: Middels



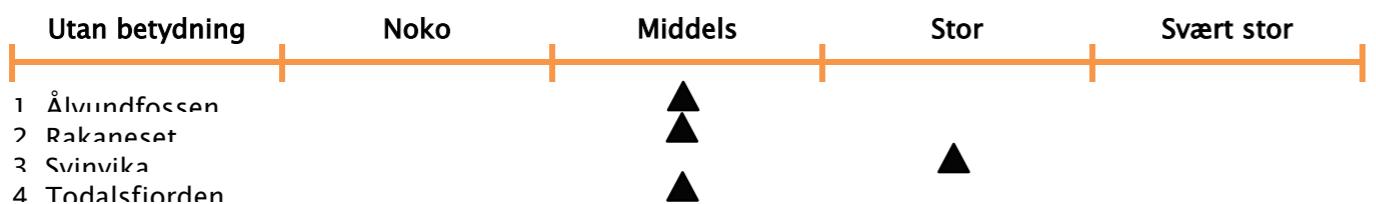
Figur 85. Todalsfjorden frå sør.



Figur 86. Todalsfjorden frå nord.



Figur 87. Kart som viser verdisetjing av delområde tema landskapsbilde.

**Vurdering av påverknad og konsekvens for delområda**

Etter metoden blir konsekvensen for landskapet vurdert etter korleis tiltaket påverkar kriteria *forankring og lokalisering, landskaps- og terregninggrep, skala, linjeføring og arkitektonisk utforming*. For eksempel vil eit tiltak kunne ha *Ubetydeleg endring* om det er godt forankra, ikkje fører til fragmentering, ikkje er skjemmande og tilpassa skalaen i landskapet. Konsekvensen for kvart delområde blir ei samanstilling av verdien på området og ei vurdering av tiltakets påverknad

Påverknad er eit uttrykk for endringar som tiltaket vil medføre på det berørte delområdet. Vurderingar av påverknad skal relaterast til den ferdig etablerte situasjonen. Konsekvens kjem av ei samanstilling av verdi og påverknad. Konsekvensgraden er ei vurdering om tiltaket vil føre til betring eller forringa område. Rettleiinga i tabellen under er grunnlag for vurderinga.

Tabell 5. Rettleiing for vurdering av påverknad (tabell 6–17 i handbok V712).

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terregninggrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Ferringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som fremhever landskapsskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialekvalitet

1 – Ålvundfossen

- Sterkt forringa
Ferringa
Noko forringa
Ubetydeleg endring
Forbetra

Veglinja ligg forankra i landskapet i overgangen mellom bratt og slakare terrenget og grensa mellom dyrka mark og skog. Vegen vil difor ikkje føre til vesentleg visuell fragmentering av landskapsbildet. I den vidare planlegginga er det viktig at vegen med terregngutslag blir best mogleg forankra i terrenget.



Figur 88. Utsnitt av 3D-modell ved Ålvundfossen.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**.

Konsekvensgraden blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**.

2 – Rakaneset

- Sterkt forringa
Ferringa
Noko forringa
Ubetydeleg endring
Forbetra

På Rakaneset går ny fv. 670 fra tunnelen og rett ut på bru over Todalsfjorden. Mellom portalen og sidespennet til hengebrua blir det nokre titals meter avhengig av kor lang portalen blir. For å sikre tilkomst for utrykking og drift vil lokalvegen på Rakaneset bli ført fram mot bruha. Endelig linjeføring blir fastsett i reguleringsplanen



Figur 89. Utsnitt av 3D-modell ved Rakaneset.

Det er viktig at skråningane blir forma med best mogleg forankring i landskapet. Brutåret er om lag 95 m.o.h. og er plassert så vidt ut i sjøen og vil være godt synleg på Rakaneset, men ikkje medføre inngrep i landforma til neset.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**

Konsekvensgraden blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**.

3 – Svinvika

- Sterkt forringa** Frå hengebrua og opp til nytt kryss med fv. 6145
- Ferringa** Todalsvegen må det byggast 700 meter ny veg. Frå brua vil vegen gå i skjering på nordsida og delvis fylling og skjering på sørsida. Vegen vil deretter bli liggande på ei høg fylling på opptil 10 meters høgde mellom arboretet og gardsbruket.
- Noko forringa**
- Ubetydeleg endring**
- Forbetra**



Figur 90. Utsnitt av 3D-modell ved Svinvika.

Ny veg vil dele opp landskapsrommet og danne ein visuell barriere og vere eit skjemmande inngrep fordi han ikkje er godt forankra i terrenget. Vegen vil bryte med landskapet sin skala og påverke landskapsopplevinga av neset negativt. I neste planfase må ein legge vekt på terrenghandling slik at vegen blir forankra best mogleg i terrenget.

Frå Svinvikhammaren og nordover til Øygarden forbi Bleikhammaren legg planen til rette for å utvide eksisterande fylkesveg til ei vegbreidd på 7,5 meter. Dette gir ein del skjering og fylling i det sidebratte terrenget. Skjeringa vil vere eit skjemmande inngrep godt synleg i området.

Påverknadsgraden blir sett til **Ferringa**

Konsekvensgraden blir sett til **Betydeleg miljøskade (- -)**

4 – Todalsfjorden

- Sterkt forringa** Hengebrua har eit spenn mellom brutårna på 713 meter. På kvar side er sidespenna 32 meter. Toppen av brutårna er 95 m.o.h. Brua med brutårna er visuelt dominante i fjordrommet, men har samtidig arkitektoniske kvalitetar som byggverk. Brua si storleik er tilpassa landskapets sin skala. Store bruar kan betraktast som ikkje ønskja inngrep i eit verdifullt og vakkert landskap som bør bli verande urørt. I dette tilfellet finnast frå før ei regional kraftlinje som kryssar Todalsfjorden. Omvendt kan ein og hevda at store bruar kan tilføre landskapet ein ekstra dimensjon og være eit positivt landskapselement.
- Ferringa**
- Noko forringa**
- Ubetydeleg endring**
- Forbetra** Brua bryt i liten grad med landskapsbildet sin karakter og er tilpassa skalaen i landskapet. Tiltaket framstår som ein arkitektonisk heilskap.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**.

Konsekvensgraden blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**.



Figur 91. Illustrasjon av Todalsfjordbrua frå nord (Dr.techn. Olav Olsen).



Figur 92. Illustrasjon av Todalsfjordbrua frå sør (Dr.techn. Olav Olsen).

*Samla konsekvens for landskapsbilde***Tabell 6. Samla konsekvens for tema landskapsbilde.**

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
Delområde 1 Ålvundfossen	0	0
Delområde 2 Rakaneset	0	0
Delområde 3 Svinvika-Bleikhammaren	0	- -
Delområde 4 Todalsfjorden-fjordkryssing	0	0
Avveging		Det er berre området på Svinvika som er vurdert med stor konfliktrad. Elles er veggtiltaket vurdert til å ha ubetydeleg konsekvens. I sum blir verknaden noko negativ.
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Noko negativ konsekvens
Rangering	1	2



Figur 93. Todalsfjordbrua frå sør (ovst) og nord (nedst).

7.3.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Temaet omfattar alle område som har betydning for ålmenta sine moglegheiter til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivelsskapande aktivitet i nærmiljøet og i naturen.

Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget omfattar opplysningar innhenta frå kommunen sin administrasjon, merknader til planarbeidet og relevante kart og nettstader.

Kartlegging av friluftsområde

Sunndal og Surnadal kommunar har gjort ei førebels kartlegging av friluftsområde i kommunen etter metodikken i Miljødirektoratet si handbok M98–2013. Figur 94 viser kartlagde område i nærleiken av ny veg slik dei er vist i innsynsløysinga gislink.no. Denne kartlegginga er lagd til grunn for konsekvensutgreiinga.



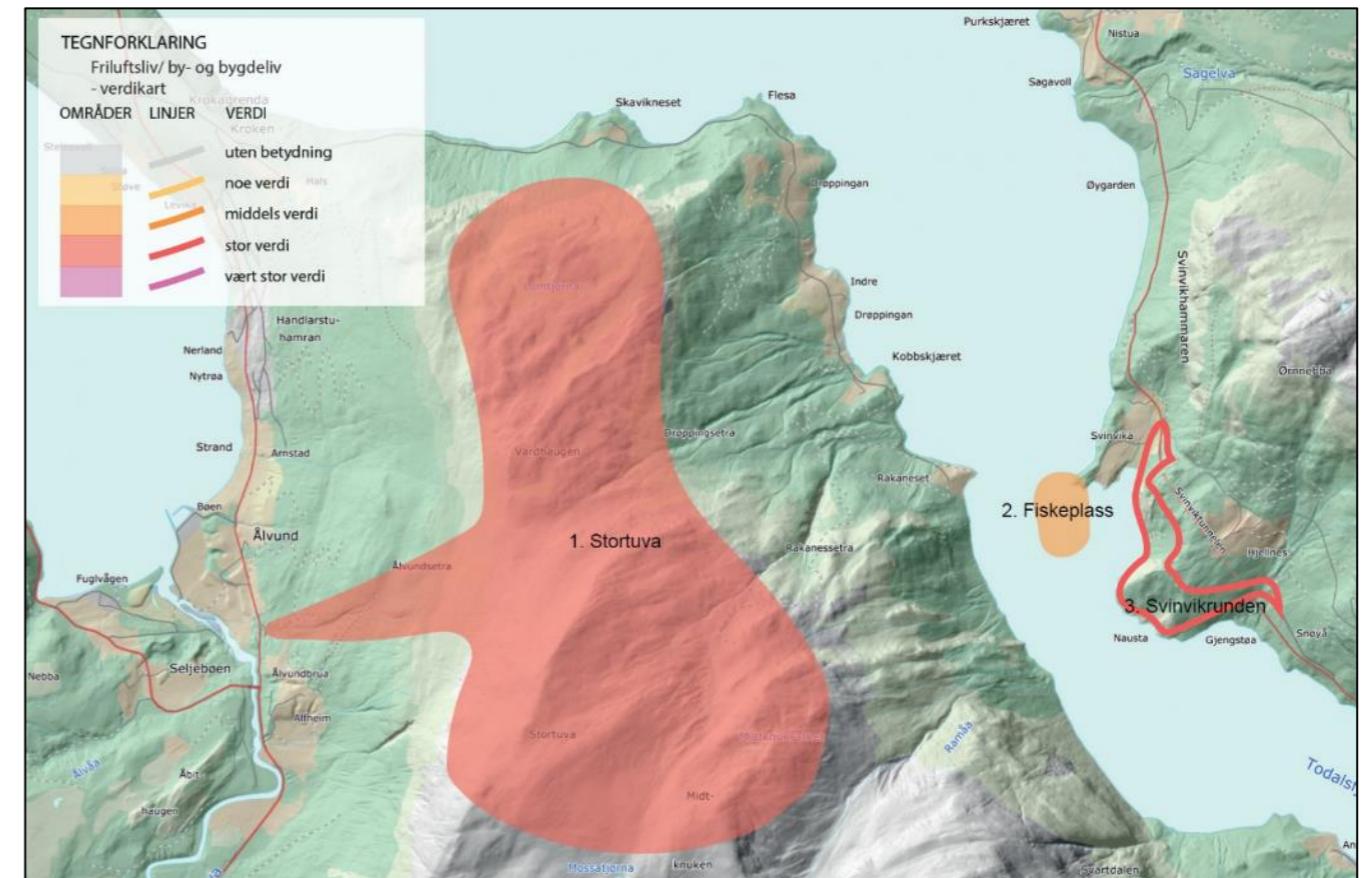
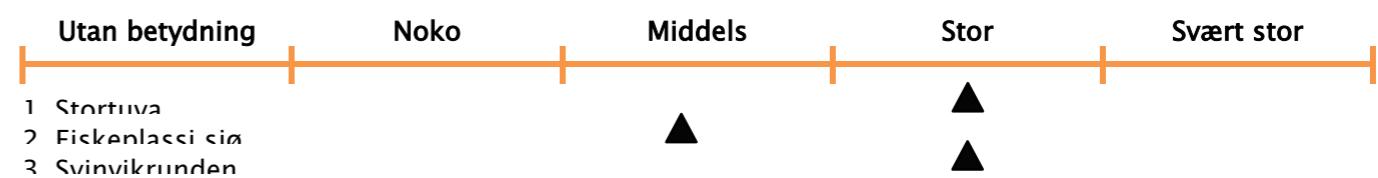
Figur 94. Registrering av delområde i communal friluftskartlegging (gislink.no).

