Rapport

Reguleringsplan for Rv 70 Romfo bru

OPPDRAGSGIVER

Statens vegvesen

Emne

Planbeskrivelse

DATO / REVISJON: 10. august 2026 / 00

DOKUMENTKODE: 10271867-01-PLAN-PBL-003



Forside: Romfo bru (foto Multiconsult)

Foto, illustrasjoner og figurer: Multiconsult om annet ikke er oppgitt.

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.

Multiconsult

Rapport

OPPDRAG	Rv 70 Romfo bru	DOKUMENTKODE	10271867-01-PLAN-PBL-003
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAGSLEDER	Wenche Aalberg
KONTAKTPERSON	Halgeir Brudeseth	UTARBEIDET AV	Ingvill Eikelund
KOORDINATER	Sone: UTM 32/NTM 8	ANSVARLIG ENHET	10234031 By- og områdeutvikling Midt
GNR./BNR./SNR.	24/1, 24/3, 25/2, 25/4 og 25/10		

SAMMENDRAG

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av ny bru over Driva på rv. 70 ved Romfo i Sunndal kommune, med tilhørende omlegging av vegsystemet. Bakgrunnen for tiltaket er at eksisterende Romfo bru ikke tilfredsstiller dagens krav til bæreevne og bruksklasse, og må erstattes. Ny bru planlegges om lag 8 meter vest for dagens bru. Eksisterende bru skal benyttes under anleggsperioden og rives etter at ny bru er tatt i bruk.

Planområdet omfatter om lag 117 dekar og berører hovedsakelig arealer knyttet til eksisterende samferdsel, skog, LNFR-områder og vassdraget Driva. Tiltaket omfatter ny bru, omlegging av lokalvegen Romfovegen (KV 2139), nye busslommer, ny driftsveg under sørsiden av brua, erosjonssikring og nødvendige rigg- og anleggsområder.

Det er gjennomført egne faglige utredninger knyttet til naturmangfold, hydrologi og hydraulikk, geoteknikk, skredfare, kulturminner, støy og risiko- og sårbarhet. Undersøkelsene viser at tiltaket kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for samfunnssikkerhet eller tekniske forhold, forutsatt at anbefalte sikrings- og avbøtende tiltak gjennomføres.

Driva er et nasjonalt laksevassdrag og har høy verdi for naturmangfold og friluftsliv. Planforslaget medfører enkelte inngrep i elvekorridoren, blant annet etablering av brupilarer, erosjonssikring og midlertidige anleggsområder. For å redusere virkningene er det stilt krav til skånsom anleggsgjennomføring, reetablering av kantvegetasjon og elvebunn, bruk av egnede masser i vassdraget og hensyn til fisk og annet vannlevende liv. Store deler av kantsonen langs Driva reguleres til blågrønnstruktur for å ivareta natur- og landskapsverdier.

Hydrologiske og hydrauliske analyser viser at ny bru tilfredsstiller kravene til sikkerhet mot 200-årsflom inkludert klima- og usikkerhetspåslag. Det er regulert hensynssone H320 flomfare, og det stilles krav om erosjonssikring ved landkar, pilarer og andre terrenginngrep innenfor flomutsatte områder. Geotekniske undersøkelser viser at det ikke er påvist kvikkleire eller forhold som gir fare for områdeskred.

Samlet vurderes planforslaget å gi små til moderate negative konsekvenser for naturmiljø og enkelte arealressurser, men klare positive virkninger for trafikksikkerhet, framkommelighet og samfunnsnytte. Med foreslåtte avbøtende tiltak vurderes planforslaget som gjennomførbart og i tråd med gjeldende krav til miljø, samfunnssikkerhet og arealforvaltning.

Veganlegget vurderes å være detaljert avklart i denne reguleringsplanen og er unntatt søknadsplikt jf. byggesaksforskriften (SAK10) § 4-3, bokstav a), forutsatt at det bygges i tråd med bestemmelsene i planen.

00	10.08.2026	Planforslag til høring	Ingvill Handegård Eikelund	Sølve Christiansen	Wenche Aalberg
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Sammendrag 6
2 Bakgrunn for planarbeidet 7
2.1 Bakgrunn 7
2.2 Hensikt med planen 7
2.3 Forslagsstiller og plankonsulent 8
2.4 Berørte eiendommer 8
3 Planprosessen, medvirkning 10
3.1 Tidligere vedtak i saken 10
3.2 Kunngjøring og varsling 10
3.3 Medvirkning 11
3.4 Krav om konsekvensutredning 11
4 Planstatus og rammebetingelser 12
4.1 Statlige planretningslinjer 12
4.2 Regional planstrategi 12
4.3 Fylkesplan 12
4.4 Planstatus 12
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 15
5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet 15
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 17
5.3 Stedets karakter 18
5.4 Trafikkforhold 19
5.5 Landskap 21
5.6 Kulturminner og kulturmiljø 22
5.7 Naturverdier/naturmangfold 24
5.8 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv) 26
5.9 Naturressurser, inkl. landbruk 27
5.10 Barns interesser 29
5.11 Sosial og teknisk infrastruktur 29
5.12 Universell tilgjengelighet 30
5.13 Miljøfaglig forhold 30
5.14 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 30
5.14.1 Grunnforhold og geoteknikk 30
5.14.2 Flom og hydrologi 31
6 Beskrivelse av planforslaget 33
6.1 Hovedtrekk i planforslaget 33
6.2 Planlagt arealbruk 33
6.3 Kjøreveger (KV) 35
6.3.1 Vegstandard og kryss 36
6.3.2 Hovedveg Rv. 70 med kryssing over elva Driva – Romfobrua (felt o_KV1 og o_KV2) 36
6.3.3 Regulering av bru 42
6.3.4 Vurderte brualternativer 42
6.3.5 Romfovegen lokalveg, KV 2139 (felt o_KV3) 46
6.3.6 Ny driftsveg under Rv. 70, landbruksveg klasse 7 / 8 (felt KV4) 47
6.4 Annen veggrunn – tekniske anlegg og grøntareal (o_AVG) 49
6.5 Kollektivholdeplass (felt o_KH) 49
6.6 Myke trafikanter 50
6.7 Sone for undergang (#5) - Erstatning for fjerning av avkjørsler ved rv. 70 50
6.8 Midlertidige rigg- og anleggsområder 51
6.8.1 Midlertidige bygge- og anleggsområder langs vegarealer (#2) 51
6.8.2 Midlertidig rigg- og anleggsområde (#3) 52
6.8.3 Midlertidig anleggsområde i elva (#4) 52
6.9 Landbruk, natur og friluftslivsformål (felt LNFR1-LNRF5) 52
6.10 Blå/grønnstruktur langs Driva (felt BG) 52
6.11 Naturområde og friluftsområde i sjø og vassdrag (felt VK) 53
6.12 Overvannshåndtering 54
6.13 Landskap og terreng 55
6.14 Kulturminner 56
6.14.1 Bevaring kulturmiljø (hensynssone H570) 56
6.14.2 Båndlegging etter lov om kulturminner (hensynssone H730) 56

6.14.3 Kulturminne som søkes frigitt (#1-1 – #1-2) 56
6.15 Flomfare og erosjonssikring 56
6.16 Geotekniske forhold 57
6.17 Høyspent 57
6.18 Støy 57
6.19 Deponi for overskuddsmasser 57
6.20 Miljøoppfølging 58
6.21 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser) 59
6.22 Gjennomføring 59
7 Virkninger / konsekvenser av planforslaget 60
7.1 Avvik fra overordnede planer 60
7.2 Stedets karakter og estetikk 60
7.3 Landskap 60
7.4 Kulturminner og kulturmiljø 60
7.5 Naturverdier/naturmangfold 61
7.6 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv) 63
7.7 Naturressurser, inkl. landbruk 63
7.8 Støy 64
7.9 Trafikkforhold 65
7.10 Barns interesser 65
7.11 Sosial og teknisk infrastruktur 65
7.12 Næring 65
7.13 Klimapåvirkning 66
7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater 66
7.15 Interessemotsetninger 66
7.16 Avveininger av konsekvenser /virkninger 66
8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse 67
9 Vedlegg 69

1 Sammendrag

Tabell 1-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Område	Romfo, Sunndal kommune
Gårdsnavn /adresse	6613 Gjøra
Gårdsnr./bruksnr.	24/1, 24/3, 25/2, 25/4 og 25/10
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	LNFR i kommuneplanens arealdel.
Tiltakshaver (vår oppdragsgiver)	Statens vegvesen
Grunneiere (sentrale)	Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult
Ny plans hovedformål	Samferdsel
Planområdets areal i daa	117 daa
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Kulturminner, flomfare, trafikksikkerhet og naturmangfold
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	14.06.2021
Informasjonsmøte avholdt (j/n)	Ja. Grunneiermøte avholdt på Romfo 16.08.22, og via Teams 19.08.2022. Informasjonsmøte avholdes under høringsperioden.

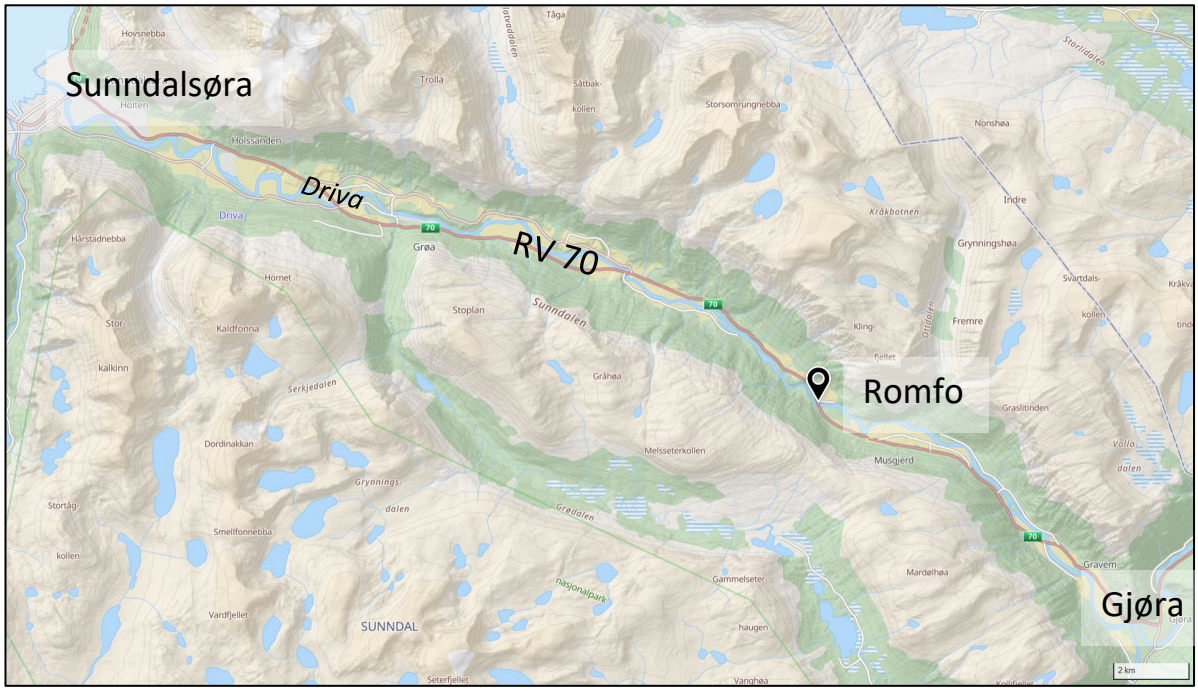
2 Bakgrunn for planarbeidet

2.1 Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7 for å regulere arealer til ny bru over Driva på riksveg 70 ved Romfo, med tilhørende ombygd veg.

Eksisterende Romfo bru i Sunndal kommune tilfredsstiller ikke krav til bruksklasse Bk10/60, veggruppe A, og må derfor erstattes. Planområdet ligger ved Romfo, om lag 20 kilometer øst for Sunndalsøra og 11 kilometer nordvest for Gjøra.

Planforslaget omfatter også flytting av krysset mellom riksveg 70 og Romfovegen (KV 2139), omlegging av lokalveg på sørsiden av Driva og etablering av traktorveg under ny bru for adkomst til vestsiden av brua.



Figur 2-1 Oversiktskart. Romfo ligger på vegstrekningen mellom Sunndalsøra og Gjøra. Rv. 70 krysser elva Driva flere steder, blant annet ved Romfo. Kilde: Kommunekart.com

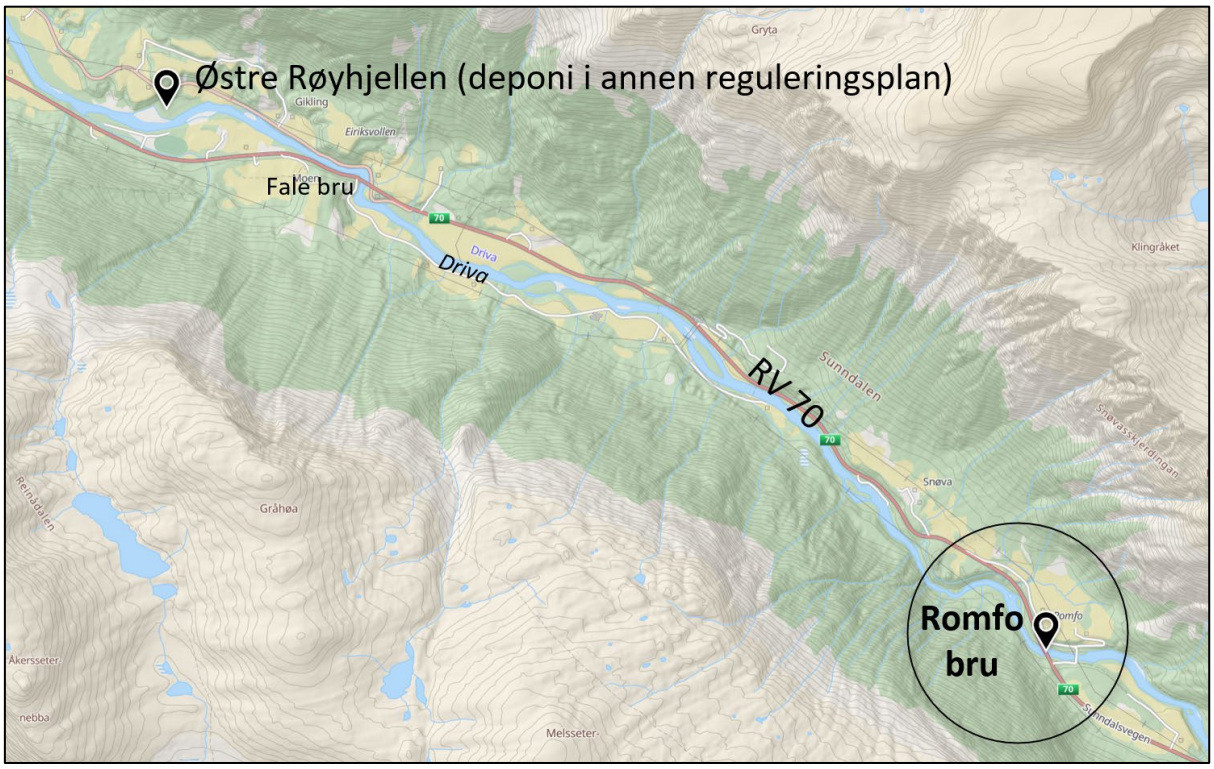
2.2 Hensikt med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av ny bru over Driva på riksveg 70 ved Romfo, med tilhørende veganlegg og nødvendige tilpasninger i tilgrensende vegsystem. Planen skal bidra til et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem, og samtidig sikre at det tas nødvendige hensyn til natur- og miljøverdier ved planlegging, bygging og drift.

Som del av tiltaket inngår flytting av krysset mellom riksveg 70 og Romfovegen for å oppfylle krav til frisikt.

Planforslaget for Romfo bru forutsetter håndtering av overskuddsmasser i anleggsfasen. Overskuddsmasser som oppstår ved etablering av veg- og bruanlegget, planlegges gjenbrukt innenfor planområdet til terrengbearbeiding, arrondering og landskapstilpasning. Overskuddsmasser som ikke kan benyttes innenfor planområdet er planlagt permanent deponert på Østre Røyhjellen, i et allerede regulert deponiområde ved Røyhjellen gård, ca. 8,2 km nordvest for Romfo bru. Arealbruken

ved deponiet er regulert gjennom reguleringsplan for rv. 70 Fale bru (plan ID 20210520) og inngår ikke i dette planforslaget.