Inndeling og verdisetjing av delområde

Tabell 7. Verdisetjing av delområde for tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Nr	Områdenavn	Verdi	Områdebeskrivelse
	Ålvundelva	Middels verdi	Lokal bruk og attraktivt for nokre grupper, rafting, padling.
1	Stortuva	Stor verdi	Turstier i opent fjellterring, flott utsikt og populær tur blant befolkninga i Sunndal. Brukast av mange.
2	Fiskeplass i sjø	Middels verdi	God fiskeplass i sjø. Svinneset kan og nyttast til fiske frå land. Middels bruksfrekvens
3	Svinvikrunden	Stor verdi	Turveg langs den gamle bilvegen til Todalen. Bratt terring og fin utsikt. Parkeringsmoglegheiter ved Svinviks arboret. Mogleheit til rundtur langs fjorden og attende til p-plass. Særskilt storvokst furuskog langs vegen. Brukes av mange

Område ved Ålvundelva blir ikkje vurdert i analysa då vegtiltaket ikkje påverkar moglegheitene for friluftsliv i elva.



Figur 95. Kart som viser verdisetjing av delområde tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Vurdering av påverknad og konsekvens for delområda

Påverknad er eit uttrykk for endringar som tiltaket vil medføre på det enkelte delområde. Endringar som inngår i vurderinga er om området blir redusert i omfang, om det blir påverka av støy. Nye barrierar kan hindre bruk, eller i motsett fall kan tilkomsten bli betre og bruken auke.

1 – Stortuva	
Sterkt forringa	Området blir ikke direkte påverka av veggtiltaket. Ny vegforbindelse over Todalsfjorden gir betre tilkomst for befolkninga busett aust for fjorden. Det kan gi potensiale for auka regional bruk.
Ferringa	Påverknaden blir sett til svakt Forbetra
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	Konsekvensgraden blir sett til svakt Noko forbetring (+) .
Forbetra	
2 – Fiskeplass i sjø	
Sterkt forringa	Fiskeplassen blir delvis liggande under bruа. Det påverkar ikkje fisket, men bru og trafikk/trafikkstøy kan verke forstyrrende for dei som driv fiske. Brufundament vil stå på land og Svinneset vil bli forringa som fiskeplass. Brua vil bli bygd med gang- og sykkelveg og bruа kan nyttast som utfartsområde med formål å fiske frå bruа.
Ferringa	
Noko forringa	Påverknaden blir sett til Ubetydeleg
Ubetydeleg endring	Konsekvensgraden blir sett til Ingen/ubetydeleg (0)
Forbetra	
3 – Svinvikrunden	
Sterkt forringa	Turstien Svinvikrunden tek utgangspunkt i P-plass ved Svinviks arboret. Tilbodet om P-plass og tilkomst til stien blir oppretthalde slik som i dag. Veggtiltaket vil ikkje redusere attraktiviteten til turstien i vesentleg grad. Det kan gi potensiale for auka regional bruk.
Ferringa	
Noko forringa	Påverknaden blir sett til svakt Forbetra
Ubetydeleg endring	Konsekvensgraden blir sett til svakt Noko forbetring (+) .
Forbetra	

Samla konsekvens for friluftsliv/by- og bygdeliv.

Tabell 8. Samla konsekvens for tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
1 Stortuva	0	+ (svakt)
2 Fiskeplass	0	0
3 Svinvikrunden	0	+ (svakt)
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Positiv konsekvens (svakt)
Rangering	2	1
Forklaring til vurdering	Ut frå at Todalsfjordprosjektet bidrar til å betre tilkomsten til viktige friluftsområde blir utbyggingsalternativet rangert før 0-alternativet	

7.3.4 Naturmangfold

Kunnskapsgrunnlag

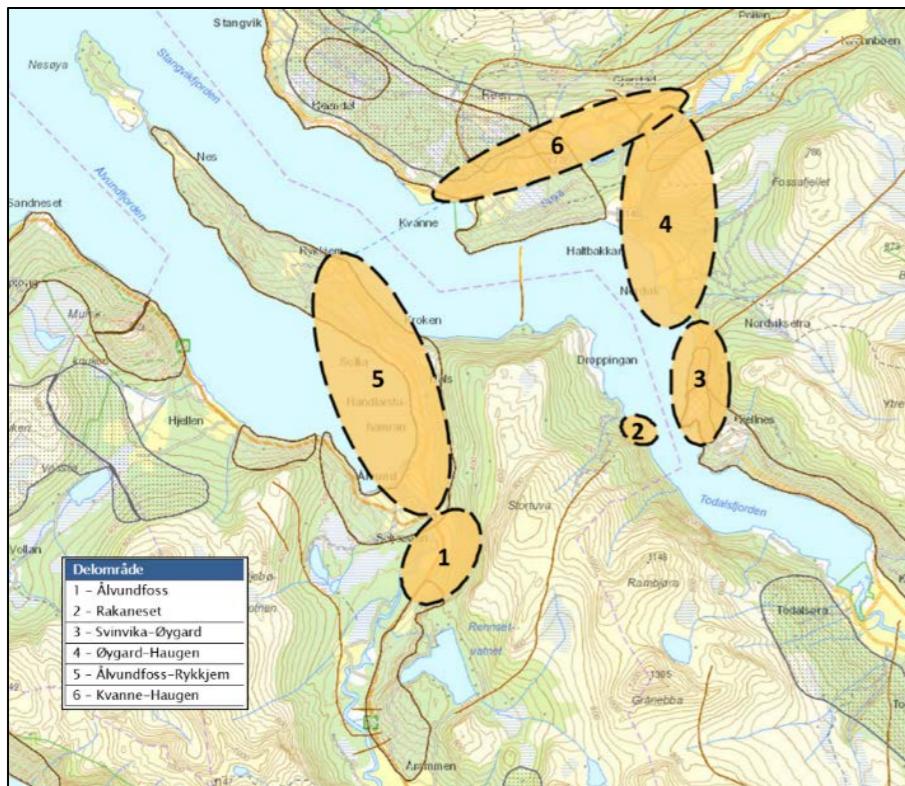
Som det går fram av kapittel 4.7. er det ikkje registrert særskilte naturverdiar i nokon del av planområdet. Ved Ålvundfossen og Svinvika er det registreringar av beite- og vinterophaldsområde for hjortevilt. Omsyn til hjortevilt blir lagt til grunn for konsekvensanalysen for naturmangfold. Enkeltregisteringane av artar gjeld artar som ikkje vil bli vesentleg påverka av veganlegget, og inngår ikkje i konsekvensanalysen.

Inndeling og verdisetting av delområde

Den viktigaste verknaden av ulike veganlegg for hjortevilt er som dødsårsak og generelt dyrevelferd ved påkøyrslar. Ny trasé og fv. 6145 Svinvika-Haugen får auka trafikk og høgare påkøyrelsfare. Avlasta veg fv. 670 Ålvundfjord-Rykkjem og fv. 670 Kvanne-Haugen får redusert påkøyrelsfare. I tillegg til dei tre områda som blir direkte berørt er det difor også avgrensa tre delområde utanfor planområdet for å synleggjere verknader i heile influensområdet til Todalsfjordprosjektet. Delområda omfattar vegstrekninga Øygarden-Haugen, Ålvundfossen-Rykkjem og Kvanne-Haugen. Dei seks strekningane er vist omtrentleg innringa. Det er ikkje lagt vinn på å avgrense områda «riktig» ut i frå korleis hjortevilt utnyttar natur- og kulturlandskapet. Dei brune avgrensingane som ligg under delområda er Fylkesmannen sine viltregisteringar tilgjengeleg på gislink.no. Avgrensingane viser i hovudsak beiteområde for hjort, rådyr og elg. Alle delområda vist i figur 96 er verdisett med *Noko verdi* ut i frå at dei er å rekle som ordinære beiteområde for hjortevilt, jf. tabell 6–23 i handbok V712. Innanfor verdiklassen *Noko verdi* vil verdien variere. Verdivurderinga blir ein grov kombinasjon av storleik, viktigkeit og overlapp av fleire område/artar henta frå Gislink, sett opp i mot kor det er flest påkøyrslar. Figur 97 viser uttrekk frå Hjorteviltregisteret sine fallviltregisteringar for perioden 01.01.2010–01.11.2019.

Høgast plassering innanfor verdiklassen *Noko verdi* får område 6 Kvanne-Haugen, då det er viktige område og trekkruter registrert for både hjort, rådyr og elg i og nær strekningsområdet, og delområdet har mykje påkøyrslar. Delområde 2 Rakaneset kjem lågast ut. Dei andre områda kjem ut om lag midt på treet, og blir ikkje sortert seg i mellom.





Figur 96. Strekningsvise delområde for hjortevilt.



Figur 97. Påkøyrslar på vegane som blir berørt av Todalsfjordprosjektet (hjorteviltregisteret.no).

Påverknad og konsekvens for delområda

Kriteria for vurdering av påverknadsgrad på delområda er sett opp i tabell 6–24 i handbok V712.

Vurdering av konsekvensgrad for kvart delområde følgjer av konsekvensvifta i figur 6–6 i handbok V712, jf. figur 83 i avsnitt 7.3.1.