Figur 2-2 viser oversiktskart over Romfo bru og lokaliseringen av deponiet for overskuddsmasser på Østre Røyhjellen, nordvest for planområdet. Området ved Røyhjellen gård er regulert til massedeponi gjennom reguleringsplanen for Fale bru i 2023 (planID 20210520) Kilde: Kommunekart.com

2.3 Forslagsstiller og plankonsulent

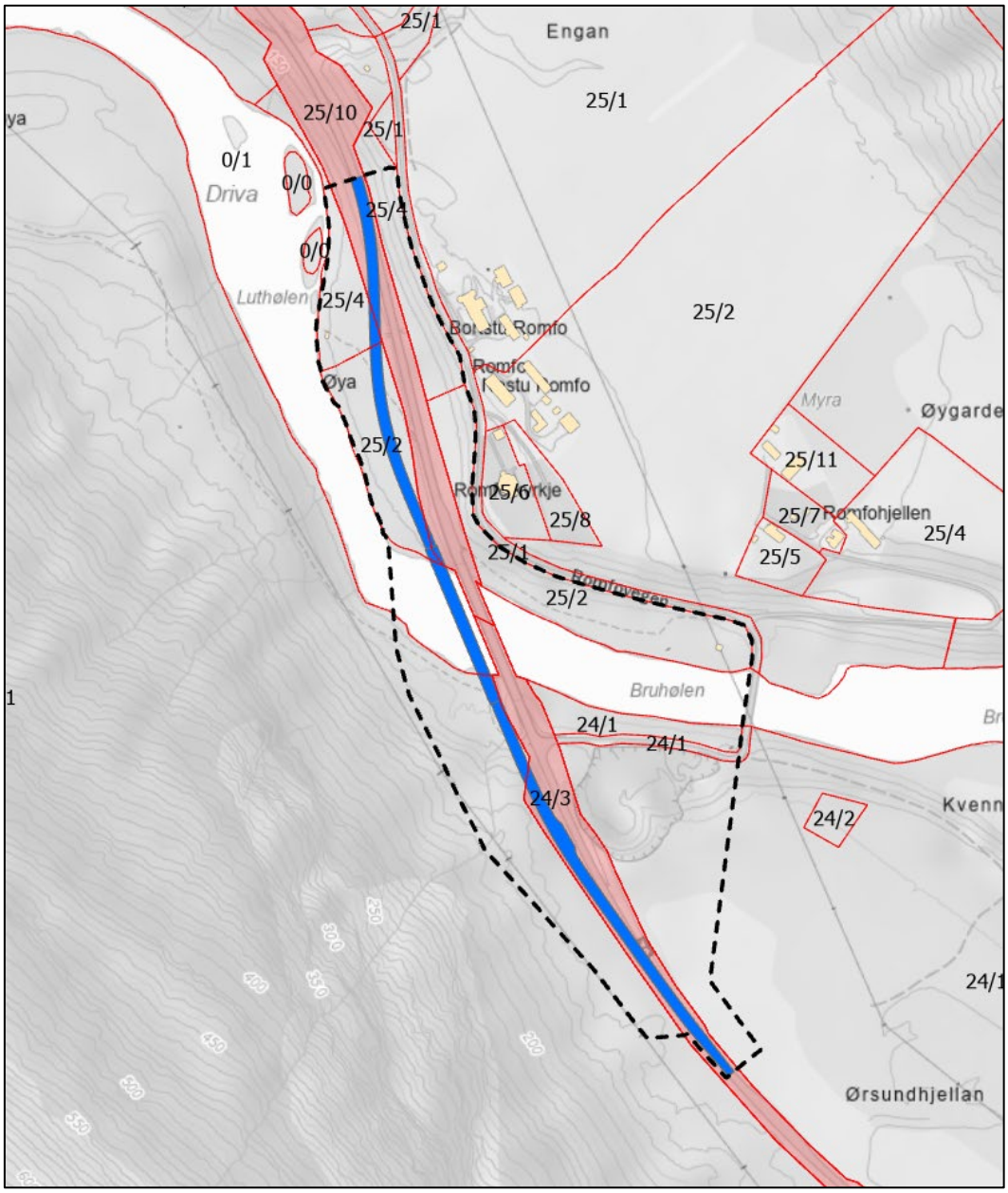
Statens vegvesen er forslagsstiller og Multiconsult er plankonsulent. Planforslaget er utarbeidet som detaljregulering i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-3.

2.4 Berørte eiendommer

Planområdet ved Romfo bru er ca. 117 dekar og omfatter eiendommene gnr./bnr. 24/3, 25/10, 25/4, 25/2 og 24/1.

Statens vegvesen er grunneier av den eksisterende vegstrekningen (gbnr. 25/10 og 24/3). Som følge av at ny bru vil ligge på vestsiden av eksisterende bru og at det vil etableres nye traseer for private veger vil flere private eiendommer bli direkte berørt av tiltaket (gbnr. 25/4, 25/2 og 24/1). I tillegg vil private eiendommer bli berørt av tiltaket i anleggsfasen.

Statens vegvesen er i hovedsak grunneier lengst nord i planområdet og sør i planområdet, mens områdene rundt ny bru eies av privatpersoner.



Figur 2-2 Illustrasjonen viser planlagt vegtrase i mørkeblå farge sammenstilt med Statens vegvesens eiendommer markert med rød flate. Eiendommene vest for dagens vegtrase vil bli direkte berørt av tiltaket (gbnr. 25/4, 25/2 og 24/3). Plangrense er vist med svart stiplet linje.

Berørte eiendommer ved deponi for overskuddsmasser

Deponiet ved Røyhjellen gård, sørvest for planområdet, har et areal på ca. 69,1 dekar og omfatter eiendommene gnr./bnr. 33/1 og 33/2. Arealbruken ved deponiet er avklart gjennom egen reguleringsplan og inngår ikke i denne reguleringsplanen. Eiendommene er likevel indirekte berørt av planen for Romfo bru, ettersom gjennomføringen av tiltaket forutsetter bruk av deponiet til håndtering av overskuddsmasser i anleggsfasen.

3 Planprosessen, medvirkning

3.1 Tidligere vedtak i saken

Eksisterende Romfo bru har ikke tilstrekkelig bæreevne til å tilfredsstille dagens krav til bruksklasse Bk10/60 og veggruppe A. Det er derfor behov for tiltak for å sikre fremtidig bruk og funksjon.

I 2020 ble det utarbeidet et forprosjekt for Romfo bru av Aas-Jakobsen og ViaNova på oppdrag fra Statens vegvesen. Forprosjektet konkluderte med at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ny bru, samtidig som eksisterende bru benyttes til trafikkavvikling i bygge- og anleggsperioden. Det ble lagt til grunn at ny bru kan etableres nedstrøms, vest for eksisterende bru, forutsatt tilfredsstillende grunnforhold. Forprosjektet fastsatte ikke endelig valg av brutype.

Statens vegvesen varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for Romfo bru i 2021. I 2022 startet Multiconsult, på oppdrag fra Statens vegvesen, arbeid med reguleringsplan og byggeplan. Arbeidet omfattet blant annet revisjon av forprosjektrapporten, der det ble lagt til grunn at brua skulle etableres med aluminiumsoverbygning. Revidert forprosjektrapport ble levert i juni 2022, og arbeidet med teknisk plan og reguleringsplandokumenter pågikk frem til november 2022.

Planarbeidet ble satt på pause i 2022 etter at Statens vegvesen ønsket å utrede muligheten for gjenbruk av eksisterende underbygning. Undersøkelser i form av betongkjerneprøver fra brusøyler viste pågående alkaliske reaksjoner i betongen. På bakgrunn av dette ble det konkludert med at eksisterende underbygning ikke kan gjenbrukes. Det ble derfor besluttet at ny bru skal bygges ved siden av eksisterende bru, og at eksisterende bru rives etter at ny bru er tatt i bruk.

Forprosjektrapport - Brualternativer

Som grunnlag for reguleringsplanarbeidet er det utarbeidet en forprosjektrapport for ny bru over Driva (Forprosjektrapport 10271867-01-RIBko-RAP-001, Multiconsult, datert 18.06.2026).

I rapporten er det vurdert fem alternative brukonsepter:

- Alternativ A - Samvirkebru med stålbjelker og betongdekke
- Alternativ B - Betongkassebru
- Alternativ C - Betongbjelkebru
- Alternativ D - Prefabrikkert betongelementbru
- Alternativ E – Aluminiumsbru (ikke videreført i planarbeidet)

Alternativene er analysert og sammenlignet med hensyn til blant annet konstruksjonsutforming, byggbarhet, fundamentering, vedlikehold og kostnader, og har dannet grunnlag for videre planlegging og valg av løsning. Brualternativene er beskrevet kort i kapittel 6 i planbeskrivelsen. Det vises til forprosjektrapporten for inngående vurderinger.

Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvilken bru Statens vegvesen ønsker å bygge, men det er lagt til grunn at løsning med aluminiumsbru ikke vurderes som konkurransedyktig prismessig og at denne løsningen derfor ikke videreført i det videre plan- og prosjekteringsarbeidet.

3.2 Kunngjøring og varsling

Det ble avholdt oppstartsmøte med Sunndal kommune 20.05.2021. Referat fra oppstartsmøte datert 20.05.2021 er lagt ved som vedlegg.

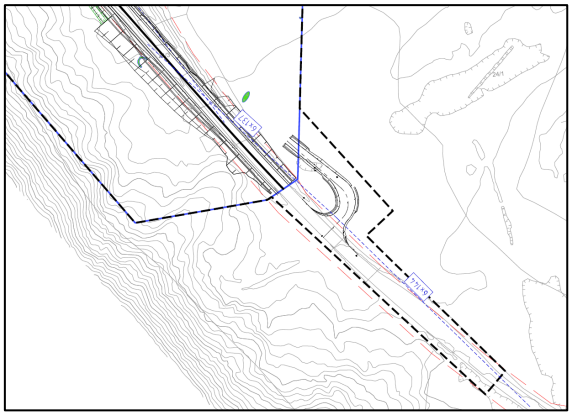
Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 14.06.2021. Igangsatt regulering ble i tillegg kunngjort i avisene Driva og Aura ved planoppstart og kunngjort 14.juni 2021 på Sunndal kommunes hjemmeside.

Fristen for å komme med innspill var 14.07.2021.

Videreføring av planarbeidet i 2026:

Planarbeidet ble midlertidig stanset i påvente av Statens vegvesen sine avklaringer knyttet til behovet for ny bru, og ble gjenopptatt i 2026, jf. kapittel 3.1 over. Ved ny oppstart i 2026 ble det sendt informasjonsbrev til grunneiere og berørte naboer. Det er også gjennomført et nytt møte med Sunndal kommune for å sikre oppdatert kunnskapsgrunnlag for planarbeidet samt avklare videre planprosess.

I det videre planarbeidet er det avdekket behov for å utvide det varslede planområdet i sør mot et jorde øst for riksvegen, som følge av økt arealbehov til rigg- og anleggsområde i forbindelse med bruarbeidet. Dette er varslet i informasjonsbrev datert 22.04.2026.



Figur 3-1 Utvidelse av planområde vist med svart stiplet linje med skissert midlertidig avkjørsel til riggområde på jordet. Opprinnelig varslet planområde er vist med heltrukken linje.

3.3 Medvirkning

Det kom inn totalt ni merknader i forbindelse med kunngjøring av planoppstart, hvorav åtte var fra offentlige instanser og én var fra en privatperson. Merknadene er oppsummert i eget vedlegg og er blitt hensyntatt i planarbeidet hvor det er vurdert relevant.

Etter oppstart av planarbeidet har det vært gjennomført ett møte med grunneiere i området. Møtet ble avholdt i forbindelse med befaring i planområdet 16. august 2022, hvor de foreløpige planene ble presentert. To grunneiere og én forpakter deltok på møtet. En grunneier som ikke hadde anledning til å delta fysisk, mottok informasjon og ga innspill i etterkant via Teams. I tillegg har én nabo gitt innspill per telefon.

Samtlige innspill som fremkom i forbindelse med befaringen og i etterkant er oppsummert i eget referat, jf. vedlegg «Møte med grunneiere», datert 21.08.2022.

3.4 Krav om konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger kapittel 2. Det er i planinitiativet lagt til grunn at tiltaket ikke er av en slik art eller et slikt omfang at det utløser krav om konsekvensutredning. Tiltaket omfattes ikke av vedlegg I eller II til forskriften, og vurderes heller ikke å kunne medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. § 10. Tiltakets virkninger er redegjort for i planbeskrivelsen i samsvar med plan- og bygningsloven § 4-2.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer skal legges til grunn for planlegging etter Plan- og bygningsloven. Av aktuelle statlige planretningslinjer nevnes:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, vedtatt 28.09.2018

Videre legges følgende rikspolitiske retningslinjer til grunn:

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, jf. rundskriv T-2/08

Andre relevante faglige retningslinjer og veiledere:

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Retningslinjer for flom- og skredfare i arealplaner (NVE 2/2011)
- Forvaltning av kirke, gravplass og kirkens omgivelser (Q-06/2020)

4.2 Regional planstrategi

Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2024–2028 er et overordnet regionalt styringsdokument etter Plan- og bygningsloven, og angir hvilke tema og planbehov som skal prioriteres i fylket i planperioden. Tema som klima og klimatilpasning, samfunnssikkerhet, samferdsel og naturforvaltning er relevante i planarbeidet.

4.3 Fylkesplan

Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021–2024 har følgende langsiktige utviklingsmål:

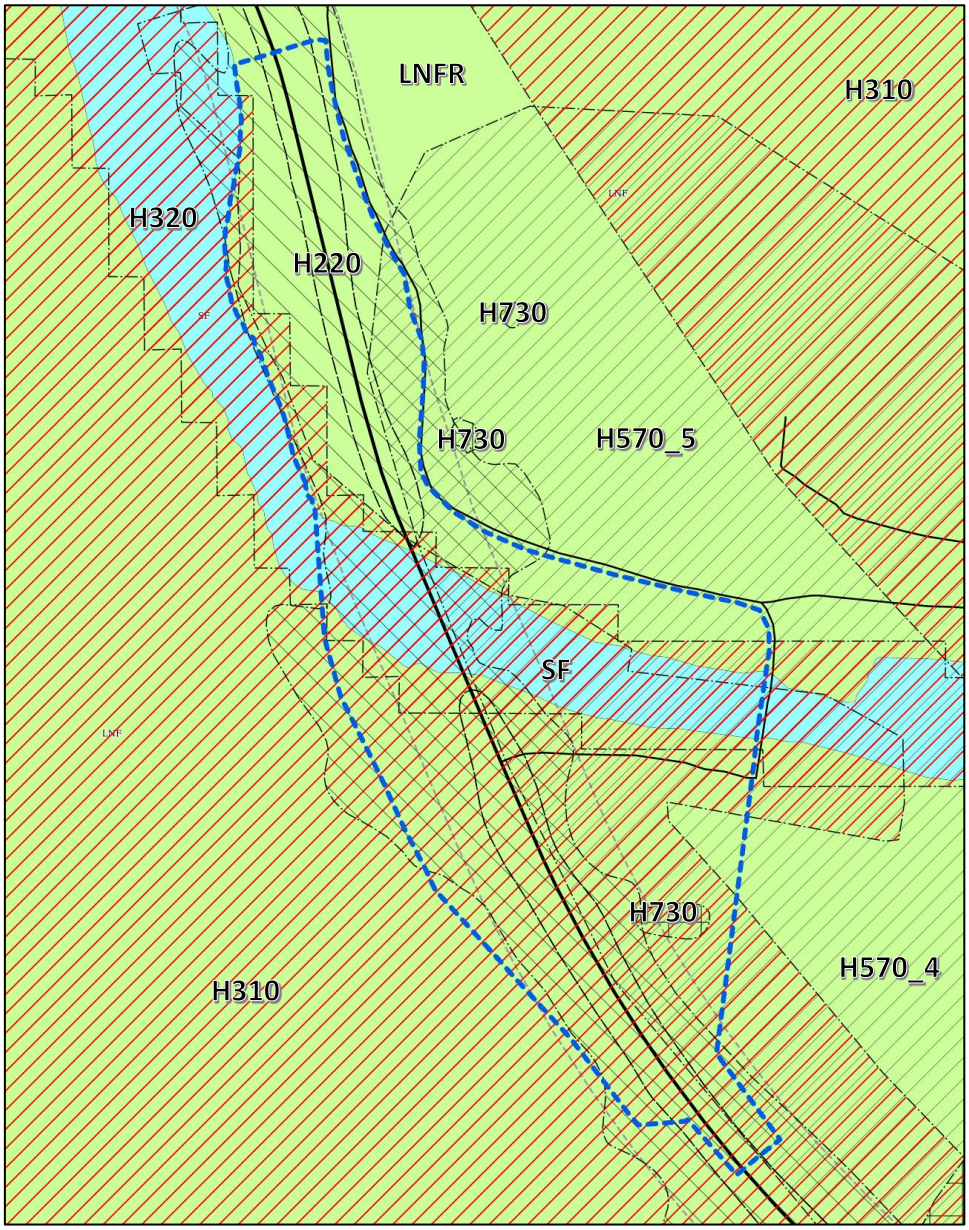
- Møre og Romsdal skal vere eit føregangsfylke på samarbeid
- Møre og Romsdal skal bli miljøfylke nr. 1
- Møre og Romsdal skal vere eit attraktivt og mangfaldig fylke der folk vel å bu
- Møre og Romsdal skal ha eit internasjonalt leiande næringsliv og ein innovativ offentleg sektor

4.4 Planstatus

Det er ingen gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet, og heller ingen pågående reguleringsplaner i området.

I kommuneplanens arealdel for Sunndal kommune, vedtatt 06.02.2019, er planområdet avsatt til følgende arealformål:

- LNFR (Landbruks- natur og friluftsområder med areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag).
- SF - Sjø, vassdrag – Friluftsområde

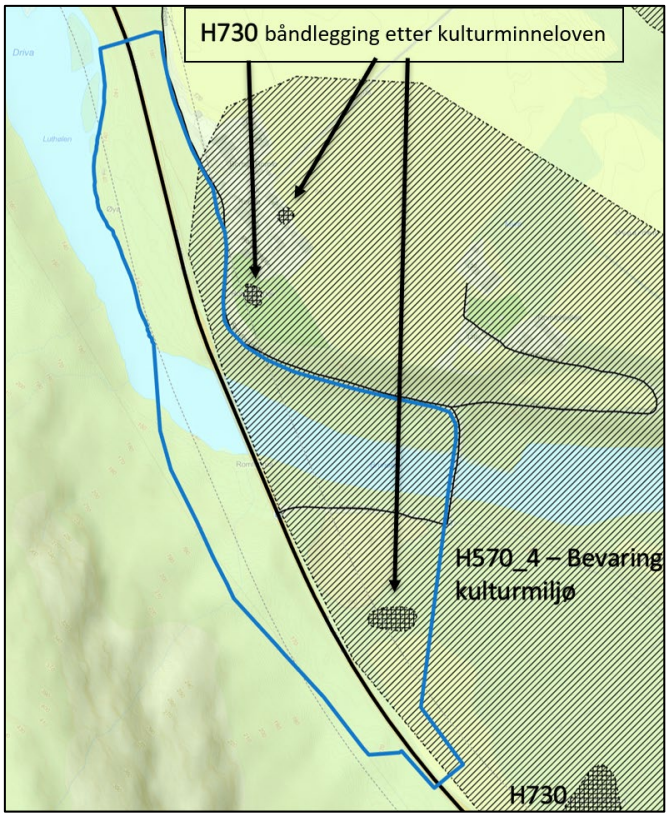


Figur 4-1: Kartet viser utsnitt av kommuneplanens arealdel (KPA) for Sunndal. Arealet i planområdet er avsatt til LNFR og friluftsområde Kilde: https://kart.statsforvalteren.no/ (GISLink).