1 – Ålvundfossen

Sterkt forringa

Ferringa

Noko forringa

Ubetydeleg endring

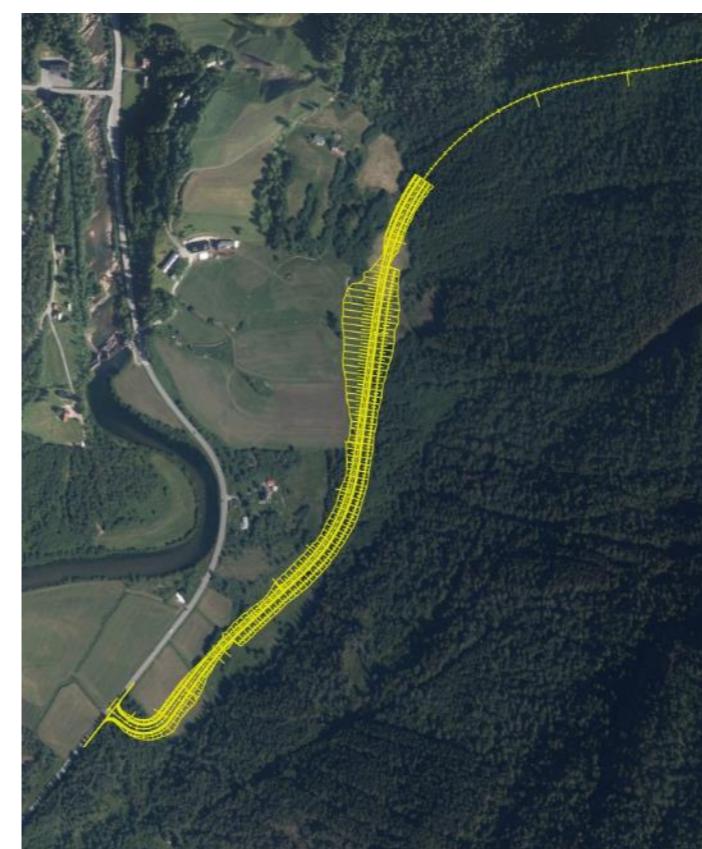
Forbetra

Ved Ålvundfossen vil nytt veganlegg gå skrått oppover langs lia. Døgnvandring for hjort som står i området vil i stor grad gå opp og ned lia på tvers av veglinja. Generelt oppheld hjorten seg på dagtid i skogkledde lier, gjerne i plantefelt og andre stader med godt skjul. På kveld og natt trekker hjort ned på dyrka mark og innmarksbeite. Vinterstid kan lager av rundballar påverke trekk- og oppholdsmønster.

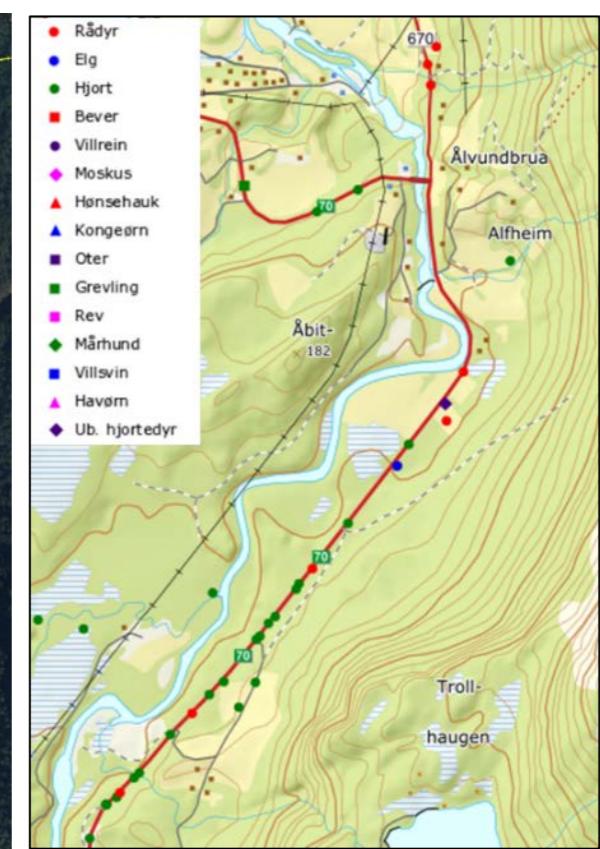
Den viktigaste verknaden av vegen er påkøryselsfare med auka dødeleghet og redusert dyrevelferd. Vegen i seg sjølv er ikke noko vesentlig vandringshinder. Det direkte arealbeslaget har også mindre å seie for hjorteviltstamma i området. Vi ventar ikke at vegen vil ha vesentleg innverknad på sesongtrekk/regionale trekk.

Ut i frå den auka risikoen for påkøyrslar og sannsynleg auka dødeleghet for hjortevilt blir påverknaden av delområde 1–Ålvundfossen sett til **Noko forringa**.

Konsekvensgrad for delområde 1 Ålvundfossen blir sett til **Noko miljøskade (-)**



Figur 98. Teknisk plan på ortofoto ved Ålvundfossen.



Figur 99. Påkøyrslar ved Ålvundfossen (hjorteviltregisteret.no).

I reguleringsplanfasen må ein legge vekt på å utforme veganlegget slik at risiko for påkøyrslar blir minimert. Det viktigaste vil vere utflating av nærområdet til vegen og unngå rekksverk. Dette betrar siktilhøva, og hindrar at dyra får stor fart ned mot eller bykser opp på vegen frå nedsida. Vegetasjonssetting kan bidra til å styre trekket til gunstige kryssingspunkt. Konfliktnivået er så langt ikkje vurdert som så stort at det er nødvendig med viltgjerder eller lyssetting.

2 – Rakaneset

Sterkt forringa	Kva gjeld hjortevilt blir Rakaneset lite berørt. Dette gjeld både arealbeslag og fare for påkøyrslar. Avstanden frå tunnelportalen til bruva (sidespennet) er så kort at det er avgrensa kor mykje krysing det vil bli.
Ferringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	I reguleringsplanen må ein sikre at det ligg godt til rette for viltkrysning under sidespennet til hengebruva.
Forbetra	



Figur 100 Teknisk plan på ortofoto ved Rakaneset.

Påverknaden av delområdet blir sett til **Ubetydeleg endring (0)**.

Konsekvensgrad for delområde 2–Rakaneset blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**

3 – Svinvika

Sterkt forringa	Vegen frå Svinneset og opp til fv. 6145 blir for det meste liggande på dyrka mark og på eit punkt i kanten mellom dyrka mark og skog. Berørte område vil vere mest brukt som beite i dei mørke delane av døgnet. Det vil truleg ikkje vere noko tydeleg døgntrekking over nyvegen, då det meste av hjortevillet om dagen truleg oppheld seg i lia aust for fv. 6145. Det bidrar også positivt at det vil vere relativt god sikt frå vegen og ut på tilliggjande areal. Siste ti åra er det berre registrert ein påkørsel på fv. 6145 i Svinvika.
Ferringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	I reguleringsplanen bør ein utforme anlegget slik at det blir flatare parti inn mot vegen, og ein unngår rekksverk.
Forbetra	



Figur 101 Teknisk plan på ortofoto ved Rakaneset.

Påverknaden av delområdet blir sett til **Noko forringa**.

Konsekvensgrad for delområde blir sett til **Noko miljøskade (-)**

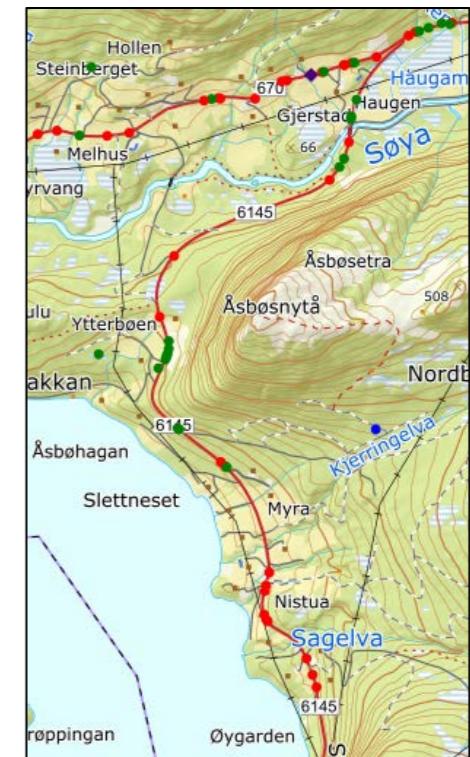
4 – Øygarden-Haugen

Sterkt forringa
Ferringa
Noko forringa
Ubetydeleg endring
Forbetra

På strekninga Øygarden–Haugen vil trafikken grovt rekna tredoble seg frå 500 køyretøy i døgnet i dag. Strekninga er ikkje hardt belasta med påkøyrslar i dag, og auka dødeleghet som følgje av påkøyrslar vil ha marginal betydning for bestandane.

Påverknaden av delområdet blir sett til **Noko forringa**, men lågt i kategorien.

Konsekvensgrad for delområde 4–Øygarden–Haugen blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**



Figur 102. Påkøyrslar på strekninga Øygarden–Haugen

5 – Ålvundfossen–Rykkjem

Sterkt forringa
Ferringa
Noko forringa
Ubetydeleg endring
Forbetra

På strekninga Øygarden–Haugen vil trafikken nord for bustadkonsentrasjonane i Ålvundfjorden bli om lag halvert. I Ålvundfossen utgjer lokaltrafikken så mykje at framtidig trafikk etter utbygging ikkje går vesentleg ned. Strekninga er ikkje hardt belasta med påkøyrslar i dag, og Todalsfjordprosjektet vil ha marginal positiv betydning for hjortevilt på strekninga.

Påverknaden av delområdet blir sett til **Ubetydeleg endring**.