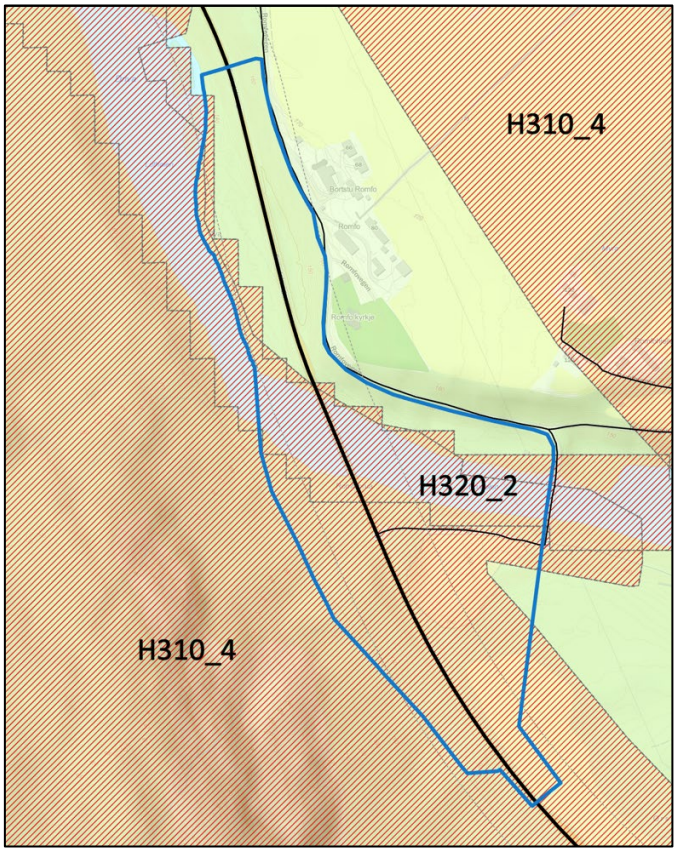
Planområdet ligger innenfor følgende faresoner, hensynssoner, båndlagte områder mv.:

- Rød og gul hensynssone mht. støy (H220)
- Faresone ras- og skredfare (H310)
- Hensynssone for flom langs elva Driva (H320)
- Bevaring av kulturmiljø (H570)
- Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)

Det finnes bestemmelser for alle de nevnte arealformålene og hensynssonene som legger føringer for planarbeidet.



Figur 4-2: Østsiden av Rv. 70 er omfattet av en større hensynssone H570 for bevaring av kulturmiljø i KPA. I tillegg er det seks soner for båndlegging etter kulturminneloven H730 innenfor hensynssonen (flere med god avstand til planområdet). Kilde: https://kart.statsforvalteren.no/

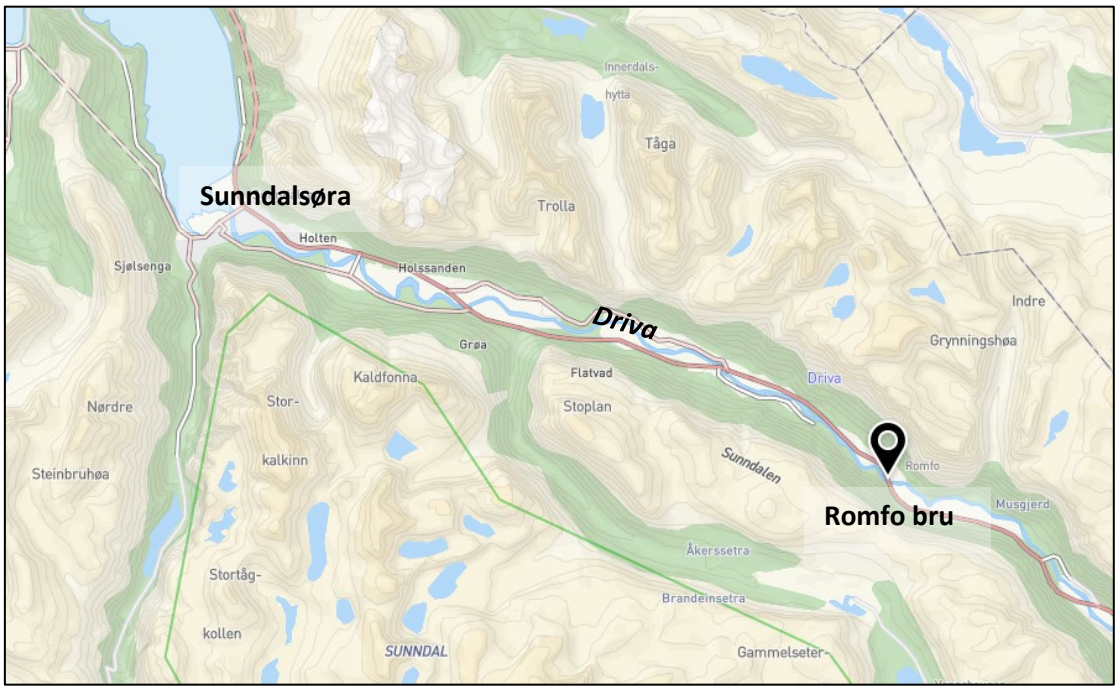


Figur 4-3: Planområdet er omfattet av faresone for ras- og skredfare (H310) og faresone for flomfare (H320) i KPA. Det er i tillegg hensynssone for støy langs hele vegstrekningen (ikke vist i kartet). Kilde: https://kart.statsforvalteren.no/

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

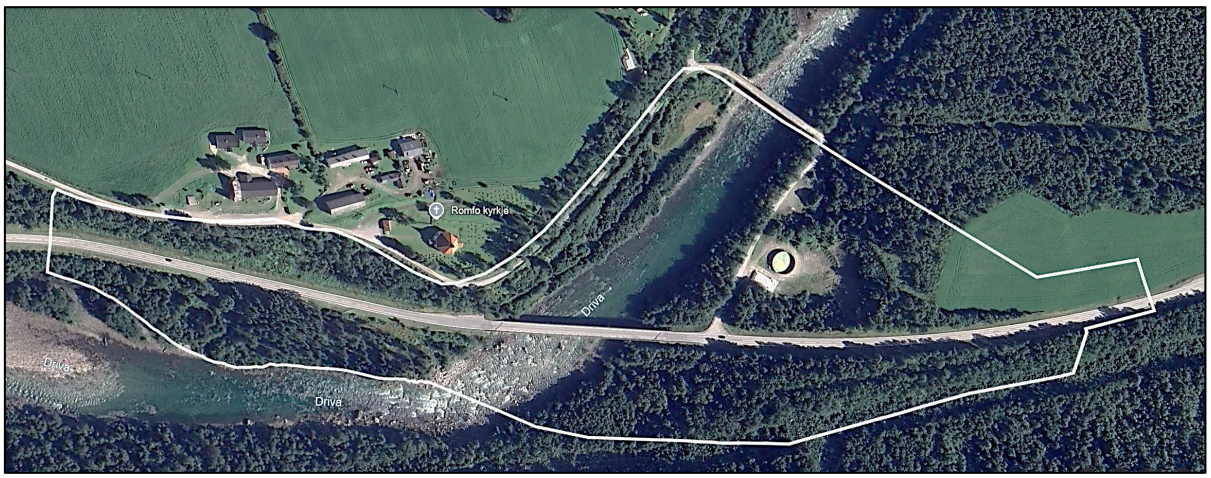
5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger ved Romfo, 20 kilometer øst for kommunesenteret Sunndalsøra og 11 kilometer nordvest for bygda Gjøra. Romfo er en grend i Sunndal kommune i Møre og Romsdal fylke, og ligger ved elva Driva. Driva er et nasjonalt laksevassdrag og utgjør en sentral rammebetingelse for planleggingen.

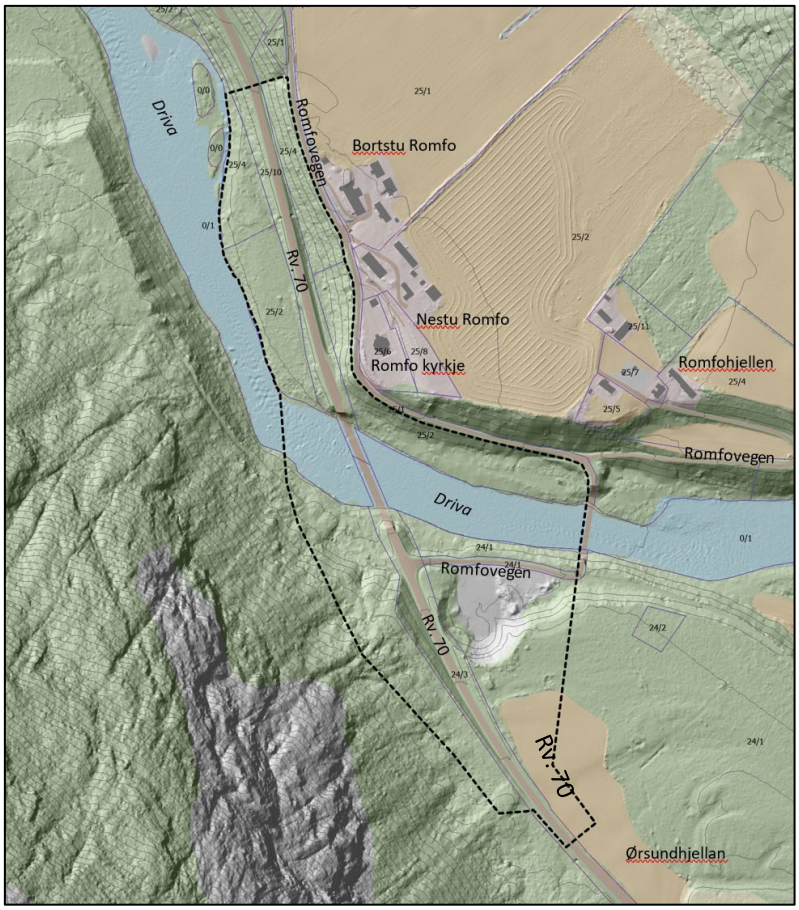


Figur 5-1: I kartutsnittet vises planområdets beliggenhet med sort markør. Kilde: Kommunekart.com

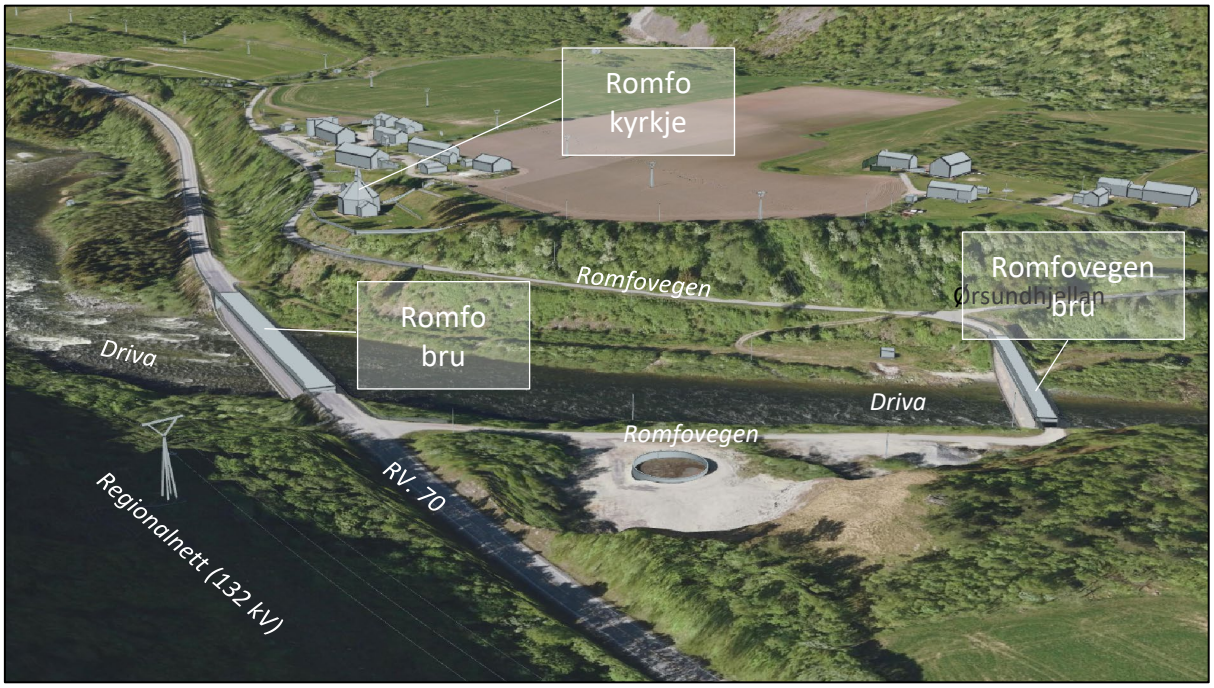
Planområdet er 117 daa og omfatter eiendommene med gnr/bnr 25/2, 25/4, 25/10, 24/1 og 24/3.



Figur 5-2 Flyfoto som viser dagens arealbruk ved Romfo bru, innenfor planavgrensning (hvit linje). Kilde: https://earth.google.com/



Figur 5-3 Kartet viser plangrense på AR5 arealressurskart som viser arealtyper. Planavgrensning i svart stiplet linje. 5 m koter.



Figur 5-4: Oversikt over nærområdet til Romfo bru. Kilde: 3d.kommunekart.com



Figur 5-5: Bilde av Romfo bru, sett fra sør mot nord. Romfo kyrkje skimtes i midten av bildet.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området ved Romfo bru fremstår som et landlig og naturpreget område, der arealbruken i hovedsak er knyttet til samferdsel, jordbruk, skogbruk og friluftsliv, med elva Driva som et sentralt landskaps- og brukselement. Området har ingen større sammenhengende boligbebyggelse, men spredt gårds- og landbrukstilknyttet bebyggelse.

Planområdet omfatter riksveg 70 som er en tofelts hovedveg med fartsgrense 80 km/t, og som utgjør hovedferdselsåren gjennom området. Elva Driva har en bredde på om lag 50–70 meter i området og er et markant landskapselement. Vegen går i slak kurve og krysser Driva skrått via eksisterende Romfo bru. Siden brua krysser elva skrått, er avstanden fra brukar til brukar omtrent 100 m. På sørsiden av brua ligger en avkjøring til lokalveg KV 2139 (Romfovegen), som gir adkomst til gårds- og boligbebyggelse, jordbruksarealer og Romfo kirke med tilhørende gravlund (øst for Rv. 70). Langs riksvegen finnes busslommer som betjener regional bussrute mellom Oppdal og Sunndalsøra.

Det er et mindre grustak øst for riksveg 70 på sørsiden av brua. På nordsiden av Driva består arealbruken hovedsakelig av skog og noe terrassert terreng, med riksvegen liggende på et platå om lag 10 meter over elva. Romfo kyrkje og boliger ligger høyrere oppe i terrenget. I området finnes også en eldre undergang/kulvert under riksvegen som tidligere har vært benyttet til landbruksdrift og ferdsel.



Figur 5-6: Bilde av dyrkamark i området (sør for Romfo bru), sett fra sør mot nord. Riksveg 70 vises til venstre i bildet. Bildet til høyre viser traktorveg ned mot Driva på sørsiden av brua, vest for riksveg 70.



Figur 5-7: I bildet til venstre vises Driva i retning Sunndalsøra på nordsiden av brua. Figur 5-8 I bildet til høyre vises deler av område brukt til landbruksdrift, bl.a. til lagring av rundballer og en gjødselkum (utenfor bildet). Romfovegen til høyre i bildet.

5.3 Stedets karakter

Stedet er i stor grad preget av elva Driva og landbruksområdene rundt. Dalen er omgitt av høye fjell. Romfo kirke er med på å definere stedet, siden den er godt synlig i landskapet.

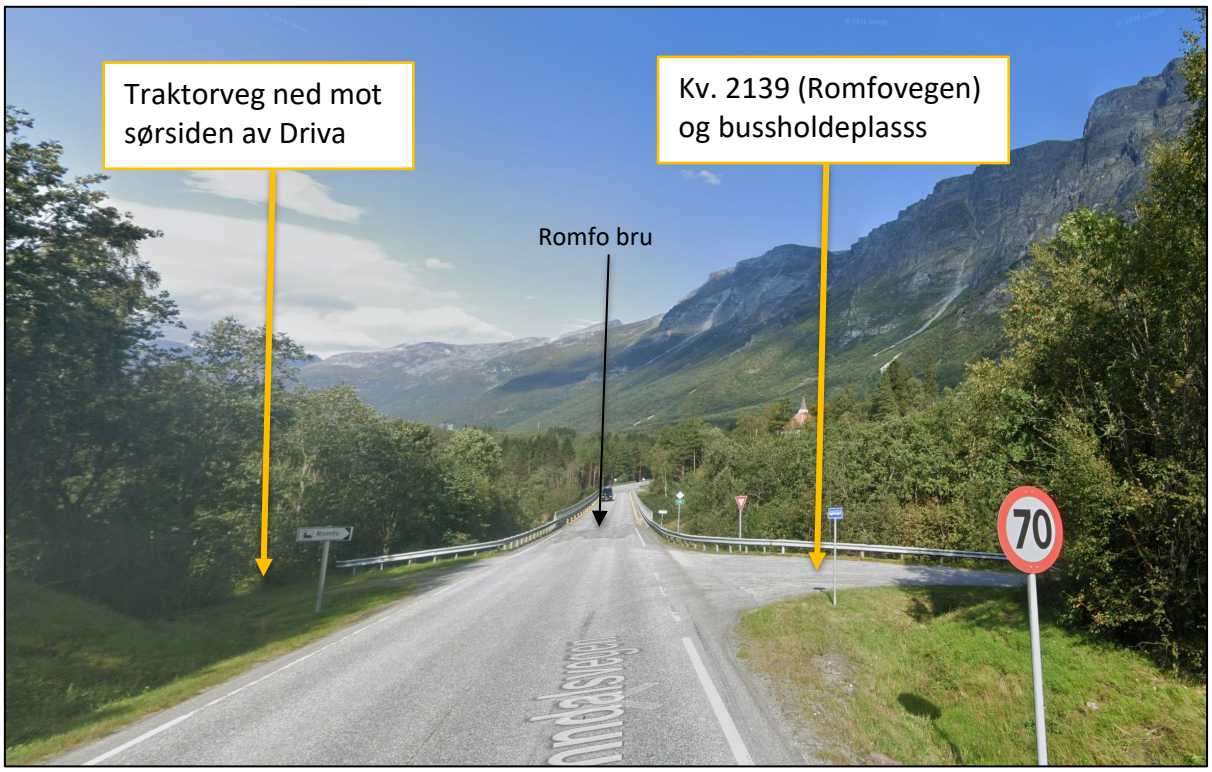
Romfo gård nord for elva, og som grenser til planområdet, kan spores tilbake til 1440, men den har sannsynligvis vært i bruk mye lenger. Dette støttes blant annet opp av det store gravfeltet på Romfohjellen, der mange av gravene dateres til vikingtid (Arkeologisk rapport, udatert).

5.4 Trafikkforhold

Riksveg 70 er en tofelts hovedveg som går gjennom landlige omgivelser med spredt bebyggelse i Sunndalen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er 1400 kjøretøy, hvorav 16 % er tunge kjøretøy (vegkart.no). Fartsgrensen er 80 km/t på begge sider av brua, men det er redusert bredde og fartsgrense til 70 km/t ca. 60-80 m før og etter brua.

Eksisterende bru ligger i en slak kurve og krysser elva Driva på skrå. Den aktuelle vegstrekningen har ett vegkryss, mellom rv. 70 og kv. 2139 (Romfovegen). I tillegg finnes det en åpning i autovernet sør for brua som gir adkomst til traktorveg/sti, samt to åpninger i autovernet på nordsiden av brua som leder til stier/traktorveger. På Romfovegen er det en kommunal bru som krysser over Driva, øst for Romfo bru, med en bredde på om lag 5 meter.

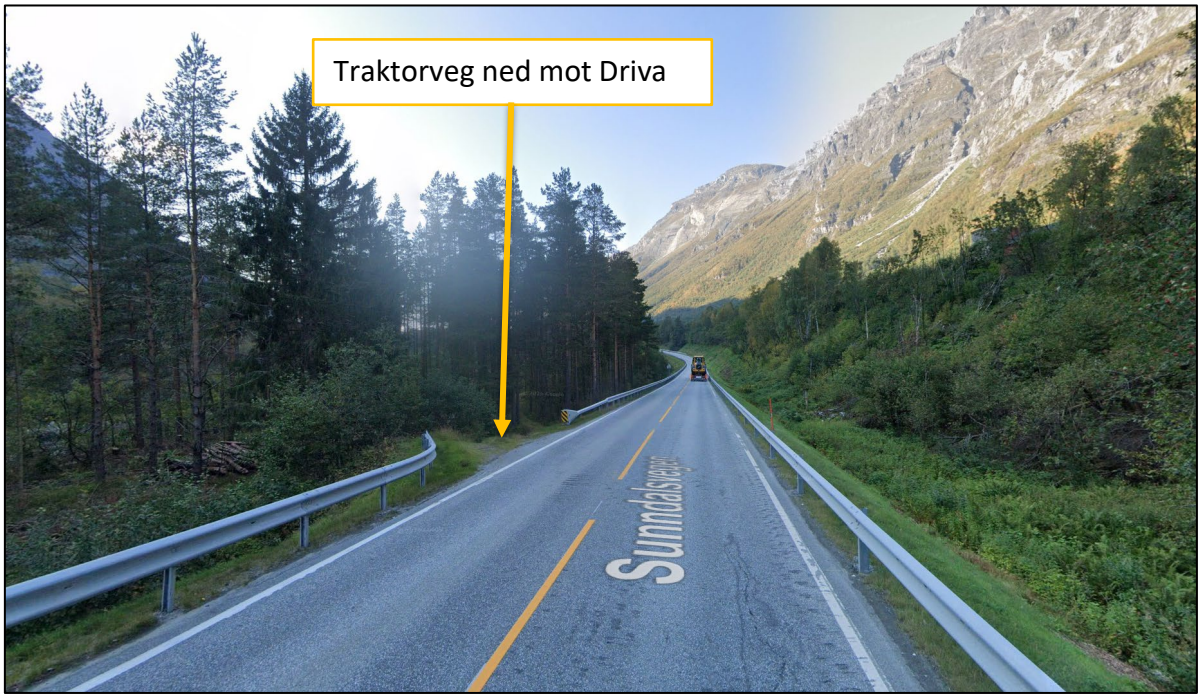
Det finnes ikke eget tilbud for myke trafikanter langs strekningen, noe som medfører at gående og syklende må benytte vegskulder/kjørebanen.



Figur 5-9 Traktorveg ned mot sørsiden av Driva og kryss som leder til kommunalveg 2139 Romfovegen. Kilde: Google.com/maps.



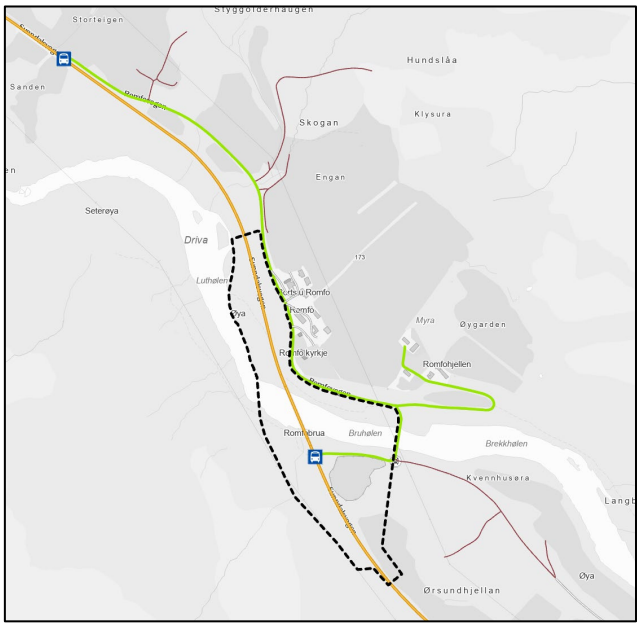
Figur 5-10 Riksveg 70 i retning Gjøra, nord for Romfo bru. Bildet viser overgangen fra strekning med 80 km/t til 70-sone før Romfo bru. Oransje pil i bildet viser en veglomme der det er åpning i autovernet som leder ned mot en traktorveg. Kilde: Google.com/maps.



Figur 5-11 Riksveg 70 i retning Sunndalsøra, nord for Romfo bru. Gul pil i bildet viser en veglomme der det er åpning i autovernet med traktorveg ned mot Driva. Kilde: Google.com/maps.

Ifølge Vegkart.no er det ikke registrert trafikkulykker med personskade i nærheten av Romfo bru. Det er imidlertid registrert to eldre utforkjøringsulykker i området, henholdsvis om lag 500 meter nord for brua og på selve brua. Skadeomfanget i disse ulykkene er ukjent.

Nærmeste skoler ligger i Grøa og Gjøra, og skolebarn transporteres i hovedsak med buss eller blir kjørt til og fra skolen. Ved krysset mellom riksveg 70 og kv. 2139 Romfovegen, på sørsiden av brua, er det et busstopp. Busstoppet betjenes av busslinje 901 mellom Kristiansund og Oppdal, med fire daglige avganger i hver retning (Entur.no)



Figur 5-12 Figuren viser bussholdeplasser med blå markører. Oransje linje viser rv. 70 og grønn linje kv. 2139 Romfovegen.

5.5 Landskap

Planområdet ligger innenfor det som i NiN-kart Landskap er registrert som «Nedskåret dallandskap under skoggrensen med bebygde områder». Landskapet har en smal dalbunn, omgitt av bratte fjellsider. Dalbunnen er dominert av elva, jordbruk, skog og spredt bebygde områder.

Innenfor planområdet er det varierende terreng, med elva som ligger på cirka kote +140 i den østre delen av planområdet og som renner nedover mot vest i planområdet, hvor den faller til cirka kote + 137. På nordsiden av elva er landskapet terrassert. Selve terrenget langs elva er forholdsvis slakt, med riksvegen liggende på et platå om lag 10 meter høyere enn elva. Øst for plangrensa ligger gårdsbebyggelsen og Romfo kirke på et platå over vegen. På sørsiden av elva er terrenget brattere ned mot elvekanten. På østsiden av riksvegen sør for elva har terrenget et platå før det stiger opp til jordet som ligger i den sørøstre delen av planområdet. Vestsiden av riksvegen er dominert av den bratte fjellsida som strekker seg oppover mot Steinrabbgrovin som ligger 1120 moh.

Sideterrenget rundt vegen er i stor grad preget av skog med tett vegetasjon. Det er for det meste løvtrær med innslag av bartrær. På nordsiden av elva er det et område med høye furutrær som oppleves mer åpent sammenlignet med resten av planområdet. Den tette vegetasjonen gjør elva lite synlig i landskapet innenfor planområdet, og landskapsbildet er dermed mer preget av de bratte omkringliggende fjellsidene.

Langs elvebredden er det stedvis bukter med sandstrand omgitt av strekninger med elvestein. Midt i elva ligger store kampesteiner som bryter opp vannflaten og gir et karakteristisk preg.



Figur 5-13: Romfo bru og vassdraget Driva.

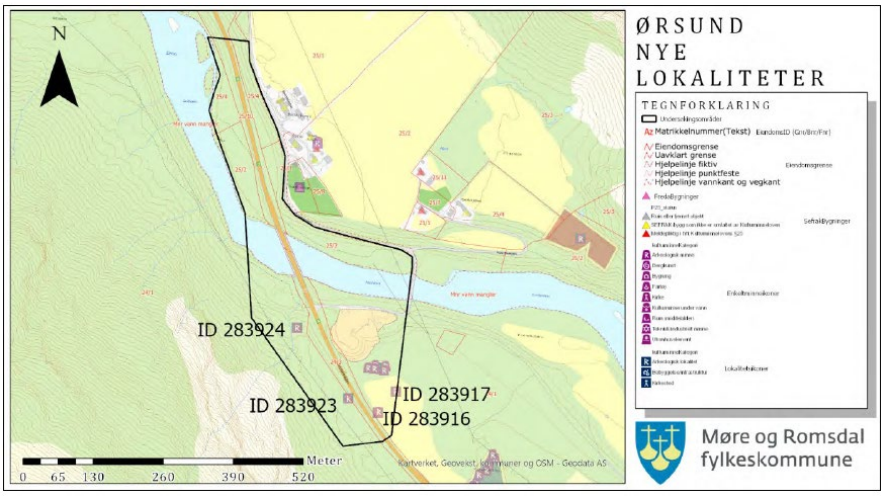
5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført arkeologisk undersøkelse i forbindelse med planarbeidet, og rapporten er vedlagt planen (Arkeologisk rapport, udatert). Undersøkelsen ble gjennomført i oktober 2021.

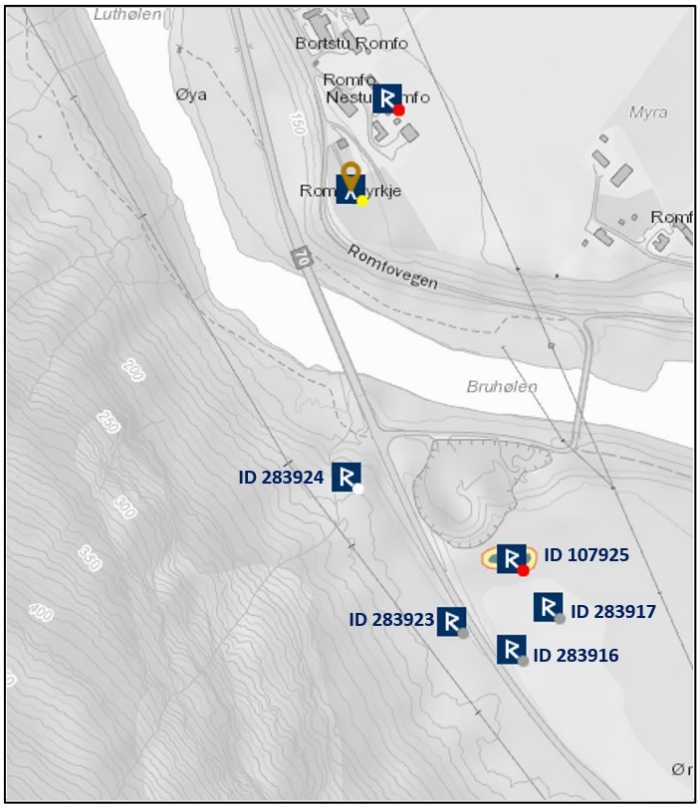
Før undersøkelsen var det ifølge databasen til Riksantikvaren, Askeladden, ett automatisk fredet kulturminne i området (ID 107925) med lokalitetsart gravfelt. Gravfeltet ligger på gården Ørsund (sør for brua), og består av fem gravrøyser datert til jernalder. Disse grenser mot grustaket i nord (rapport). I tillegg til dette er det registrert flere kulturminner som ikke er automatisk fredet (Askeladden):

- Krigsminnelokalitet-skytterstilling
- Utmarkskulturminner-tuft
- Kokegroplokalitet

Den arkeologiske undersøkelsen resulterte i funn av totalt tre automatisk fredete kulturminner, fordelt på to lokaliteter. I tillegg ble det funnet to kulturminner fra nyere tid.



Figur 5-14: Nye lokaliteter med ID (utklipp hentet fra kulturminnefaglig rapport).



Figur 5-15: I kartet vises kulturminner i området (askeladden.ra.no).

Totalt ble det funnet tre automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, fordelt på to lokaliteter:

- Ørsund I, Kokegroper ID 283916: Lokaliteten omfatter to kokegroper, som begge er undersøkt/fjernet. Gropene var tydelig skadet av moderne jordbruk.
- Ørsund II, Kokegrop ID 283917-0: Lokaliteten består av en enkelt kokegrop og spor etter et ildsted/ «dverg». Kokegropen var tydelig skadet av moderne jordbruk. Den er undersøkt/fjernet.

Av verdifulle kulturminner fra nyere tid ble det påvist to skytestillinger som er tolket til å være fra andre verdenskrig:

- Skytterstilling, Ørsund III, ID 283923 (ikke fredet).
- Skytterstilling, Ørsund IV, ID 283924 (ikke fredet). Lav steinmur.

Rett utenfor planområdet på nordsiden av brua ligger Romfo kirkested (ID 85314). I 1707 var kirkestedet på Musgjerd (jf. ID 107934 – Romfo gamle kirkested) nedlagt og flyttet 3 km ned/vest i dalen til nabogården Romfo. Den nåværende kirka som ble vigslet i 1821 ligger noe lengre inn på hjellen (kulturminnefaglig rapport).

Kirka er registrert som kirkested og listeført kirke. Planområdet og kirka er noe adskilt visuelt på grunn av store terrengforskjeller. Riksvegen ligger på cirka kote +146 og kirka ligger på kote + 162. I et område rundt kirka er det en større hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570_4) i kommuneplanens arealdel. Denne hensynssonen er delvis innenfor planområdet. Bestemmelser til hensynssonen angir et byggeforbud på 60 meter fra kirka, og at det ved utbygging i nære omgivelser skal tas hensyn til kirkas plassering og virkning i landskapet.

I forbindelse med en mindre utvidelse av planområdet, sør for opprinnelig varslet planområde, blir det gjennomført arkeologiske undersøkelser i august 2026. Undersøkelsene skjer i regi av Møre og Romsdal fylkeskommune, og resultatene fra disse vil hensyntas i det videre planarbeidet.

5.7 Naturverdier/naturmangfold

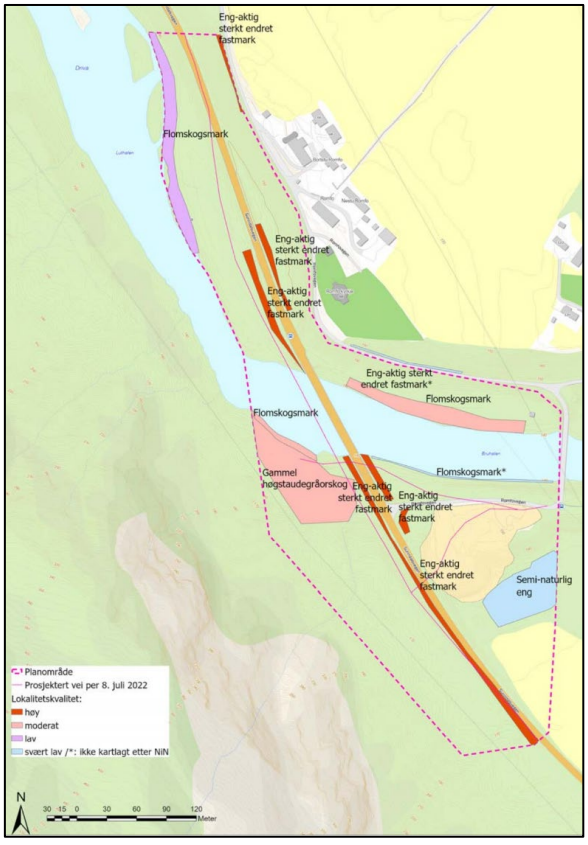
Naturtyper

Naturtyper er kartlagt i forbindelse med planarbeidet. Kartleggingen viser at det er flere naturtyper med verdi for naturmangfoldet, særlig knyttet til elvekorridoren langs Driva. Langs elvebreddene på begge sider av vassdraget forekommer *flomskogsmark*, som er vurdert som en sårbar (VU) naturtype på Norsk rødliste for naturtyper. Flomskogsmarken har viktige økologiske funksjoner, blant annet knyttet til flomdemping, stabilisering av elvebredder og som leve- og oppholdsområde for arter knyttet til fuktige elvenære miljøer.

I den sørøstre delen av planområdet er det registrert semi-naturlig eng som er en truet (VU) naturtype med middels verdi. Lokaliteten er et resultat av tidligere slått eller beite og framstår i dag som delvis gjengrodd. Denne naturtypen er særlig viktig for pollinerende insekter og er et resultat av langvarig, tradisjonell arealbruk. Arealene er sårbare for inngrep og endret bruk.