Konsekvensgrad for delområde 5–Ålvundfossen–Rykkjem blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**



Figur 103. Påkøyrslar på strekninga Ålvundfossen–Rykkjem

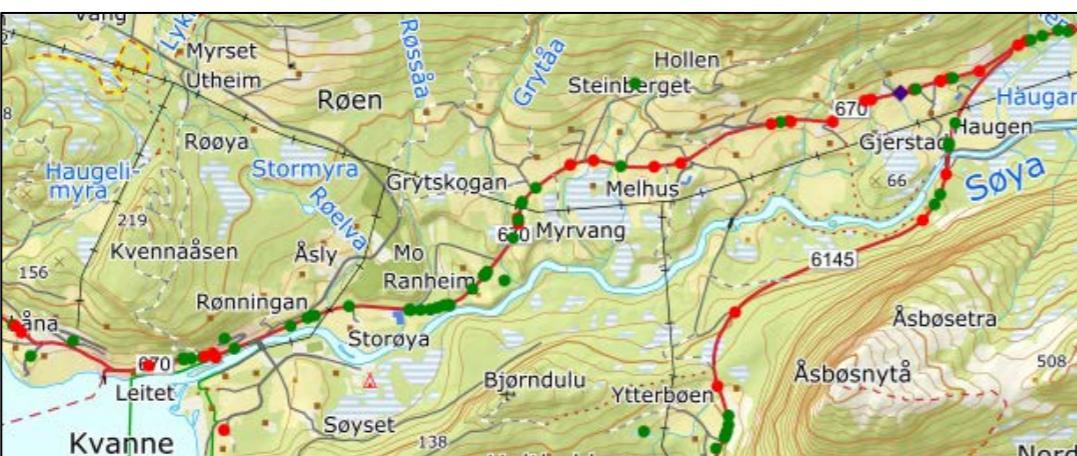
6 – Kvanne-Haugen

- Sterkt forringa
- Ferringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

På strekninga Kvanne–Haugen vil trafikken bli om lag halvert etter realisering av kommunedelplanen. Strekninga er mykje belasta med påkørsler, og nedgangen i trafikk vil truleg redusere dødelegheita for hjortevilt merkbart.

Påverknaden av delområdet blir sett til **Forbetra**.

Konsekvensgrad for delområde 6–Kvanne–Haugen blir sett til **Noko forbeting (+)**.



Figur 104 Påkørsler på strekninga Kvanne–Haugen

Samla konsekvens for naturmangfald

Samla vurdering av konsekvensar for tema naturmangfald av alternativa er gjort i tabell 9. Kriteria for fastsetting av konsekvensgrad er sett opp i tabell 6–5 i handbok V712. Deretter er det gjort ei vurdering av utbyggingsalternativet etter prinsippa i naturmangfaldlova (nml) §§ 8–12, jf. nml § 7.

Tabell 9. Samla konsekvens for tema naturmangfald.

Delområde	Referansealternativ	Utbyggingsalternativet
1 – Ålvundfossen	0	–
2 – Rakaneset	0	0
3 – Svinvika–Øygarden	0	–
4 – Øygarden–Haugen		–
5 – Ålvundfossen–Rykkjem	0	0
6 – Kvanne–Haugen	0	+
Avveging		Det avlasta delområdet 5 har størst tyngde i utstrekning og betydning for påkørsler av hjortevilt i influensområdet. Samtidig bidrar Todalsfjordprosjektet til generelt auka trafikk. I sum blir verknaden for hjortevilt i influensområdet vurdert som ubetydeleg.
Samlavurdering	Ubetydeleg konsekvens	Ubetydeleg konsekvens
Rangering	1	2
Forklaring til rangering	Ut i frå at Todalsfjordprosjektet byggjer ned areal og bidrar til auka trafikk i regionen blir utbyggingsalternativet rangert etter 0-alternativet.	

Naturmangfaldlova (nml) §§ 8–12

Vi vurderer kunnskapsgrunnlaget som godt nok til å ta stilling til om tiltaket bør gjennomførast (nml § 8). Føre var-prinsippet har lite vekt (nml § 9). Det er ikkje registrert særskilte naturverdiar i planområdet. Delar av planområdet har lokal verdi som leveområde for hjortevilt. Hjortevilt har livskraftige bestandar både lokalt, regionalt og nasjonalt. Tiltaket er utan betydning for naturmangfald regionalt og nasjonalt (nml § 10). Lokalt vil kommunedelplanen gi noko arealbeslag som følgje av utbygginga, men det er så lite at det ikkje vil gi målbare effektar på bestandane. For dødelegheit som følgje av påkøyrslar viser gjennomgangen ovanfor at den kan auke i område som blir utbygd, men minke på avlasta strekningar. Nettoverknaden er vurdert som ubetydeleg. I reguleringsfasen må ein redusere faren for påkøyrslar med terrentilpassing og rekksverksbruk (nml §§ 11 og 12).

7.3.5 Kulturarv

Kulturarv omfattar spor etter menneskeleg verksemd gjennom historia som enkeltvise kulturminne, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap. Influensområdet er kartlagt ved hjelp av offentlege databasar. Askeladden er Riksantikvarens database for kulturminner i Norge. SEFRAKregistret er ein landsdekkande oversikt over eldre bygningar frå før 1900. Kartutsnitta er henta frå gislink.no og Kilden.no

*Inndeling og verdisetting av delområde***1. Rakaneset**

På Rakaneset finnast eit gardsmiljø med to SEFRAK-registrerte bygningar (SEFRAKnr 1563 11 18, stovebygning og 1563 11 23, stabbur) Verneverdien er ukjent. Det går veg til stranda med bygningar knytt til bruk av sjø. Det går og ein veg/sti opp til Rakanessetra. Bygningar og landskap inngår i ein samanheng som syner kulturhistorisk samanheng og kontinuitet i bruk av naturressursar.

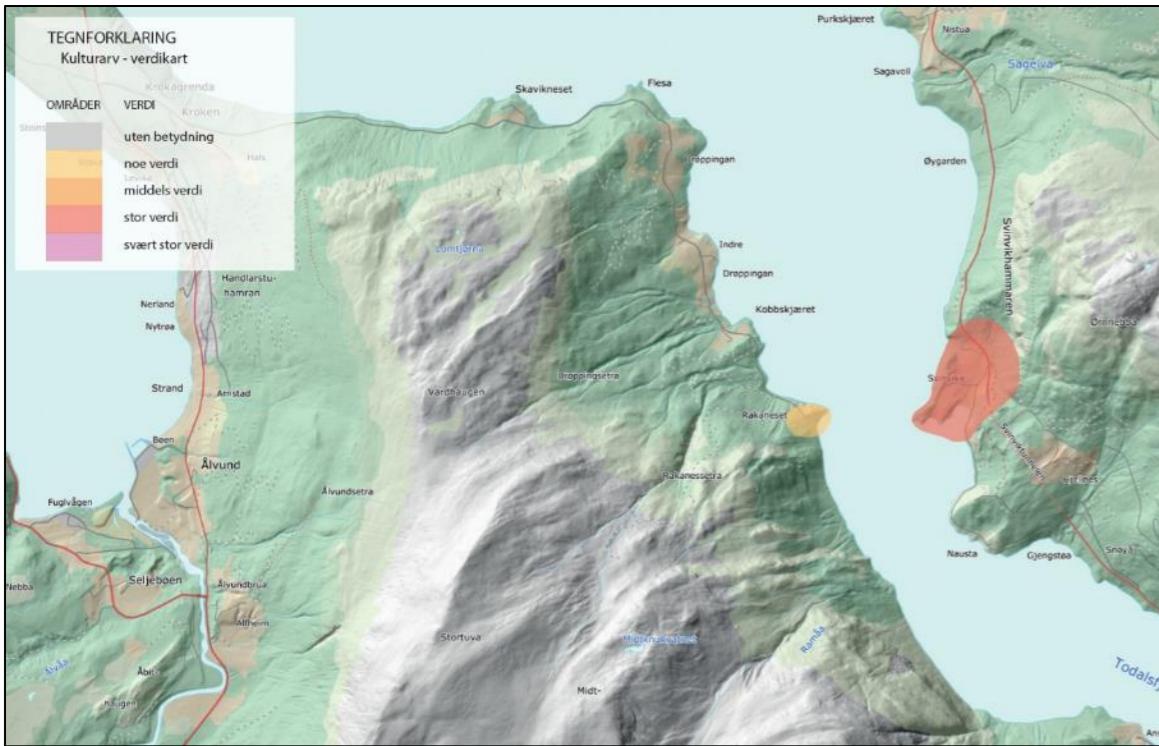
Verdien bli sett til **Noko verdi**.

2. Svinvika/Arboretet

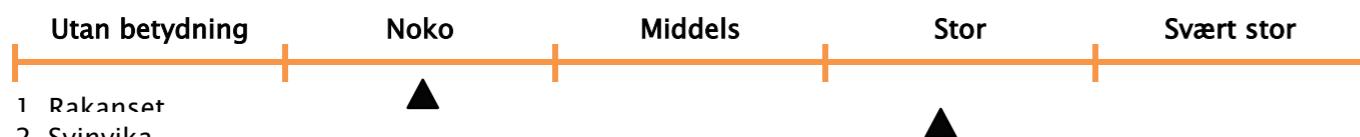
Svinvika ligg lunt til ved fjorden med gode hamneforhold. Det er høgt potensiale for funn av ukjente automatiske freda kulturminne frå steinalder og heilt opp til mellomalder. Arboretet er bygd opp som ein naturhage på småbruket Gjengstøa av Halvor og Anne Svinvik i berghamrane ned mot Todalsfjorden på 1940-tallet og utover. Svinvika med gardsanlegg, plantehagen, stigane og kulturlandskapet utgjer til saman eit kulturhistorisk landskap med regional verneverdi. Svinvik gard har fleire registrerte bygningar i SEFRAK. Våningshuset er frå 1600 talet og driftsbygningane frå 1800 talet.

I nærleiken finnast det og fleire generasjonar med veghistorie; gamal køyreveg frå 1898, bilveg frå 1938 og ein tunnel frå 2001. Desse inngår i den skilte rundturen «Svinvikrunden».

Verdien blir sett til **Stor verdi**.



Figur 105. Kart som viser verdisetting av delområde tema kulturarv.



Vurdering av påverknad og konsekvens

Tabell 10. Rettleieing for vurdering av påverknad (tabell 6–27 i handbok V712).

Påvirking	Landskapsnivå	Kulturmiljønivå
Sterkt forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet på en slik måte at det sterkt reduserer lesbarheten og forståelsen av sammenhenger. Bidrar til å ødelegge eller sterkt redusere verdien til viktige kulturmiljø. Skaper barrierer.	Ødelegger hele eller størstedelen av kulturmiljøet. Ødelegger den viktigste (nest verdifulle) delen av miljøet. Bidrar til at miljøets funksjon blir ødelagt. Tap av svært viktige enkeltelement.
Ferringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet og reduserer lesbarheten. Reduserer verdien av de enkelte kulturmiljøene. Bidrar til reduserte sammenhenger.	Berører store deler av kulturmiljøet. Reduserer miljøets funksjon. Tap av viktige enkeltelement.
Noe forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet, men dette kan fortsatt fungere som ett landskap uten vesentlig tap av lesbarhet. Svekker sammenhenger og forbindelseslinjer.	Berører en mindre viktig del av kulturmiljøet. Tap av mindre viktige enkeltelement. Svekker sammenhenger.
Ingen/ubetydelig endring	Ingen påvirking/ubetydelig endring.	Ingen påvirking/ubetydelig endring.
Forbedret	Gjenoppretter sammenhenger der det har vært brudd og bedrer kontakten mellom kulturmiljøer. Bidrar til restaurering av viktige kulturmiljø og kulturhistoriske landskapselement. Reduserer eksisterende negativ påvirking eller tar bort støy.	Bedrer tilstanden vesentlig ved at eksisterende negative inngrep tilbakeføres. Bidrar til restaurering av kulturmiljøer eller kulturminner. Reduserer påvirking eller tar bort støy.

1 – Rakaneset

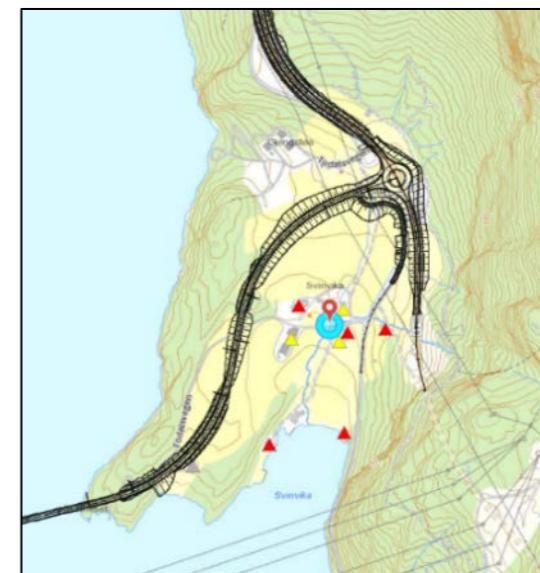
- Sterkt forringa** Forståinga av og samanhengar i landskapet blir ikkje berørt av utbygginga. Ingen kjente kulturminner går tapt.
- Ferringa** Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**
- Noko forringa** Konsekvensgrad for delområde 1 blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**.
- Ubetydeleg endring**
- Forbetra**



Figur 106. Teknisk teikning og kulturverdiar ved Rakaneset.

2 – Svinvika

- Sterkt forringa** Ingen kjente kulturminner blir direkte berørt, men ny veg vil splitte opp kulturlandskapet/kulturmiljøet på ein slik måte at samanhengar og heilskapen i miljøet blir redusert og svekket. Potensialet for ukjente kulturminne er vurdert som stort.
- Ferringa** Påverknaden blir sett til **Forringa**
- Noko forringa** Konsekvensgrad blir sett til **Betydeleg** (– –).
- Ubetydeleg endring**
- Forbetra**



Figur 107. Teknisk teikning og kulturverdiar i Svinvika.

Samla konsekvens for tema kulturarv

Tabell 11. Samla konsekvens for tema kulturarv.

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
Delområde 1 Rakaneset	0	0
Delområde 2 Svinvika	0	– –
Avveging		Svinvika er eit viktig regionalt kulturmiljø som blir vesentleg svekket som kulturminne. Delområdet får avgjerande vekt i den samla vurderinga.
Samla vurdering	0	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.3.6 Naturressursar

Det er ikkje registrert mineralforekomser eller område for mineralutvinning innan planområdet. Skogbruk blir handsama under prissette konsekvensar og verknaden av tapt areal og produksjon blir berekna der. Sjøarealet i Todalsfjorden er omfatta av interkommunal kommunedelplan for sjøområda på Nordmøre, vedtatt mai–juli 2018 i dei ulike kommunane. Område for aktuell fjordkryssinga er sett av til areal der ikkje er tillate med tiltak som kan vere til hinder for framtidig vegtrasé og bru over Todalsfjorden. Desse tema er derfor ikkje greidd ut vidare.

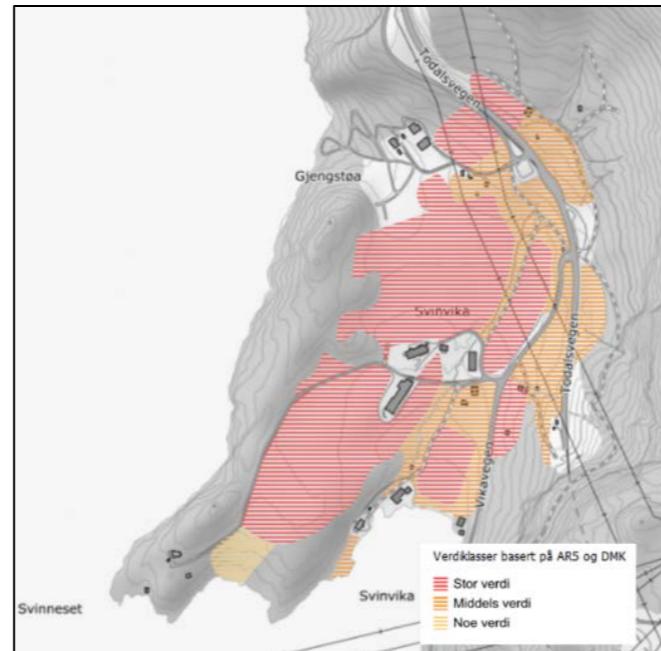
Kunnskapsgrunnlag

Oversikt over jordbruksareal er henta frå innsynsløysinga «gislink.no». Verdiklassifisering er henta frå NIBIO si innsynsløysing «Kilden» (kilden.nibio.no), der jordbruksareal er gitt ein verdi ut frå jordfaglege kriterium. Verdien baserer seg på jordmonnkartlegging der slike data ligg føre. I Sunndal kommune finst slike jordmonnkart. For området Svinvika er verdi fastsett med bakgrunn i digitalt markslagkart (DMK/AR5).

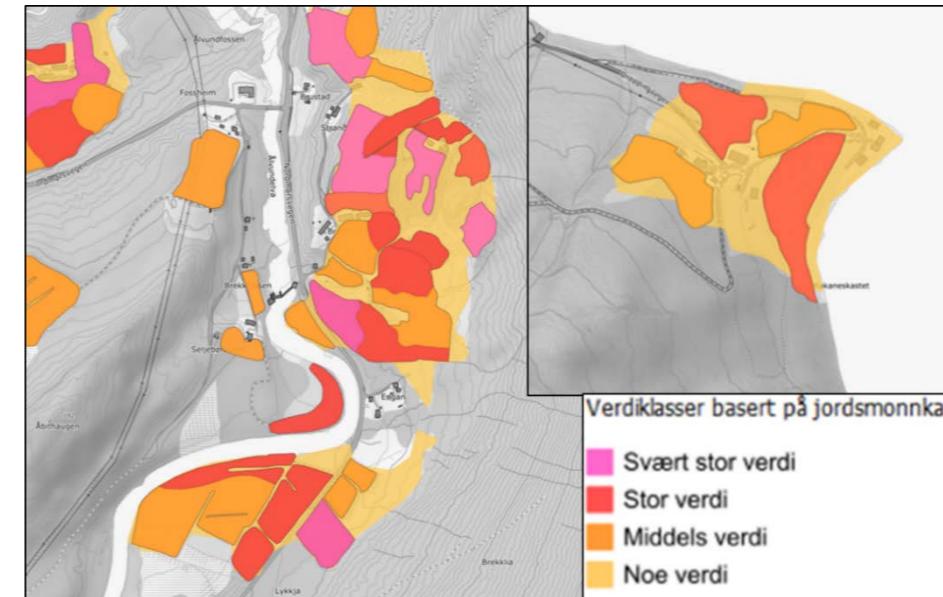
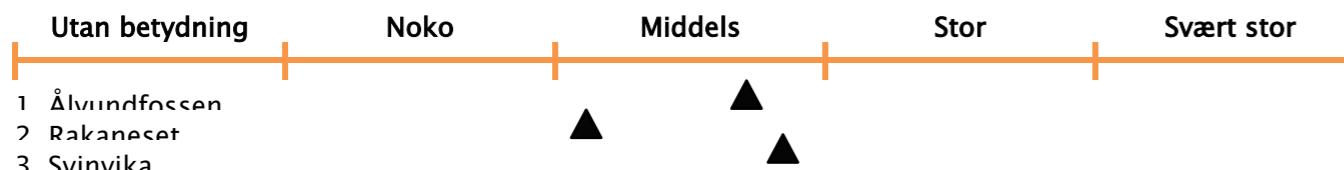
Inndeling og verdisetjing av delområde

Samanhengande jordbruksområde er slått saman til tre delområde; 1. Ålvundfossen, 2. Rakaneset og 3. Svinvika. Samla verdi på delområdet blir vurdert med utgangspunkt i tabell 6–29 i handbok V712 og jordmonnkart slik dei er vist i NIBIO si innsynsløysing «Kilden». Det er lagt størst vekt på areal med høgast verdi.

På bakgrunn av dette blir verdien for dei tre delområda sett til **Middels**, men Rakaneset vesentleg lågare på skalaen.



Figur 108. Verdikart landbruk i Svinvika



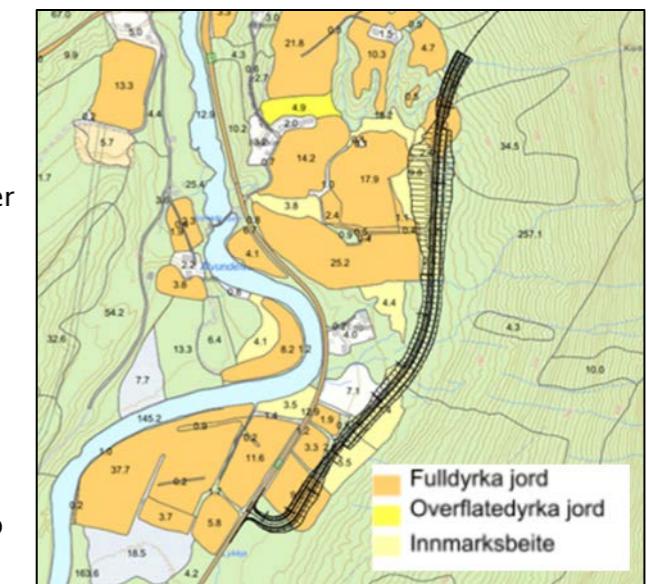
Figur 109. Verdikart landbruk ved Ålvundfossen (venstre) og på Rakaneset (høgre).

Påverknad og konsekvens for delområde

Påverknaden er vurdert ut frå kor mykje areal som blir omdisponert og graden av oppsplitting.