Langs riksvegen og i tilknytning til tekniske inngrep er det kartlagt eng-aktig sterkt endret fastmark. Det er også registrert gammel høgstaudegråorskog i tilknytning til elva. Begge naturtypene er vurdert å ha sentral økosystemfunksjon.

Samlet sett er de viktigste naturverdiene i planområdet knyttet til vassdraget Driva og tilhørende kantsoner, samt forekomst av semi-naturlig eng, sistnevnte ligger utenfor selve tiltaksområdet. Disse områdene er avgjørende for å opprettholde økologiske sammenhenger og biologisk mangfold lokalt.



Figur 5-16: I kartet vises resultatet fra naturtypekartleggingen (Naturtypekartlegging Multiconsult, datert 01.10.2022).



Figur 5-17: På bildet vises noe av kantsonevegetasjonen på vestsiden av elva. Sett fra sør mot nord.

Fremmede arter

Det er påvist to fremmede plantearter med svært høy økologisk risiko (SE) innenfor planområdet:

- Vinterkarse (Barbarea vulgaris)
- Frøplanter som kan være kjempespringfrø (Impatiens glandulifera)

Forekomstene er registrert i forstyrrede områder, herunder gruslagte flater og arealer i tilknytning til eksisterende og planlagt veganlegg.

Vannmiljø

Elva Driva er registrert som vannforekomst i Naturbase og vassdraget er i tillegg et nasjonalt laksevassdrag. Driva har vært påvirket av lakseparasitten *Gyrodactylus salaris* og er klassifisert med svært dårlig økologisk tilstand eller potensial. Som ledd i arbeidet med å bedre miljøtilstanden i vassdraget er det gjennomført kjemisk behandling av vassdraget i perioden 2022-2024. Overvåking i etterkant av behandlingen har ikke påvist parasitten, men vassdraget er ikke endelig friskmeldt og inngår i et pågående overvåkingsprogram.

Driva har stor betydning som leveområde for anadrom fisk, herunder laks og sjøørret. Ved Romfo bru er det registrert et sporadisk gyteområde. Det ble gjennomført undersøkelser ved lokaliteten i 2022 og kontrollundersøkelser høsten 2022. Undersøkelsene viste ingen tegn til gyting i sesongene 2021 og 2022, men området vurderes fortsatt som et potensielt gyteområde i enkelte år.

Elvebunnen ved Romfo bru består av grus, stein og større kampesteiner. De større steinene fungerer som viktige habitatstrukturer og gir skjul- og hvileområder for fisk. Området har også betydning som leveområde for akvatiske bunndyr.

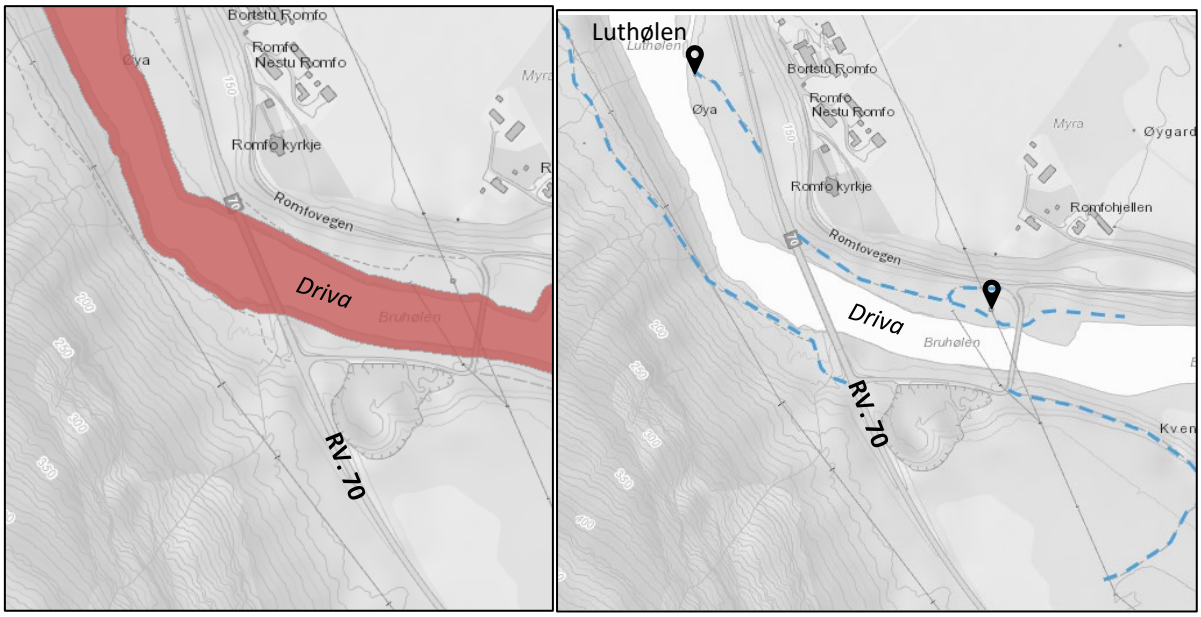
Arter

Det er ikke registrert prioriterte, fredede eller rødlistede arter i Naturbase innenfor planområdet. Artsregistreringer i nærområdet omfatter blant annet enkelte rødlistede fuglearter og nordflaggermus. Lenger ned i dalen er det over mange år kartlagt sårbare og truede arter av sommerfugler. Det er ikke gjort tilsvarende funn innenfor planområdet. Om dette skyldes manglende forekomster eller manglende registreringer er uklart. De aktuelle sommerfuglartene har tilhold i liskogene og også i slåttemarker/blomsterenger. Laks (NT) er på den norske rødlista for arter, og etter at behandling av vassdraget mot *Gyrodactylus salaris* er avsluttet er det et mål at Driva igjen skal bli et lakseførende vassdrag.

Naturbase viser maskert visning av funksjonsområder for enkelte sensitive arter i området, herunder rovfugl (havørn og falk) og rovpattedyr (jerv). Visningene er generaliserte av hensyn til artene og gir ikke informasjon om konkrete lokaliteter, hekkeplasser eller yngleområder innenfor planområdet. Det foreligger ingen stedfestede artsregistreringer eller kjente funksjonsområder for disse artene innenfor planavgrensningen.

5.8 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Innenfor planområdet er Driva og et belte langs elvebredden registrert som et svært viktig friluftsområde og utfartsområde (www.Naturbase.no). Det er flere mindre veger eller tråkk/stier i planområdet. Området er svært attraktivt for fisking i elva, og området i nord på østsiden av elva ved Luthølen, er spesielt egnet for fiske (Feltundersøkelser av sporadisk gyteområde, datert 24.03.2022). Det er etablert to gapahuker i områdene som benyttes i forbindelse med fiske, og det er sti/traktorveg ned til begge disse.



Figur 5-18: (Til venstre) Svært viktig friluftsområde i området vises i mørk rød farge (naturbase.no). Figur 5-19: (Til høyre) I kartet vises tråkk og driftsveger (www.naturbase.no) og to gapahuker som er etablert innenfor området (markert med punktsymbol). Begge er attraktive i forbindelse med laksefiske.

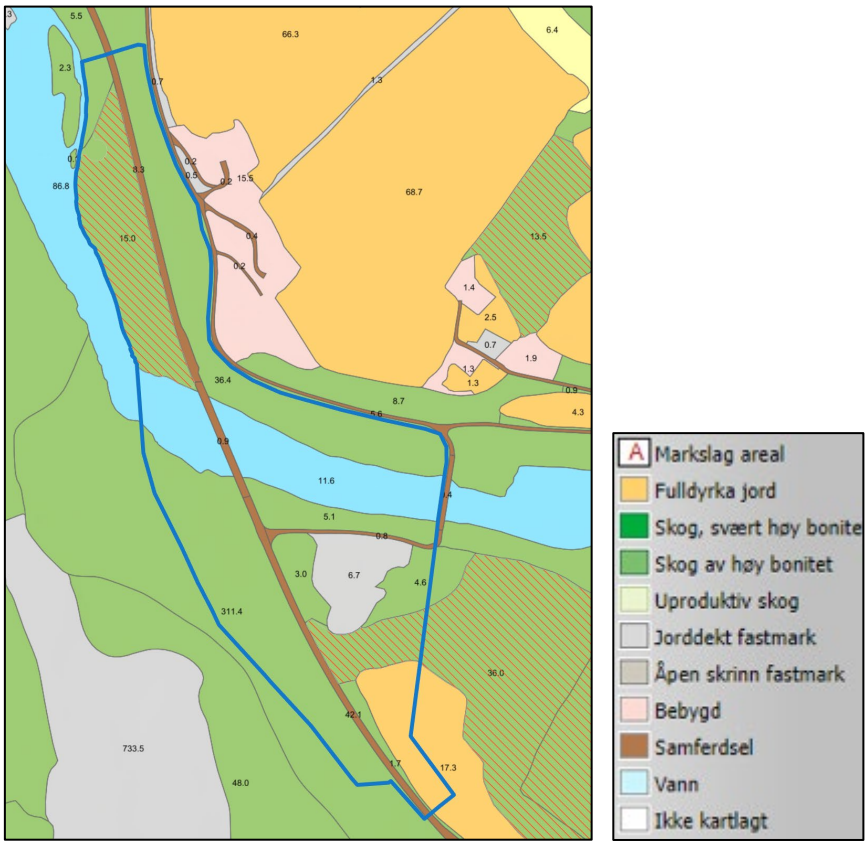


Figur 5-20: Driftsveg sør-vest for Romfo bru (til venstre) og gapahuk nord-vest for Romfo bru (til høyre).

5.9 Naturressurser, inkl. landbruk

Jord- og skogbruk

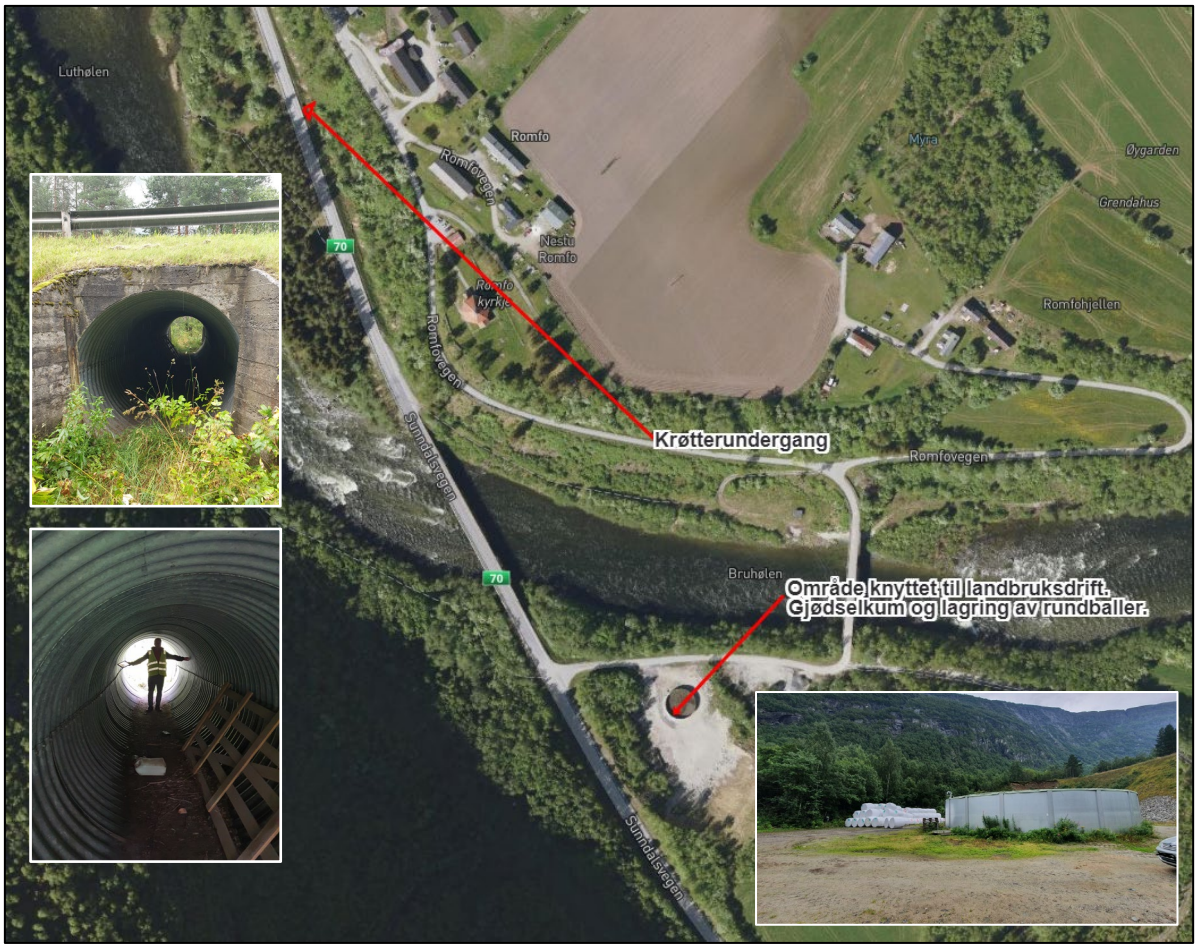
5,7 daa av planområdet består av fulldyrka jord, helt sør i planområdet. Denne jorda har svært god jordkvalitet. Planområdet består, i tillegg til samferdselsareal, av skog, åpen fastmark og ferskvann. Det er områder med skog av svært høy bonitet og høy bonitet i planområdet (www.kilden.nibio.no).



Figur 5-21: I kartet vises arealressursene innenfor planområdet (www.kilden.nibio.no).

Arealet ved det gamle grustaket er i dag benyttet til lagring i forbindelse med landbruksdrift. Sør for Romfovegen på sørsiden av Driva er det oppført en kum for lagring av husdyrgjødsel og et areal som brukes til lagring av rundballer.

På nordsiden av Driva er det en undergang/kulvert under riksvegen som tidligere er benyttet til flytting av krøtter.



Figur 5-22: Arealer i området er brukt til drift av landbruket. Området ved tidligere grustak benyttes til lagring av rundballer, og til manøvrering for semitrailer og traktor i forbindelse med frakt av gjødsel til og fra gjødselkummen. Undergang er vist nord i kartet. Kilde flyfoto: norgeibilder.no

Fiske

Elva Driva er ifølge miljostatus.no registrert som nasjonal lakseelv. Laksebestandene i nasjonale laksevassdrag og laksefjorder skal beskyttes mot inngrep og aktiviteter i vassdragene, og i de nærliggende fjord- og kystområdene.

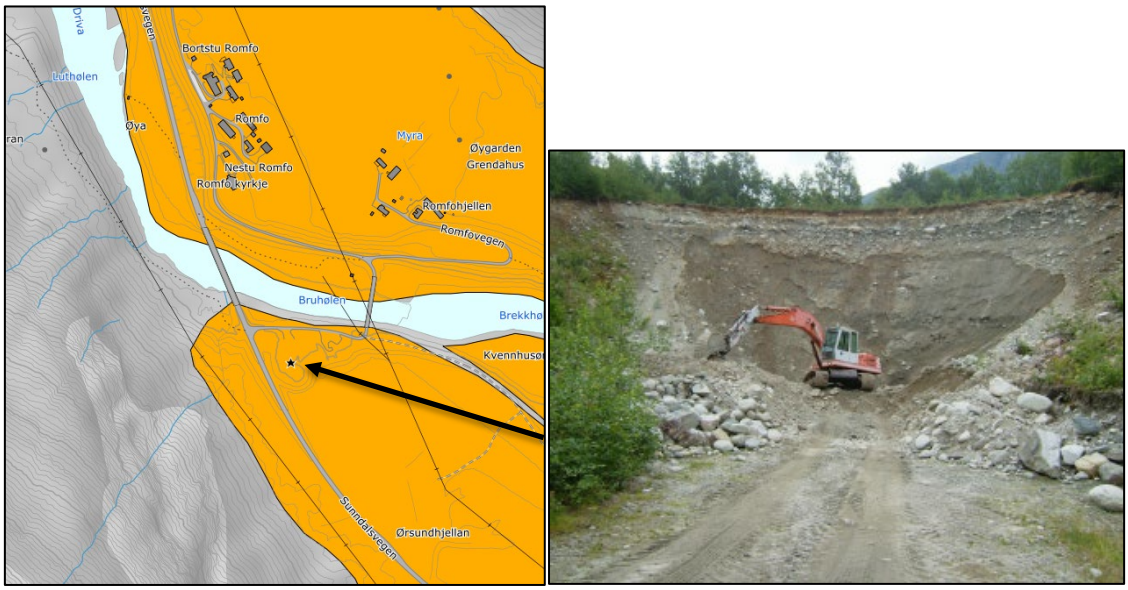
Elva er infisert med parasitten *Gyradactylus salaris* som har påvirket laksen svært negativt. Som et ledd i å utrydde parasitten i vassdraget, er det etablert ei laksesperre som ligger cirka 1,6 km nedstrøms Romfo bru.

Det er registrert et sporadisk gyteområde for laks og sjøørret ved Romfo bru. Feltundersøkelser gjennomført i 2022 og kontrollundersøkelser høsten 2022 i forbindelse med planarbeidet viste ikke spor etter gyting i sesongene 2021 og 2022. Området vurderes likevel som et potensielt gyteområde i enkelte år. Rapporten er vedlagt plandokumentene (Feltundersøkelser av sporadisk gyteområde, datert 24.03.2022).

Mineralressurser

Ifølge NGUs kartløsning er det sand- og grusforekomster og et masseuttak i området, både nord og sør for Driva. Forekomstene er breelvavsetninger og har lokal betydning. Materialeanslag sør for Driva viser at massene har en kornfordeling med ca. 45 % sand og 45 % grus. De resterende fraksjonene består av blokk (2 %) og stein (8 %).

(geo.ngu.no/kart).



Figur 5-23: De oransje arealene viser avgrensningen av grusressurser. Masseuttaket Ørsund som ligger innenfor planområdet er vist med punktsymbol (stjerne), se bilde av masseuttaket til høyre (Rolv Magne Dahl, 2006). Kilde: geo.ngu.no/kart

5.10 Barns interesser

Barns interesser er knyttet til friluftslivinteressene som er beskrevet over, og til området som et utfarts- og rekreasjonsområde. Områdene langs elva er viktige friområder, med betydning for barn og unge. Det er ellers ingen kjente områder for lek i planområdet.