1 – Ålvundfossen

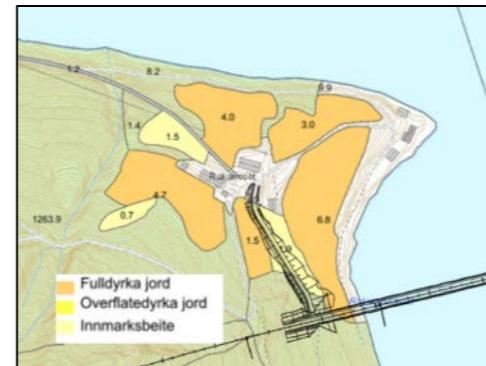
- Sterkt forringa**
 - Forringa**
 - Noko forringa**
 - Ubetydeleg endring**
 - Forbetra**
- Ved Ålvundfossen ligg vegen i overgangssone mellom dyrka mark og skog. Noko areal vil bli splitta opp og gå ut av bruk. Areala som må bli omdisponert til vegføremål er ca. 27 daa fulldyrka jord og innmarksbeite som er vurdert til å ha frå stor til middels verdi.
- Påverknaden blir sett til **Noko forringa**
- Konsekvensgraden blir sett til **Noko (-)**



Figur 110. Teknisk teikning på markslagkart ved Ålvundfossen.

2 – Rakaneset

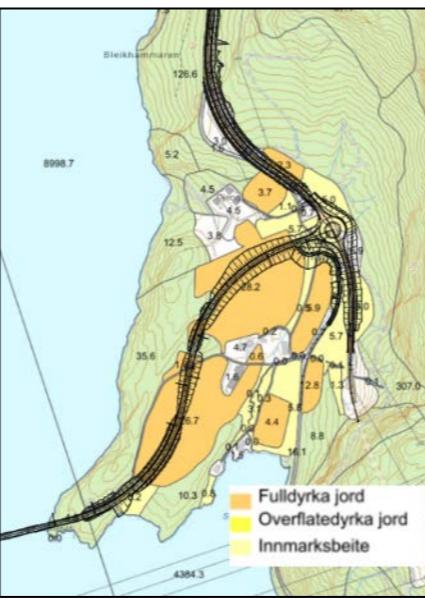
Sterkt forringa	Vegtiltaket slik det er modellert til no gir beslag av 2 900 m ² med dyrka mark av noko verdi. I reguleringsplanen kan tilkomstvegen til bruha bli lagt om, med andre verknader.
Ferringa	
Noko forringa	Heile Rakaneset vil bli eit stort anleggsområde, og brukte areal kan opparbeidast til dyrka areal etter utbygging.
Ubetydeleg endring	Påverknaden blir sett til Ubetydeleg .
Forbetra	Konsekvensgraden blir sett til Ingen/ubetydeleg (0)



Figur 111. Teknisk teikning på markslagkart på Rakaneset.

3 – Svinvika

Sterkt forringa	I Svinvika vil ca. 28 daa med dyrka mark og innmarksbeite av middels verdi bli omdisponert til vegformål. I tillegg til arealbeslag deler veglinja teigane slik at restarealet blir mindre drivverdig og kan gå ut av bruk.
Ferringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	Påverknaden er sett til Ferringa .
Forbetra	Konsekvensgraden er sett til Betydeleg (- -)



Figur 112. Teknisk teikning på markslagkart i Svinvika..

*Samla påverknad og konsekvens for naturressursar***Tabell 12. Samla konsekvens for tema kulturarv.**

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
Delområde 1 Ålvund	0	–
Delområde 2 Rakaneset	0	0
Delområde 3 Svinvika	0	--
Avvegning		I sum blir ca. 58 daa med dyrka mark og innmarksbeite omdisponert til vegformål. Verknaden for naturressursar blir i sum vurdert som Noko negativ .
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Noko negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.3.7 Samla konsekvens for ikkje-prissette tema

Konsekvensgraden for dei ulike fagtema er vist i tabell 13, og det er gitt ei samla vurdering av konsekvensgraden av referansealternativet (inga utbygging) og utbyggingsalternativet.

Tabell 13. Samla konsekvens for alle ikkje-prissette tema.

Tema	Referansealternativ	Utbyggingsalternativet
Landskapsbilde	0	Noko negativ konsekvens
Friluftsliv/by- og bygdeliv	0	Positiv konsekvens
Naturmangfold	0	Ubetydeleg konsekvens
Kulturarv	0	Middels negativ konsekvens
Naturressursar	0	Noko negativ konsekvens
Avvegning		Tabell 6–7 i handbok V712
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Noko negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.4 Samla vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar

Samla resultat frå analysen av prissette og ikkje-prissette konsekvensar er henta inn i tabell (jf. høvesvis tabell 3 og 13). Utbyggingsalternativet er også plotta inn i aksediagrammet i figur for å visualisere forholdet mellom prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Siste rad i tabell 25 viser kva rangering den samfunnsøkonomiske analysen gir alternativa.

Tabell 14. Oppsummert samfunnsøkonomisk analyse og rangering av alternativa.

		0–alt.	Kommunedelplanen
Netto nytte	Netto nytte (kroner), NN	0	-2 050 094
	Netto nytte per budsjettkrone, NNB	0	- 0,83
	NNB, rangering	1	2
Ikkje-prissette	Ikke-prissatte konsekvenser	Ubetydeleg	Noko negativ
	Ikke-prissatte, rangering	1	2
	Rangering	1	2

7.5 Risiko- og sårbarheitsanalyse

ROS-analysen er utarbeida med grunnlag i utkast til sjekkliste for planlegging av vegprosjekt utarbeidd av Vegdirektoratet, som erstatning for/supplement til Fylkesmannen si sjekkliste. I tillegg til sjekklisten er det utarbeidd risikoskjema for identifiserte risikofaktorar. På kommunedelplannivå er det vurdert som tilstrekkeleg med kommentarar til dei ulike faktorane. Det ligg føre berre eitt utbyggingsalternativ. ROS-analysen er gjennomført som ein enkel skrivebordsanalyse som deretter er gjennomgått av prosjektgruppa. Det ligg ikkje føre risikofaktorar som trugar gjennomføring av planen.

ROS-analysen omfattar ikkje risiko i bygge- og anleggsfase. Prosjektgruppa vurderer prosjektet til å omfatte ordinære anleggstekniske utfordringar. Risikostyring knytt til anleggsgjennomføring blir tatt i vare i plan for sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) og i plan for ytre miljø (YM-plan). Analysen omfattar heller ikkje risikoanalyse for tunnelen. Denne vil bli gjennomført seinast som del av

prosjekteringa, ev. i reguleringsplan dersom det er aktuelt å vurdere tunnelprofil T8,5, jf. krav i dimensjoneringsklasse H01 i handbok N100 Veg og gateutforming.

Tabell 15. Risiko- og sårbarheitsanalyse – kommunedelplan fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

Hending/Situasjon/ Risikoforhold – ID	Aktuelt (ja/nei)	Kommentar
Naturfare - kan utbygginga påverke eller bli påverka av ?		
Skred. Er området utsett for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko i samband med ?		
1. Jordskred	Ja	Gjeld tunnelpåhogg og veg ved Ålvundfossen. Portal må plasserast/strekkast til utanfor definert skredfaresone. Foreslått ledevoll langs delar av strekninga. Sjå omtale i skredfarevurdering.
2. Flaumskred	Ja	
3. Sørpeskred	Nei	Ikkje vurdert til å vere dimensjonerande skredtype.
4. Steinsprang eller steinskred	Ja	På Rakaneset må bratt skrent studerast meir i detalj i reguleringsplanfasen for å vurdere om det er naudsynt med sikringstiltak, t.d. ein mindre lausmassevoll ovanfor kabelforankring. Sjå omtale i skredfarevurdering.
5. Fjellskred	Nei	
6. Snøskred	Ja	Gjeld Ålvundfossen, same vurdering som jord- og flaumskred. Sjå omtale i skredfarevurdering.
7. Ustabil grunn/Fare for utglidning av vegbanen.	Nei	
8. Kvikkleireskred	Ja	Gjeld Ålvundfossen. Delar av planområdet ligg i område med sensitiv og kvikk leire. Kommunedelplanen gir ikkje inngrep eller belastning som gjer at leira er til ulempe for prosjektet. Sjå omtale i geoteknisk rapport.
9. Undersjøiske skred, fare for utglidning av sjøbotn.	Nei	Faste massar i sjøen ved Rakaneset. Blir vurdert nærmere i reguleringsplanfasen.
Flaum. Er området utsett for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko i samband med ?		
10. Flaum i elv/vassdrag	Nei	Eit mindre areal langs rv. 70 ved Ålvundfossen er sett av i planen som aktsemdsone for flaum, og vil bli nærmere vurdert i reguleringsplanfasen.
11. Flaum i bekk	Nei	Sjå hydrologisk rapport for Ålvundfossen.
Uvær. Er området utsett for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko i samband med ?		
12. Snøfokk	Nei	
13. Isgang (Bruer er ofte utsett, særleg lave bruer)	Nei	
14. Bølger	Nei	
15. Stormflo	Nei	
16. vindutsett (inkl. lokale forhold, f.eks. kastevind)	Nei	Vind blir nærmere utgreidd i reguleringsplanfasen.
17. Sandflukt	Nei	
18. Store nedbørsmengder, intens nedbør (som fører til overvann)	Nei	Sjå hydrologisk rapport for Ålvundfossen.
Anna naturfare. Er området utsett for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko i samband med ?		
19. Isnedfall (Primært relatert til skjeringar, tunnelportalar og under bru(er))	Nei	
20. Ustabil vegskjering, nedfall frå skjering.	Nei	Skjering i Svinvikhammaren blir vurdert nærmere i reguleringsplan, men er så langt ikkje vurdert som problematisk.
21. Skogbrann/lyngbrann	Nei	
22. Annan naturfare (t.d. sprengkulde/frost/ tele/tørke/ nedbørsmangel)	Nei	

Tilgjengeleghet - kan utbygginga påverke risiko i samband med ?		
23. Omkjøringsmuleheter	Nei	Aktuell omkjøring er som før E39 Kanestraum Halsa og rv. 70/E6 om Oppdal. Utrykkingskøyretøy kan bruke Drøppingvegen ved stengt tunnel.
24. Tilkomst til jernbane, hamn, flyplass	Nei	
25. Tilkomst for nødetatar	Ja	Brusamband gir betre tilkomst for nødetatar enn ferje. For innsats i tunnel er det føresett at Drøppingvegen blir knytt til ny fv. på Rakaneset.
26. Tilkomst sjukehus/helseinstitusjonar	Ja	Brusamband gir betre tilkomst til sjukehus enn ferje.
Samfunnsviktige objekt og verksemder – kan utbygginga påverke risiko i samband med ?		
27. Skole/barnehage	Nei	
28. Sjukehus/helseinstitusjon	Nei	
29. Flyplass/jernbane /hamn/bussterminal	Nei	
30. Vassforsyning (drikkevasskjelder- og leidningar)	Ja	Grunnvassbrønnar ved Ålvundfossen. I anleggsfasen må ein sikre at grunnvasskjelda ikkje blir forureina. I driftsfasen vil risikoen ikkje bli endra samanlikna med dagens situasjon, der rv. 70 ligg kloss inn til grunnvassbrønnane.
31. Avløpsinstallasjonar	Nei	
32. Kraftforsyning, og datakommunikasjon (t.d. kabel i bakken luftspenn eller trafostasjonar)	Nei	
33. Militære installasjonar	Nei	
Trafiksikkerheit - kan utbygginga påverke risiko i samband med ?		
34. Økt ulykkesrisiko (t.d. viltpåkøyrslar, utforkøyringar og andre trafikkulykker)	Nei	Lokalt på nybygd veg kan det vere fare for viltpåkøyrslar, men redusert fare på avlasta vegnett gir i sum liten eller ingen endring.
35. Særskilte forhold som bør vurderast/er vurdert i ein trafiksikkerhetsrevisjon	Nei	Kommunedelplanen føreset ingen fråvik frå vegnormalar. Det vil bli gjennomført trafiksikkerhetsrevisjon i reguleringsplanfasen.
36. Auka trafikk (og spesielt transport av farleg gods): - Skole/barnehage - Sjukehus/helseinstitusjonar - Bustadområde - Tunnelar	Nei	
Farer i omgjevnadene og miljøfarer/miljøskader - kan utbygginga påverke risiko i samband med ?		
37. Særleg brannfarleg industri	Nei	
38. Naturlege farlege massar (t.d. alunskifer/sulfidmassar)	Nei	
39. Forureina grunn	Nei	
40. Terrengformasjonar som utgjer spesiell fare	Nei	
41. Annan fare i omgjevnadane	Nei	
42. Annan miljøfare og miljøskadar pga. større uønskte hendingar	Nei	

ROS-analysen baserer seg på dokumentasjonen som ligg føre for prosjektet per november 2019.