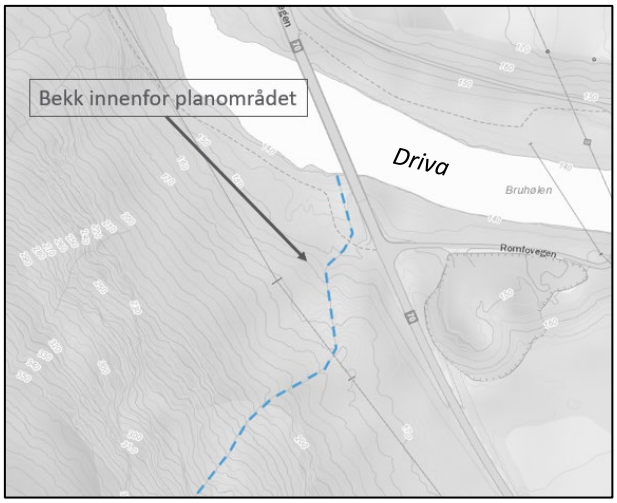
Barn og unge benytter bussholdeplasser i området for å komme seg til og fra skole, og ev. til aktiviteter. Skolebussen for barneskoleelever som tilhører skole på Gjøra kjører inn på den lokale vegen Romfovegen, slik at barna går på og av bussen utenfor riksvegen. Ungdomsskoleelever tar i dag bussen som går langs riksvegen. Informasjonen er hentet fra samtale med beboer i området. Referat fra denne dialogen er vedlagt plandokumentene (Møte med grunneiere, datert 21.08.2022).

5.11 Sosial og teknisk infrastruktur

Nærmeste skole og barnehage er Gjøra oppvekstsenter som ligger i bygda Gjøra, cirka 12 km sørøst for planområdet.

Det er ingen offentlige vannledninger i området. Det går to ulike høyspentledninger i luftstrekk gjennom området, en i øst (distribusjonsnett) og en i sørvest (regionalnett). Disse tilhører henholdsvis Sunndal energi og Tensio TS AS (atlas.nve.no).

Det renner det en bekk ned fjellsiden på sørsiden av elva merket i kartet nedenfor, se Figur 5-24.



Figur 5-24: På kartet vises bekken som renner fra fjellsidene på sørsiden av elva (atlas.nve.no).

5.12 Universell tilgjengelighet

Det er ingen særskilt tilrettelegging for gående og syklende i området.

5.13 Miljøfaglig forhold

Det er trafikkstøy fra riksveg 70 i planområdet. I forbindelse med planarbeidet er det utført støyvurderinger. For dimensjonering og støyberegninger er det lagt til grunn prognoseår 2050 med ÅDT 1520 kjøretøy. Støyrapport er vedlagt plandokumentene og gir en detaljert vurdering av støyforholdene (Støyrapport, datert 20.05.2026).

Når det gjelder forurensning i grunnen skal det i forbindelse med rivning av eksisterende bru gjennomføres miljøkartlegging og utarbeides miljøsaneringsbeskrivelse.

5.14 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Aktuelle temaer er grunnforhold, flom, ras, miljø, trafikksikkerhet og framkommelighet. ROS-analyse er vedlagt planen.

5.14.1 Grunnforhold og geoteknikk

Det er gjennomført geotekniske grunnundersøkelser og innledende geotekniske vurderinger for planområdet. Vurderingene er gitt i to separate rapporter: Geoteknisk vurdering Romfo bru og Geoteknisk vurdering vegstrekninger, begge datert 18.06.2026. Området består hovedsakelig av elveavsetninger, med innslag av skredmateriale vest for Driva og breelvavsetninger øst for vassdraget. Grunnundersøkelsene viser et lagdelt løsmassedekke med vekslende lag av sand, grus, silt og andre finstoffholdige masser. Det er registrert betydelig dybde til berg, stedvis mellom om lag 55 og 100 meter under terreng.

Planområdet ligger under marin grense. Det er vurdert om tiltaket kan berøres av fare for kvikkleireskred. På grunnlag av kvartærgeologiske forhold og gjennomførte grunnundersøkelser er det ikke påvist kvikkleire eller sprøbruddmateriale innenfor relevante dybder, og fare for områdeskred som følge av kvikkleire er derfor utelukket.

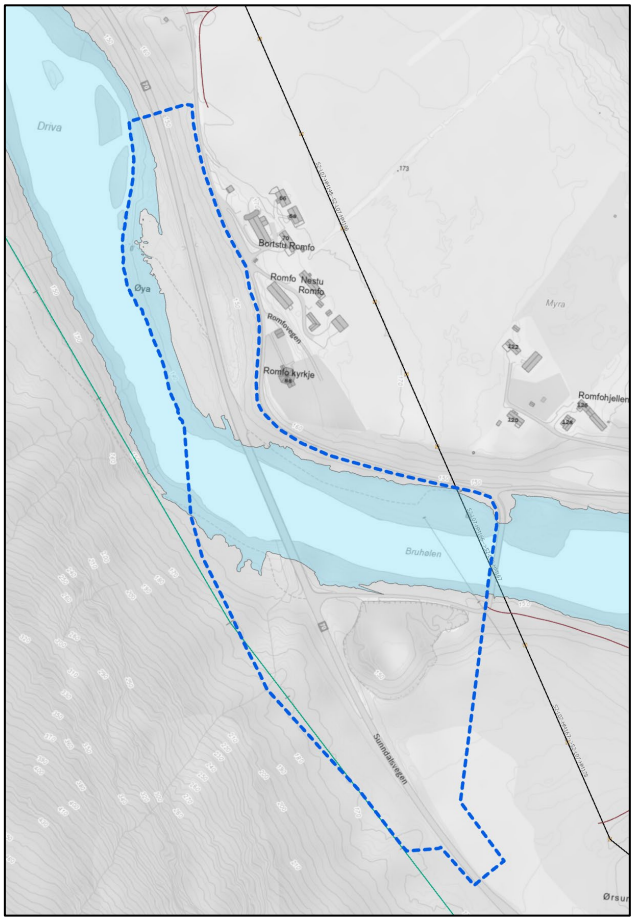
Det er enkelte områder innenfor planområdet hvor det skal etableres fyllinger, skjæringer og støttekonstruksjoner. Disse tiltakene krever nærmere geoteknisk detaljvurdering i den videre prosjekteringen.

5.14.2 Flom og hydrologi

Planområdet ligger ved Driva, som er et stort og flomutsatt vassdrag. Flommene i Driva er i hovedsak knyttet til snøsmelting i vår- og forsommerperioden, men det kan også forekomme flommer som følge av kraftig nedbør. For området ved Romfo er dimensjonerende 200-årsflom beregnet til 1910 m^3/s, inkludert klima- og usikkerhetspåslag.

Det er gjennomført nye hydrologiske og hydrauliske beregninger som grunnlag for reguleringsplanen, Hydrologiske og hydrauliske vurderinger for Romfo bru, datert 19.06.2026. Beregningene viser at vannstanden ved en dimensjonerende flomhendelse kan nå om lag kote 145,2 moh. ved sørlig landkar og kote 144,6 moh. ved nordlig landkar.

Driva har høye vannhastigheter under flom. Ved eksisterende situasjon er det beregnet vannhastigheter på opptil om lag 5,4 m/s i hovedløpet. Slike forhold medfører behov for vurdering av erosjon og sikringstiltak ved konstruksjoner i eller nær vassdraget.



Figur 5-25 Kartet viser flomsoner ved Romfo bru ved 200-årsflom, inkl. 10 % usikkerhetspåslag Flomsonen er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet. Kilde: Multiconsult.

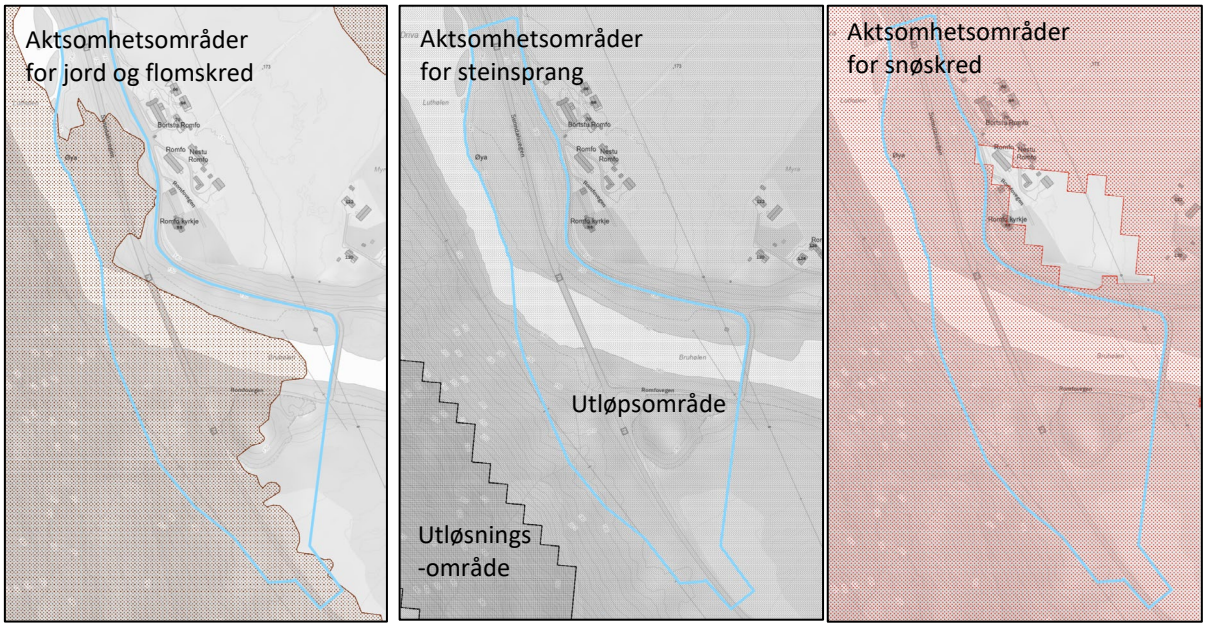
Skred i bratt terreng

Vest for planområdet finnes svært bratte fjellsider, med store arealer over 45 graders helning og stedvis nær loddrett berg. Aktsomhetskart fra NVE viser at planområdet ligger innenfor utløpsområder for flere skredtyper, herunder steinsprang, snøskred samt jord- og flomskred. Det er som følge av dette utført skredfarevurdering i forbindelse med planarbeidet (Notat

Skredfarevurdering Multiconsult, datert 28.04.2026). Beskrivelsene av eksisterende situasjon nedenfor er hentet fra denne rapporten.

Terrenget består hovedsakelig av granittisk gneis, med uravsetninger og begrensede løsmasser i foten av fjellsidene. Vegetasjonen består i hovedsak av løvskog med relativt høy kronedekning i de lavereliggende områdene, mens høyere deler av fjellsidene har mer sparsom vegetasjon. I området finnes mindre bekker som renner i bart berg og gjennom urmasser, med begrenset innslag av finstoff. Området har innlandsklima med snørike vintre og moderate nedbørsmengder.

Det er ikke registrert historiske skredhendelser direkte innenfor planområdet. Historiske registreringer av skred finnes i nærliggende områder, hovedsakelig lenger unna langs dalsidene. Det er ikke kjent at det er etablert eksisterende sikringstiltak mot skred innenfor plan- eller påvirkningsområdet. Studier av historiske flyfoto fra perioden 1971 til 2024 viser ingen tydelige terrengendringer som indikerer større skredhendelser i området i denne perioden.



Figur 5-26 De tre kartutsnittene viser henholdsvis aktsomhetsområder for jord og flomskred, steinsprang (utløsning- og utløpsområde) og snøskred som er registrert i NVEs kartløsning (www.atlas.nve.no). Planområde vist med blått omriss. Kilde: NVE Atlas 2026.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Hovedtrekk i planforslaget

Planforslaget legger til rette for ny bru over elva Driva på riksveg 70 ved Romfo i Sunndal kommune. Ny bru vil erstatte dagens bru i området, og vil gå ca. 8 m sør-vest for dagens bru. Det legges til grunn at eksisterende bru rives etter at ny bru kan tas i bruk.

I forbindelse med tiltaket vil KV 2139 på sørsiden av Driva legges om med ny kryssløsning ca. 80 m sør for dagens kryss. Fra denne omlagte lokalvegen vil det etableres en ny driftsveg under ny Rv. 70 Romfo bru. Driftsvegen vil gi adkomst til sør-vestsiden av brua. Det legges til rette for fri klaring under brua på 4,5 m.

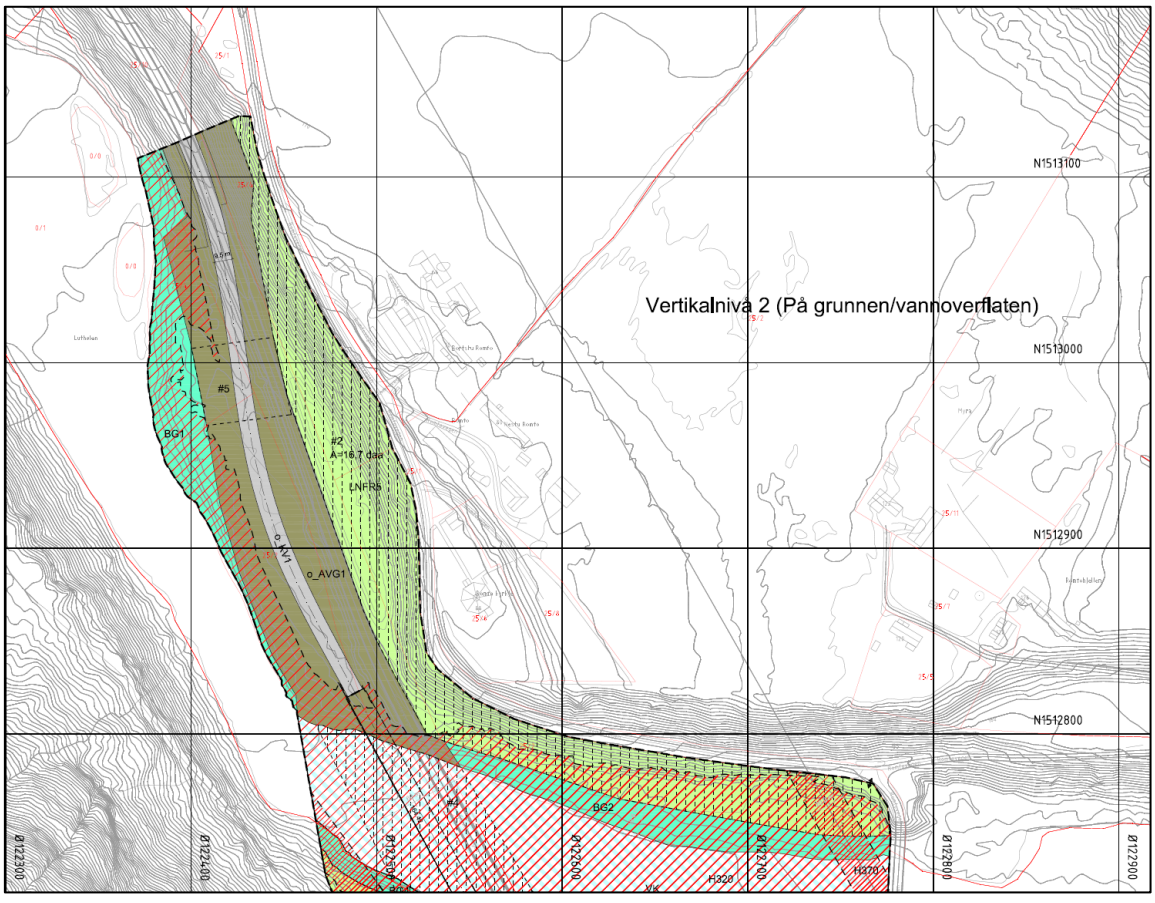
Planforslaget legger til rette for at brua kan festes med pilarer i elva Driva. Det vil videre være behov for erosjonssikring av pilarer, landkar og deler av elvekanten.

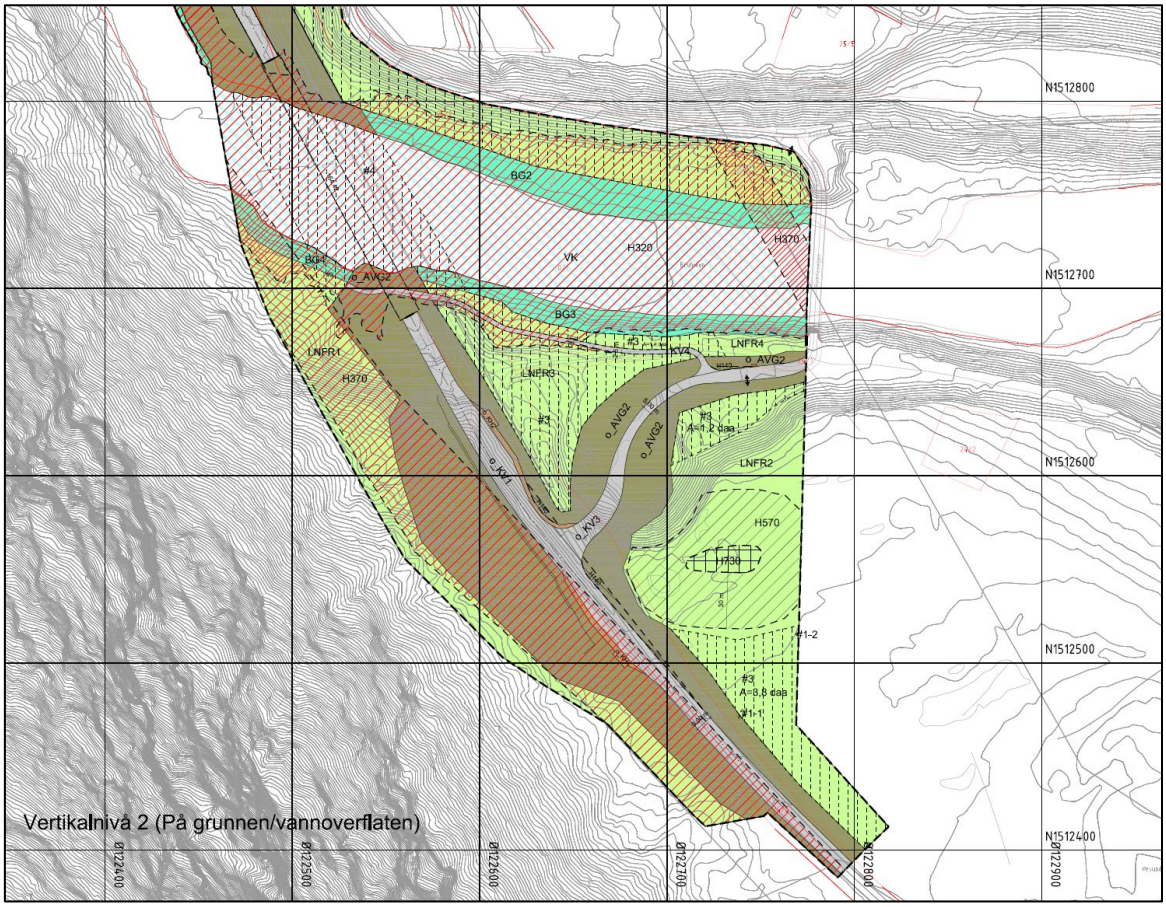
Gjennomføring av planforslaget vil gi masseoverskudd utover det som kan benyttes til terrengforming innenfor planområdet. Disse overskuddsmassene må kjøres til egnet deponi for permanent deponering. Det er planlagt at dette kan kjøres til deponi ved Røyhjellen gård ved Fale bru, se punkt 2.2 og 2.4 i kapittel 2.

6.2 Planlagt arealbruk

Planforslaget består av to plannivåer/vertikalnivå;

Vertikalnivå 2 (på grunnen) som regulerer arealformål på grunnen både nord og sør for Driva, mens vertikalnivå 3 (over grunnen) regulerer selve brua. I henhold til dette er også planbestemmelsene inndelt etter vertikalnivå. Plankartene (to kartblad) er vist i figurene nedenfor.





Figur 6-1: Plankart (to kartblad) for kryssing av Driva ved Romfo.

Tabellen nedenfor viser arealformål i planen, størrelse (dekar), feltnavn i plankartet og sosi-koder.

Tabell 6-1 Arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder i planforslaget.

FELTNAVN	AREALFORMÅL	SOSI-KODE	AREAL (DAA)
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
KV	Kjøreveg	2011	8,8
AVG	Annen veggrunn - grøntareal	2019	34,4
KH	Kollektivholdeplass	2073	0,4
Sum denne kategori			43,6
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur			
BG	Blå/grønnstruktur	3002	10,5
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift			
LNFR	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	5100	44,5
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone			
VK	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	6800	18,0
Totalt alle kategorier			**116,6**

FELTNAVN	HENSYNSSONER (PBL § 12-6)	SOSI-KODE	AREAL (DAA)
H140	Frisikt	140	0,3
H320	Flomfare	320	39,1
H370	Høyspenningsanlegg	370	18,8
H570	Bevaring kulturmiljø	570	4,9
H730	Båndlegging etter lov om kulturminner	730	0,5

FELTNAVN	BESTEMMELSESOMRÅDER (PBL § 12-7)	FORMÅL	AREAL (DAA)
#1-1 - #1-2	Kulturminne som søkes frigitt	Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak	0,01
#2	Midlertidig bygge- og anleggsområde	PBL midlertidig bygg og anleggsområde	16,7
#3	Midlertidig bygge- og anleggsområde	PBL midlertidig bygg og anleggsområde	11,0
#4	Midlertidig anleggsområde i elva	PBL midlertidig bygg og anleggsområde	5,8
#5	Undergang/gangforbindelse	Utforming	1,9

Generelt om samferdselsanlegg i planen:

- I henhold til fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur tillates mindre justeringer av formålsgrensen mellom de ulike arealformålene innenfor samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (merket o_KV1, o_KV3, KV4, o_AVG og o_KH) i plankartet.
- Avkjørsler for inn- og utkjøring er vist i plankartet. Mindre justeringer av avkjøringenes plassering tillates. Det tillates ikke andre avkjørsler enn de som er vist på plankartet.
- Det tillates midlertidig anleggsarbeid innenfor formålene samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Det er ikke tillatt med anleggstiltak, permanente eller midlertidige, som forandrer hydrauliske forhold i vassdraget Driva på en slik måte at det kan føre til varig skade for det biologiske mangfoldet.

6.3 Kjøreveger (KV)

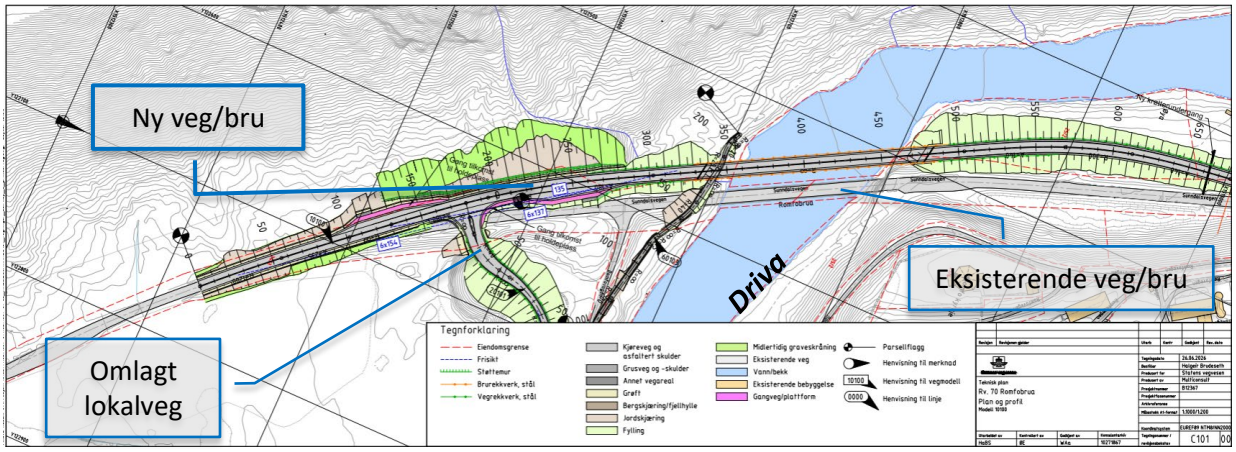
I planforslaget er det skilt mellom fire kjøreveger:

Tabell 6-2 Oversikt over kjøreveger i planforslaget

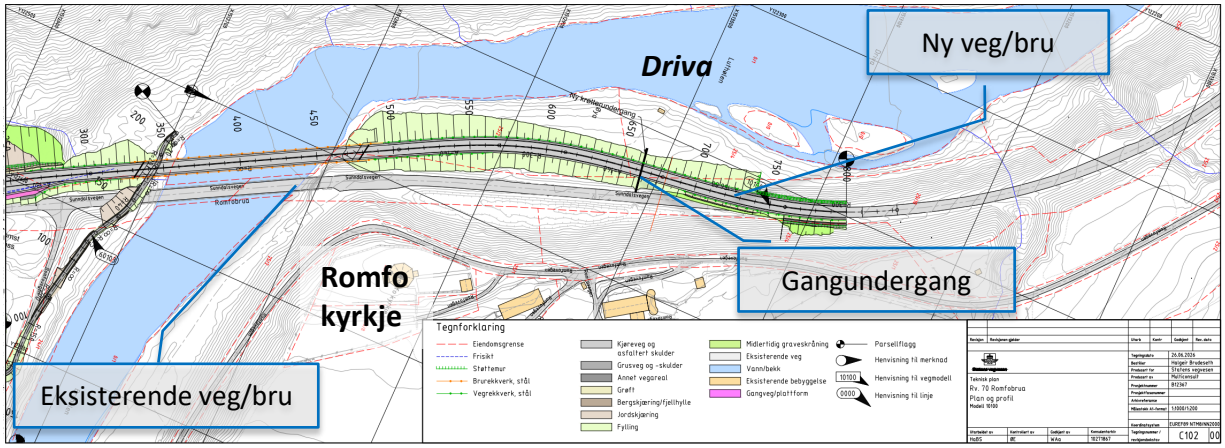
Feltnavn	Vegnavn	Vertikalnivå	Dimensjoneringsklasse
o_KV1	Rv. 70	Vertikalnivå 2 (på grunnen)	H1
o_KV2	Rv 70 (bru)	Vertikalnivå 3 (over grunnen)	H1
o_KV3	KV 2139 Romfovegen	Vertikalnivå 2 (på grunnen)	L2
KV4	Traktorveg (driftsveg for ATV)	Vertikalnivå 2 (på grunnen)	Traktorveg kl. 7/8

6.3.1 Vegstandard og kryss

Vegstandard og dimensjonering er fastsatt ut ifra gjeldende vegnormal i Statens vegvesen sin håndbok N100 – veg og gateutforming. Hovedvegen over Driva, Rv. 70, utformes etter dimensjoneringsklasse H1, ÅDT= 1520 og dimensjonerende fartsgrense 80 km/t. Det planlegges nytt kryss og ny del av lokalveg Romfovegen (KV 2139) i henhold til dimensjoneringsklasse L2, samt en ny privat traktorveg klasse 7/8 (driftsveg for ATV) under ny bru. Det planlegges ikke for egen gang- og sykkelveg langs strekningen.



Figur 6-2: Figuren viser planlagt veg med fyllinger og skjæringer sør for elva Driva. Kryss til Kv 2139 Romfovegen er flyttet ca. 80 m lenger sør. Kilde: Utklipp fra tegning C101, Multiconsult.



Figur 6-3: Figuren viser planlagt veg med fyllinger og skjæringer nord for elva Driva. Vegen vil ligge nærmere elva sammenlignet med dagens vegtrase. Kilde: Utklipp fra tegning C102, Multiconsult.

6.3.2 Hovedveg Rv. 70 med kryssing over elva Driva – Romfobrua (felt o_KV1 og o_KV2)

Ny Rv. 70 med brukryssing over Driva planlegges med total bredde 10,5 m, som vist i normalprofil i Figur 6-4, som offentlig hovedveg. For områder der det er behov for murer vil det planlegges med bredere grøfter og ekstra bredde for etablering av mur, som vist i Figur 6-5. Kjørefeltene planlegges med bredde 3,25 m og skulder på 1,0 m, jamfør vegstandard H1. Det er rom for breddeutvidelse mellom kjørefelt og skulder. Mellom kjørefeltene er det lagt inn 0,50 m for forsterket midtoppmerking. Fyllinger planlegges med fall på 1:4.

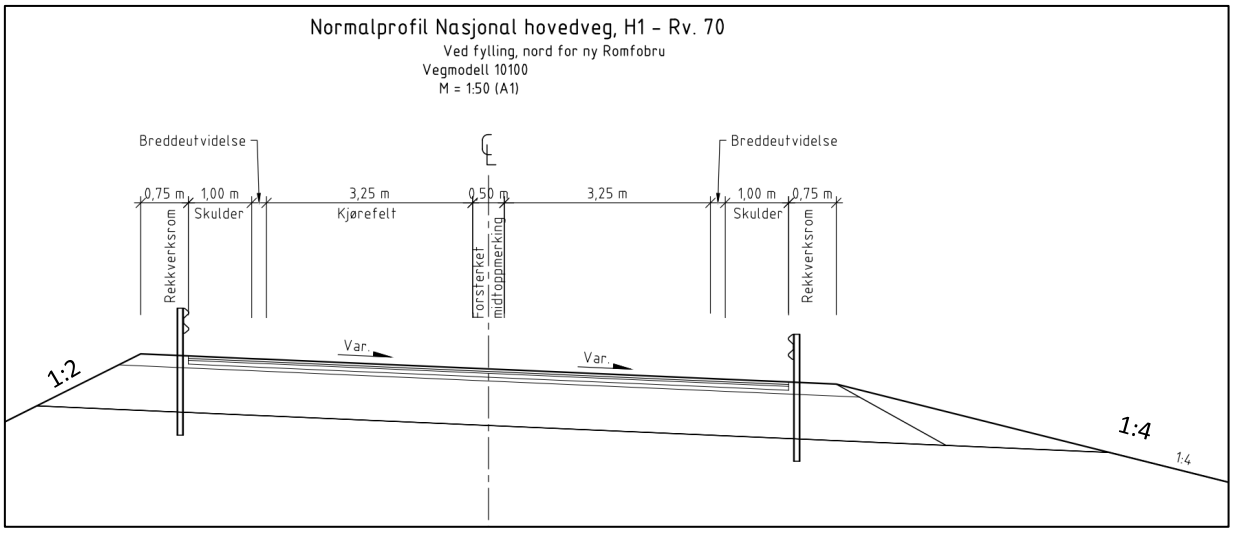
Murer langs Rv. 70 vil etableres som tørrmurer med fall på 4:1 som vist i figuren nedenfor. Nedre murkant vil ligge med 3,0 meters avstand fra vegskulder. Topp bredde på murene planlegges med 1,0

m. Det vil etableres murer tre steder i planområdet; en lengre på sørvestsiden av riksvegen, sør for brua, og to murer på hver side av riksvegen helt nord i planområdet.

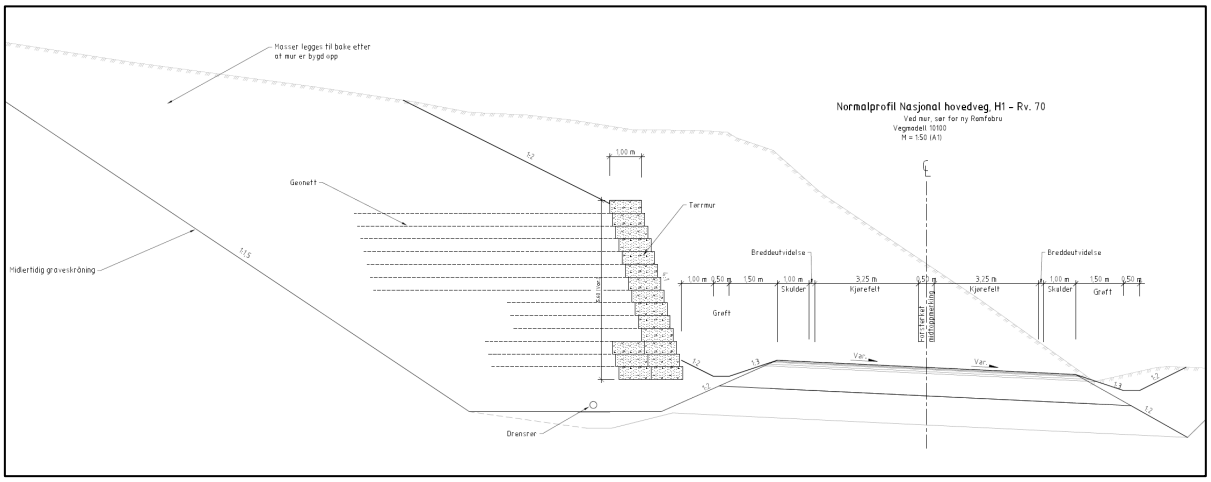
Vegbanen har variabelt tverrfall fra senterlinjen mot sidene for å sikre avrenning til sidegrøftene. På begge sider av vegen anlegges åpne grøfter for oppsamling og bortledning av overvann.

På venstre side ligger vegen i skjæring. Terrenginngrepet reduseres ved bruk av terrengmur med kronebredde på 1,0 m. Bak muren etableres drenerende masser og drensledning for å ivareta avvanning og redusere vanntrykk mot konstruksjonen. Terrenget over muren stiger med helning 1:2.

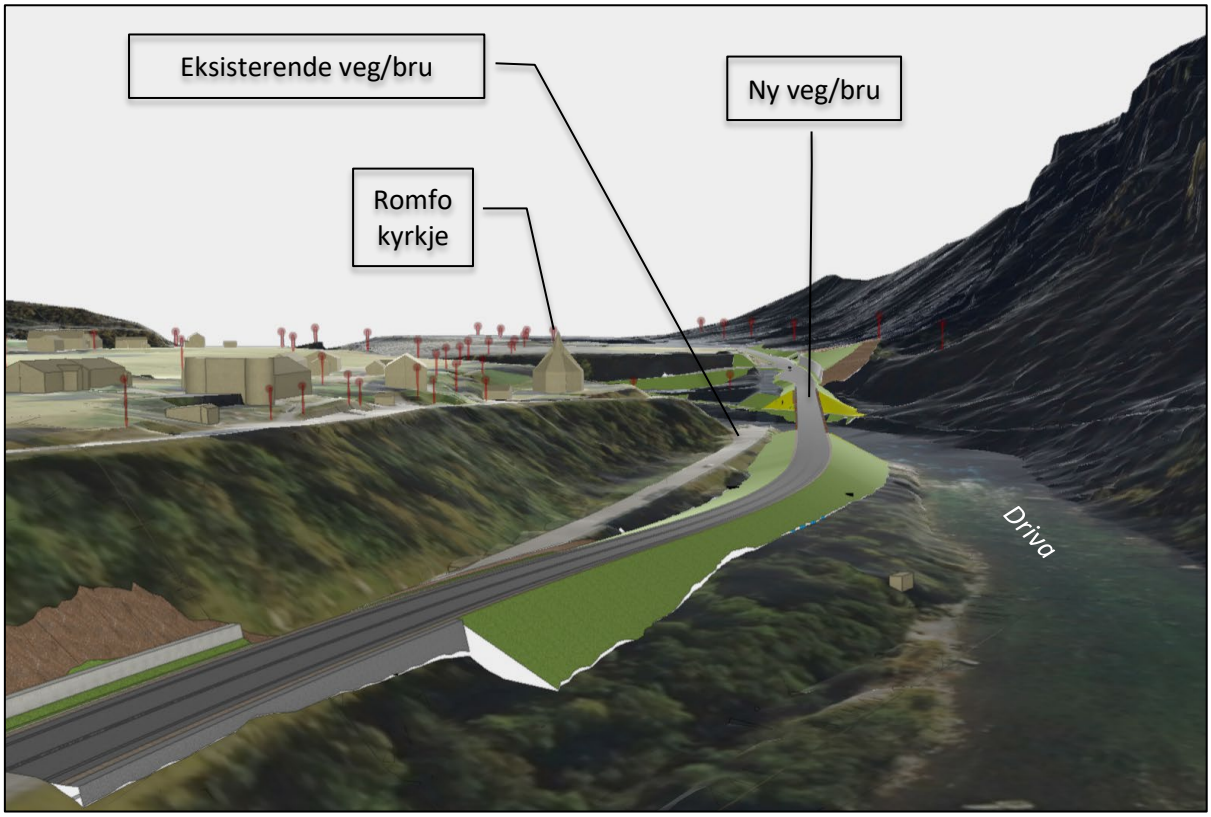
På høyre side avsluttes grøften mot skjæring opp til eksisterende terreng. Skjæringsutslag og grøfteutforming er tilpasset terrengforholdene og sikrer nødvendig stabilitet og overvannshåndtering.