Følgjande fagrapporatar og eksterne kjelder ligg til grunn for analysen i tillegg til planomtalen:

- Geoteknisk rapport Todalsfjordforbindelsen, 40125-GEOT-R1
- Skredfarevurdering Todalsfjordkryssing, 40125-GEOL-R1
- Ingeniørgeologisk rapport Todalsfjordprosjektet, 40125-GEOL-R1
- Hydrologiske vurderinger for veglinjer Ålvundfoss, VA-rapport-01, ÅF Engineering AS
- Skisseprosjekt Todalsfjordbrua, Dr. Techn. Olav Olsen, 12381-32-OO-R-001
- NVE atlas, uttrekksdato 11.11.2019.
- Miljødirektoratet sin grunnforureiningsbase, uttrekksdato 11.11.2019.

7.6 Måloppnåing

Samfunnsmåla for kommunedelplanen er henta frå avsnitt 1.3, og gitt ei vurdering i tabell 16.

Tabell 16. Måloppnåing for kommunedelplan fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

Mål	0-alternativet	Kommunedelplanen
Ferjefritt samband mellom Sunndal og Surnadal	Ikkje oppnådd.	Oppnådd.
Auka vegstandard (trafikktryggleik og framkomelegheit for alle typar trafikantar)	Ikkje oppnådd.	Betinga oppnådd. Dersom strekninga Øygarden-Åsbøen ikkje blir rusta opp som del av prosjektet vil, ny fv. 670 bli kopla på ein strekning med vesentleg därlegare vegstandard enn dagens trasé. I så fall blir vegstandarden vurdert isolert <u>därlegare</u> enn dagens vegstandard. Kommunedelplanen sikrar elles fri ferdsel for gåande og syklande over Todalsfjorden.
Redusert reisetid mellom Sunndal og Surnadal	Ikkje oppnådd.	Oppnådd. Reisetida er redusert med 16 minutt på strekninga.

7.7 Drøfting konsekvensanalyse og tilråding

Konsekvensanalysen omfattar berre eitt alternativ i tillegg til 0-alternativet. Den samfunnsøkonomiske analysen viser klart at utbygging av fv. 670 Todalsfjordprosjektet ikkje er samfunnsøkonomisk lønsam etter metodikken i handbok V712 Konsekvensanalyser.

Konsekvensanalysen fangar ikkje opp den samfunnmessige verknaden av å knytte indre Nordmøre saman til ein region med felles bu- og arbeidsmarknad, og legge til rette for utvida kommunalt samarbeid. Utbyggingsalternativet er det einaste alternativet som kan oppfylle måla for strekninga.

Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane må vurdere om prosjektet bør realiserast. Ein føresetnad for å komme dit er å fastlegge plangrunnlaget for utbygginga, og vi tilrår difor at Sunndal og Surnadal kommune vedtar planen i samsvar med planmaterialet som no ligg føre.

8 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN

8.1 Framdrift og finansiering

Det er gjennomført kostnadsanslag for kommunedelplanen 28.10.2019. I anslaget vart det også estimert kostnader for ei minimumsløsing, samt eit samla overslag for heile strekninga Ålvundfossen-Åsbøen. Resultata er sett opp i tabell 17.

Tabell 17 Kostnader med ulike alternativ/steg (+/- 25 usikkerheit).

Alternativ	Element	Kostnad (2019-kroner)
Kommunedelplan (Ålvundfossen-Øygarden)	Tunnel T9,5, rundkøring Svinvika, utbetring Svinvika-Øygarden	2,7 mrd.
Minimumsløsing (Ålvundfossen-Svinvika)	Tunnel T8,5, T-kryss Svinvika, ingen utbetring Svinvika-Øygarden	2,5 mrd.
Totalkostnad full utbygging (Ålvundfossen-Åsbøen)	Tunnel T9,5, rundkøring Svinvika, utbetring Svinvika-Åsbøen	2,9 mrd.

Totalkostnaden på 2,9 mrd. 2019-kroner for full utbygging samsvarer godt med totalkostnaden frå forprosjektet i 2015 på 2,4 mrd. (2014-kroner). Kostnaden har auka med 17 %. Av dette utgjer prisstigning 11–12 %. Det inneber at det reelle avviket mellom kostnadsanslaga er på berre 5–6 prosentpoeng. Usikkerheitspennet i 2014 var +/- 40 %, og 25 % i 2019.

Møre og Romsdal fylkeskommune har prioritert fv. 671 Todalsfjordprosjektet på første plass av store utbyggingsprosjekt etter Nordøyvegen. Tidspunkt for utbygging er ikkje avklart. Signal frå fylkeskommunen på Todalsfjordkonferansen i august 2019 var at det med dagens finansieringsmodellar vil gå 10–15 år før fylkeskommunen kan ha økonomi til å sette i gang utbygginga.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Todalsfjordprosjektet vil få ei byggetid på 4–4,5 år. Driving av tunnelen og bygging av brua er dei aktivitetane som betyr mest for nødvendig byggetid. Anleggsgjennomføringa er vurdert av ei eiga anleggsgruppe i Statens vegvesen med erfaring frå tunnel- og hengebrubygging.

Det mest utfordrande byggeområdet er Rakaneset. Området er lite, og Drøppingvegen gir därleg tilkomst for tyngre transportar. Vegen er ikkje eigna til massetransport utan vesentleg opprusting og mogleg innløsing av hus. Plassomsyn er likevel hovudgrunnen til at anleggsgruppa trur det er best å drive tunnel på Rakaneset berre om lag 200 meter inn til der fjellkammera til forankring av bærekablane skal sprengast ut. Massane kan brukast til opparbeid av rigg- og anleggsområde, og deretter blir Rakaneset overlate til bygging av brutårn og sidespenn. Som del av arbeidet kan det også vere aktuelt å etablere ei anleggskai for tyngre transportar og ev. massetransport.

Mesteparten av tunnelen blir i så fall driven frå Ålvundfossen, og det er her det vil bli størst aktivitet med massetransport og -handtering.

I Svinvika er det ikkje vesentlege utfordringar med anleggsgjennomføringa ut over å ta omsyn til arboretet og busetnaden i Svinvika.

Det er elles viktig å understreke at utbyggingsrekkefølgje og anleggsgjennomføring vil avhenge mykje av korleis entreprenøren vel å legge det opp. Prinsippa som er skissert ovanfor kan difor bli kasta heilt om på når prosjektet kjem til realisering.

Kommunedelplanen må som minimum byggast ut i samanheng på strekninga frå Ålvundfossen til og med krysset i Svinvika. Vegen vidare mot Nordvik og Åsbøen kan i prinsippet ligge som i dag, men vegen er smal, med dårlig kurvatur vertikalt og horisontalt, dårlig bereeving, strekningar med busetnad tett på vegen, og mange farlege direkteavkjørsler. Samtidig med fjordkryssinga bør fylkesvegen difor utbetraast mellom Svinvika og Øygarden, og leggast om med ny veg frå Øygarden forbi Nordvik til Åsbøen i samsvar med gjeldande kommunedelplan.

I tillegg til fordelar for framkomelegheit og trafikktryggleik med samla utbygging vil det vere positivt for massebalansen i utbygginga. I Svinvika vil det vere overskot av stein- og lausmassar, og Svinvika-Øygarden vil bidra med mykje steinmassar. Særleg steinmassane vil det vere bruk for på strekninga Øygarden-Åsbøen, og på denne strekninga kan ein bruke også ein del lausmassar til terrengtilpassing og tilbakeføring og ny opparbeiding av landbruksjord.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Ved Ålvundfossen vil det ikkje vere nemnande problem med trafikkavvikling i anleggsperioden. Ny veg skal koplast til rv. 70 med eit enkelt T-kryss, og det vil ikkje vere behov for meir enn enkel lysregulering i kortare periodar. Ut over dette vil det bli ein del massetransport på vegane som kan påverke trafikkflyten.

I Svinvika og nordover til Øygarden skal det sprengast ut fjellskjering langs vegen, og det vil vere behov for kortare og lengre periodar med stenging av vegen i samband med særleg sprenging og rydding av salver, i store delar av anleggsperioden på denne strekninga vil det også vere nødvendig med ordinær lysregulering og ev. ledebil. Anleggsperioden her vil vere vesentleg kortare enn for totallengda på prosjektet.

8.4 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefase

Ein Ytre Miljøplan (YM-plan) skal skildre prosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og korleis desse skal handterast. Dette er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lovar og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og ei oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen si handbok R 760 «*Styring av vegprosjekter*» stiller krav til at det skal utarbeidast ein YM-plan på alle utbyggingsprosjekt.

Spesielle miljøutfordringar som krev særskilt merksemd i YM-planen vil bli sett opp i planomtalen i reguleringsplanen i neste fase, men vil inkludere reining av tunneldrivevatn, handtering av framande artar, støy- og støvhåndtering, akutt ureining osb.

9 INNOMTAL

9.1 Innspel ved varsel om oppstart

Merknader som gjeld innhald i planprogrammet er vurdert i kommunane si handsaming av planprogrammet, jf. kapittel 2. Innspel som gjeld utforming av planen blir oppsummert og vurdert nedanfor:

Fiskeridirektoratet, brev datert 31.05.2016

1. Fiskeridirektoratet opplyser om registreringar av fiskeri- og havbruksinteresser og marine naturverdiar i Todalsfjorden, og føreset at konsekvensar av utbygginga for interesser innanfor deira ansvarsområde blir utgreidd.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Interessene Fiskeridirektoratet viser til er tatt inn og vurdert i planomtale med konsekvensanalyse.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev datert 16.06.2016

1. Fylkesmannen peiker på at fjordkryssinga vil ha store landskapsverknader og at dette må få stor vekt i planarbeidet.
2. Fylkesmannen oppmodar om at ein alt i kommunedelplanen avklarar behovet for og lokalisering av massedeponi, og i kva grad det er mogleg å unngå massedeponi, t.d. ved utskiping. Eventuell utfylling i sjø krev særskilt godkjenning frå Fylkesmannen.
3. Støysoner langs sterkt trafikkerte vegar må synleggjerast i kommunedelplanen.
4. Område med fare, risiko eller sårbarheit skal merkast av i planen med omsynssoner.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Landskapsverknader av fjordkryssinga er gjort greie for i kapittel 7.3.2.
2. Disponering av overskotsmassar er gjort greie for i kapittel 6.8.
3. Støysoner er omtala og vist i kapittel 6.7.
4. Aktsemdonar for ulike omsyn er lagt inn i plankartet og det er fastsett føresegner som sikrar tilstrekkeleg tryggleik, jf. nærmere omtale i kapittel 7.5.

Kystverket, brev datert 24.06.2016

1. Kystverket gjer greie for kjelder til kunnskap og aktuelle problemstillingar knytt til farleier, ankringsplassar, opplagsområde, maritim infrastruktur, akvakultur, risiko- og sårbarheit, næringsareal og ISPS. Eventuelle konsekvensar for desse elementa må synleggjerast i planomtalen med konsekvensutgreiing.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Konsekvensar for skipstrafikk og andre element innanfor Kystverket sine ansvarsområde er omtala i kapittel 6.6.

Arne Drøpping, Knut Harald Drøpping, Knut Drøpping og Ola Øyen, brev datert 27.06.2016

1. Peikar på at bru frå Kammen er eit godt alternativ som vil skåne Rakaneset og Svinvika.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Løysinga med bru frå Skifteshammaren til Kammen har diverse falle ut som mogleg alternativ ut i frå skredfare (hengebru), krav til seglingshøgde og kostnader (flytebru). Det er gjort nærmere greie for i kapittel 5.3.1 og 6.6.*

Krister Øvrevik, brev datert 30.06.2016

1. Øvrevik ber om at tunnelinnslaget blir flytta 300 meter lenger sør enn der det er teikna inn på side 20 i planprogrammet med følgjande grunngjeving:
 - a. Området er av dei mest rasfarlege i Brekkelia, med årlege steinsprang og snøskred. Kostnader til rassikring bør heller leggjast i lenger tunnel.
 - b. Området ligg sentralt i nedslagsfeltet til drikkevassressursen til Ålvundsfjord vassverk, og prosjektet vil forureine grunnvasskjelda.
 - c. Nordmørsvegen 1817 og 1819 vil ligge nær vegkrysset, som gir meir støy enn ein veg med gjennomgangstrafikk.
 - d. Vegtraséen i planprogramforslaget vil bygge ned og dele opp fulldyrka mark og kulturbeite, og driftstransport må krysse riksvegen for å komme til driftsarealet.
 - e. Tunnelinnslag lenger sør vil gi kortare transport til massedeponi.
 - f. Det er fjell i dagen også lenger sør.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Kommunedelplanen legg til rette for tunnelpåhogg om lag i området som vist på side 20 i planprogrammet. Grunngjeving for at ikkje alternative påhogg lenger sør er valt går fram av avsnitt 5.3.2 ovanfor. Elles peiker vi på følgjande:*
 - a. *Skred er handsama i ROS-analysen, jf. kapittel 7.5.*
 - b. *Grunnvasskjelda er handsama i ROS-analysen, jf. kapittel 7.5*
 - c. *Vegkrysset er flytta lenger sør, og kjem lenger unna dei to tuna. Støytihøva er gjort greie for i avsnitt 6.7.*
 - d. *Krysspllassering og vegtrasé er endra samanlikna med planprogrammet. Konsekvensane for landbruk er omtala i kapittel 7.3.6*
 - e. *Transportkostnader blir berre marginalt mindre med tunnelpåhogg lenger sør, og betyr lite samanlikna med meir kostnadsdrivande element i prosjektet, som til dømes tunnellengde.*
 - f. *Som omtala i 5.3.2 er det fleire alternative påhogg som kan vurderast i reguleringsplanfasen.*

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev datert 01.07.2016

1. Fylkeskommunen peikar på at bru og veg til Svinvika er øydeleggande for kulturverdiane knytt til gardsanlegget og arboretet, og meiner eit alternativ med brufeste på Nauste vil vere betre.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Vurderingane som ligg til grunn for val av Rakaneset-Svinvika som alternativ for å krysse Todalsfjorden går fram av kapittel 5.3.1. Konsekvensar for kulturmiljø er gjort greie for i 7.3.5.*

Nordmøre museum, brev datert 01.07.2016

1. Nordmøre museum meiner bru frå Rakaneset til Svinvika vil splitte opp det heilskaplege kulturmiljøet fysisk og visuelt, og ser ikkje korleis det massive og permanente inngrepet kan gjerast på ein skånsam måte. Det blir særleg peika på Kuhaugen som grensar til Svinvikgarden. Dette er kjerneområdet i Svinviks arboret, med den eldste delen av rododendronsamlinga og hovuddelen av bartresamlinga.
2. Støy og forureining vil forringe opplevingsverdiane i arboretet.
3. Museet ønskjer at bruva kryssar Todalsfjorden ved Kammen.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Konsekvensar for kulturmiljø er gjort greie for i avsnitt 7.3.5.*
2. *Støy er gjort greie for i kapittel 6.7.*
3. *Vurderingane som ligg til grunn for val av Rakaneset-Svinvika som alternativ for å krysse Todalsfjorden går fram av kapittel 5.3.1.*

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert 01.07.2016

1. NVE er kritisk til å bruke ravinedalar som massedeponi, ut i frå at dette er ein truga naturtype med høgt biologisk mangfald.
2. Før område blir brukt til massedeponi må geoteknikken vere avklart.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Aktuelle område for plassering av masseoverskot er omtala i kapittel 6.8. Ingen av desse har vesentlege naturverdiar knytt til seg.*
2. *Geoteknikk blir avklart i reguleringsplanfasen.*

Ole Hals, brev datert 01.07.2016

1. Hals legg ved eit konkret forslag til veglinje i Svinvika han meiner ikkje raserer Svinvika og arboretet. Linja går mellom Svinvikgarden og arboretet, knyter seg til fv. 6145 med rundkjøring, og går i tunnel gjennom Svinvikhammaren.
2. Viser til at ilandføring av bru på Svinneset vil vere positivt for reiseopplevinga, gir stor samfunnsgevinst og mikroskopisk reduksjon av norsk matproduksjon.
3. Meiner at plassering av bru lenger inn i fjorden vil vere verre for Rakaneset viss det blir anleggsveg og omkjøringsveg gjennom gardsbruket, og gi lenger tunnel med tilhøyrande kostnader.
4. Meiner tunnel frå Bønnalia til Vikatrøa gir kortast tunnel, lågast drifts- og vedlikehaldsutgifter og flottast reiseoppleving.
5. Oppfordrar til å forhandle fram OPS-finansiering av prosjektet.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Veglinja som ligg til grunn for kommunedelplanen er i hovudsak i samsvar med Hals sitt forslag, men går ikkje vidare med tunnel gjennom Svinvikhammaren, jf. avsnitt avsnitt 5.1.5.*
2. *Reiseoppleving er ikkje utgreidd i konsekvensanalysen, då det med berre eitt utbyggingsalternativ er lite relevant for planarbeidet. Samfunnsgevinsten av prosjektet er gjort greie for i kapittel 7.3. Konsekvensar for matproduksjon er gjort greie for i avsnitt 7.3.6.*
3. *Alternativet med kryssing lenger inn i fjorden har falle bort, jf. 5.3.1.*

4. Eit nordleg tunnelalternativ er ikkje med i planprogrammet, og er tidlegare forkasta (2011) på grunn av vanskelege terrengforhold nordover frå Ålvundfossen.
5. Finansiering av prosjektet ligg utanfor rammene for kommunedelplanarbeidet.

Tore Svinkv, Sven Olav Svinkv, Bengt Gunnar Svinkv, brev datert 01.07.2016

1. Merknaden gjer greie for kvalitetane i Svinkva. Dette inkluderer gardsbruket i Svinkva, Svinkvika arboret, to hytteeidemor, friluftsverdiar, strandsoneverdiar, kulturlandskap.
2. Det er planar om turistdrift i Svinkva.
3. Det har vore store stein-/jordras frå fjellet om lag kvart hundre år, og mange av husa vart flytta på 1960-talet.
4. Peiker på at ein med eit alternativ over Kammen-Skiftehamaren unngår å øydelegge gardane i Svinkva og på Rakaneset, det gir fundamentering på fast fjell og ikkje lenger bru.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Verdiane knytt til Svinkva er store, og verknader for ulike tema er gjort greie for i kapittel 7.3. For busetnad viser vi til kapittel 6.3.
2. Sidan merknaden kom inn er turistdrifta etablert, og moglege verknader for verksemda er drøfta i kapittel 6.2.
3. Skred er handsama i ROS-analysen, jf. kapittel 7.5.
4. Vurderingane som ligg til grunn for val av Rakaneset-Svinkva som alternativ for å krysse Todalsfjorden går fram av kapittel 5.3.1.

Jon Reidar Husby, brev mottatt 05.07.2016

1. Viser til ulemper med dagens og framtidig trafikk forbi garden og foreslår 60-sone, skilt om hjortefare, og undergang for beitedyr og ferdsel med hest. Er i gong med å planlegge besøksgard, og ønskjer forslag til avkjøring, parkering og skilting. Treng også driftsavkjørsler.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Åsbøen ligg godt utanfor området som er dekt av kommunedelplanen. Skilting blir uansett ikkje fastsett i arealplan. Når det gjeld undergangar, avkjørsler og parkering blir det vurdert og ev. tatt inn i detaljregulering i seinare planfasar.

9.2 Merknader til høyring av planforslag

Blir lagt til etter høyring av planforslaget.

10 VEDLEGG

- Forslag til plankart
- Forslag til føresegner
- Illustrasjonar
- Tekniske teikningar
- Trafikknotat
- Effektberekingar
- Geoteknisk rapport

- Skredfarevurdering
- Ingeniørgeologisk rapport
- Naturkartlegging
- Hydrologirapport Ålvundfoss
- Skisseprosjekt Todalsfjordbrua
- Innkomne merknader ved oppstart