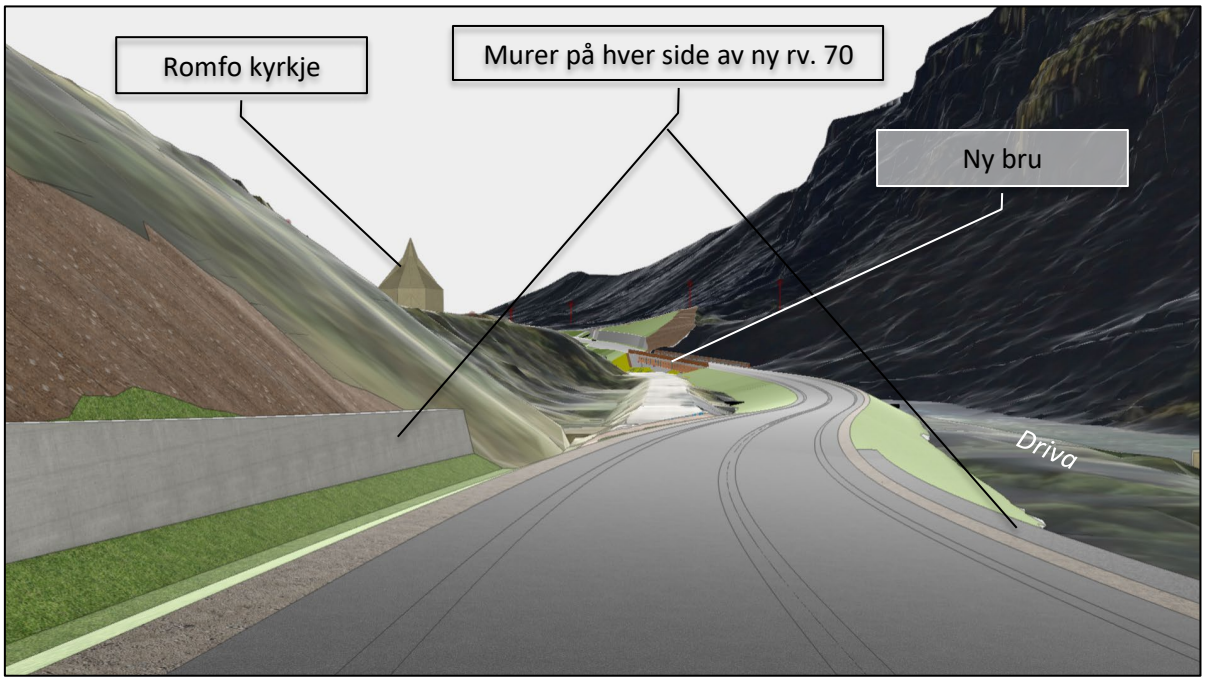
Figur 6-4: Normalprofil Nasjonal hovedveg, H1 – Rv. 70 – ved fylling. Kilde: Tegning F103 Multiconsult.



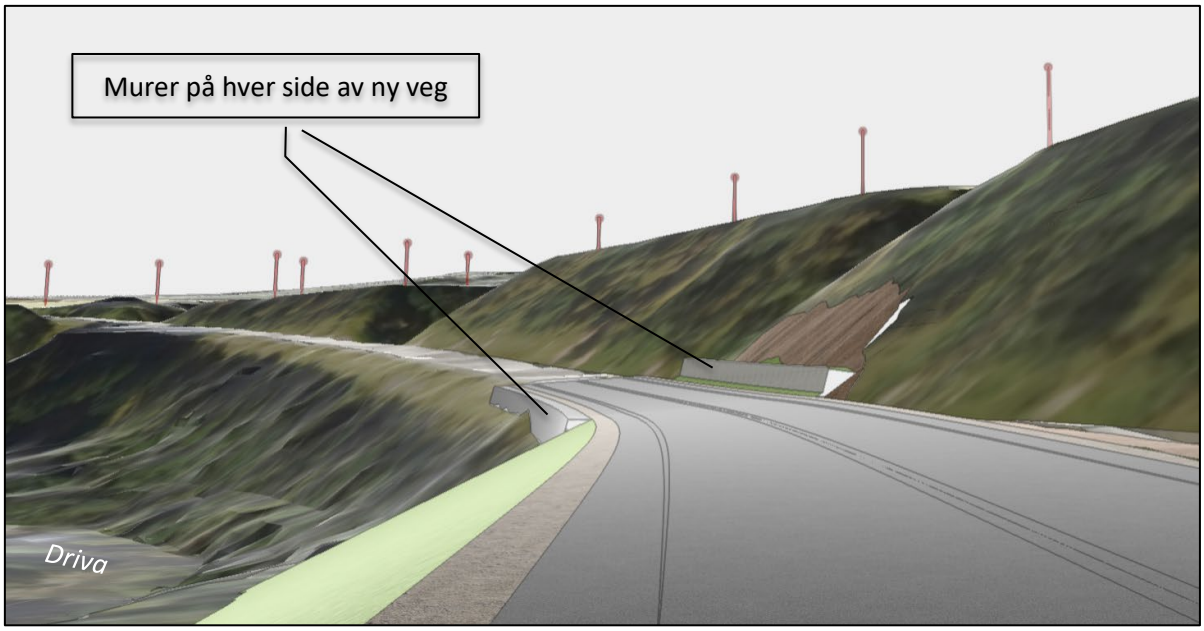
Figur 6-5: Normalprofil Nasjonal hovedveg, H1 – Rv. 70 - ved mur sør for Romfo bru. Kilde: Tegning F102 Multiconsult.



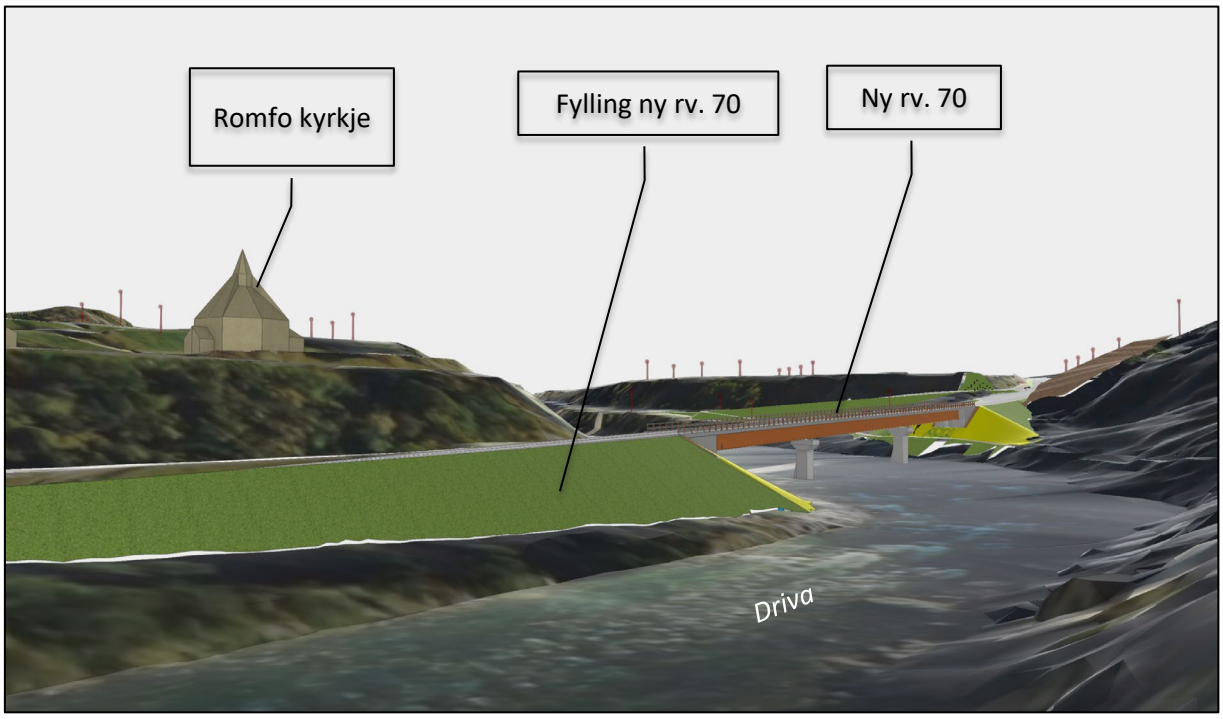
Figur 6-6: Tilkobling til eksisterende Rv. 70 nord i planområdet. Vegen vil ligge nærmere Driva i dette området. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.



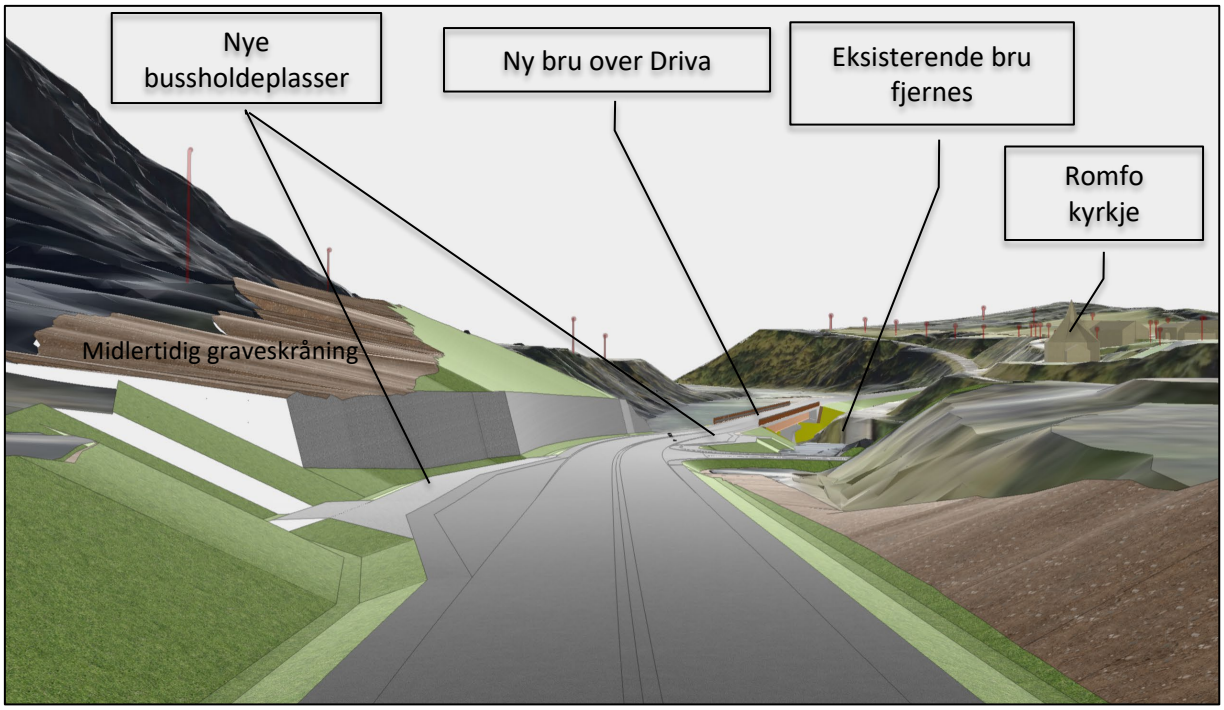
Figur 6-7: Ny rv. 70 helt nord i planområdet med tilkobling til eksisterende Rv. 70 i retning Gjøra. Murer på hver side av vegen vises midt i bildet. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.



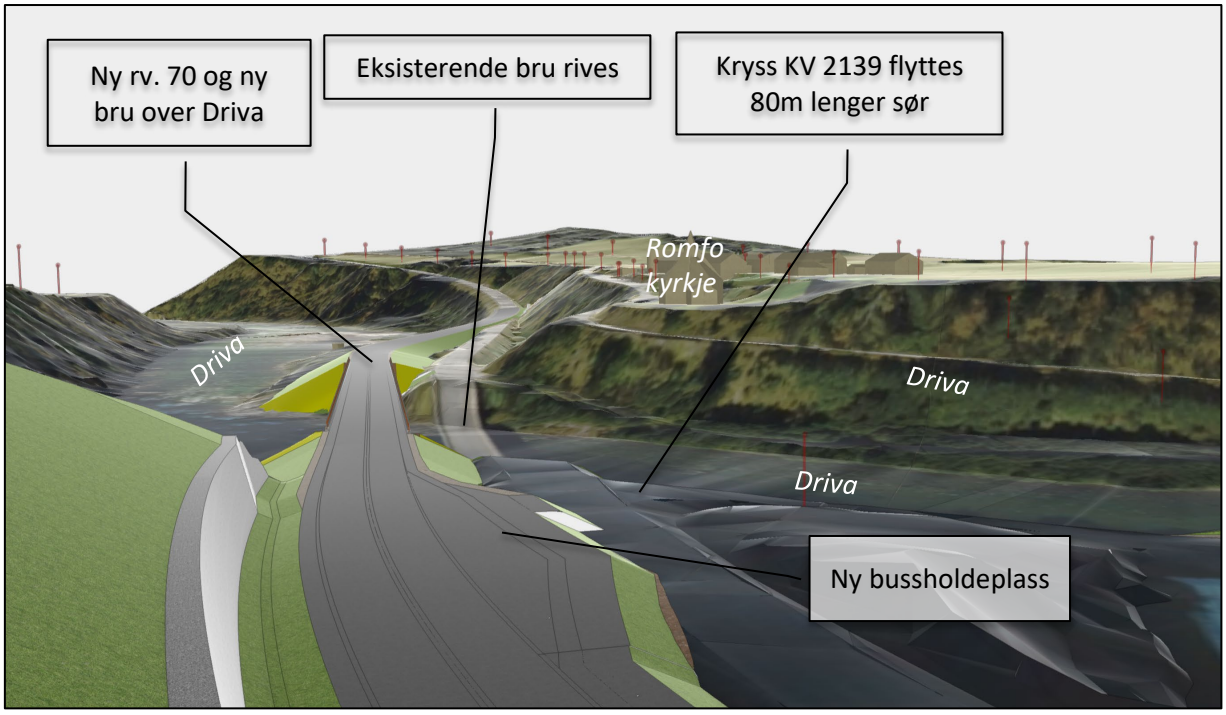
Figur 6-8: Ny rv. 70 helt nord i planområdet med tilkobling til eksisterende Rv. 70 i retning Sunndalsøra. Murer på hver side av vegen vises midt i bildet. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.



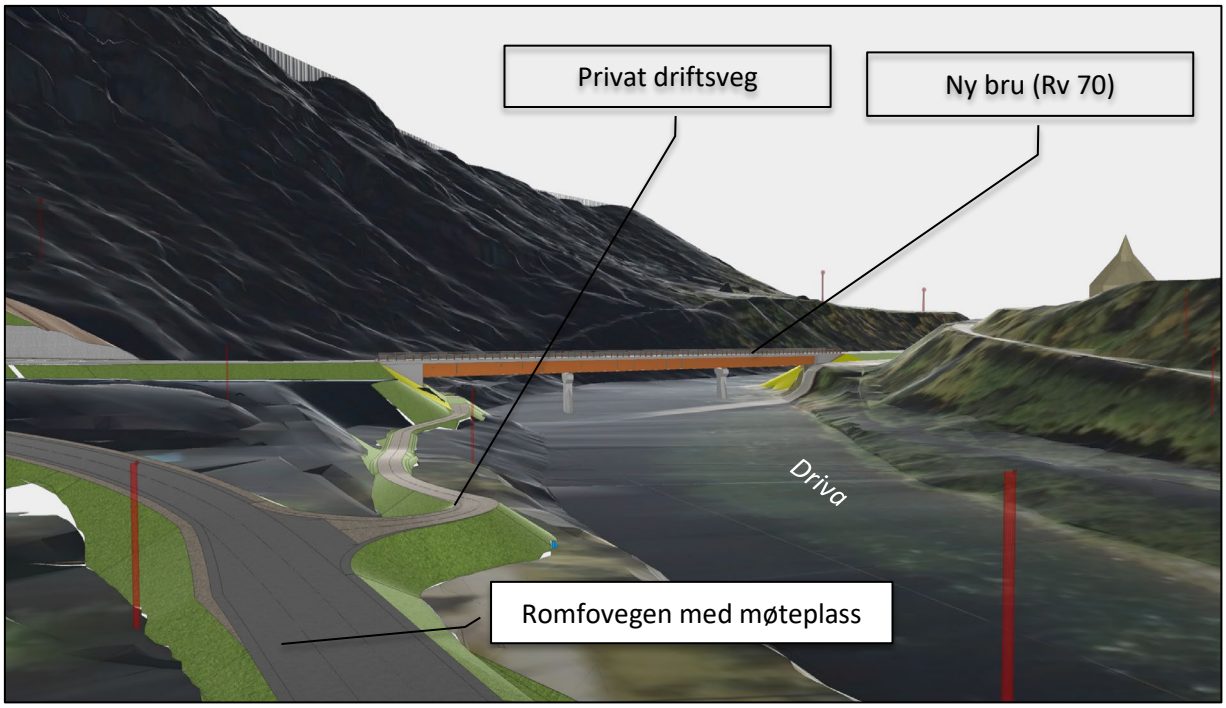
Figur 6-9: Ny veg sett fra vestsiden av Driva. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.

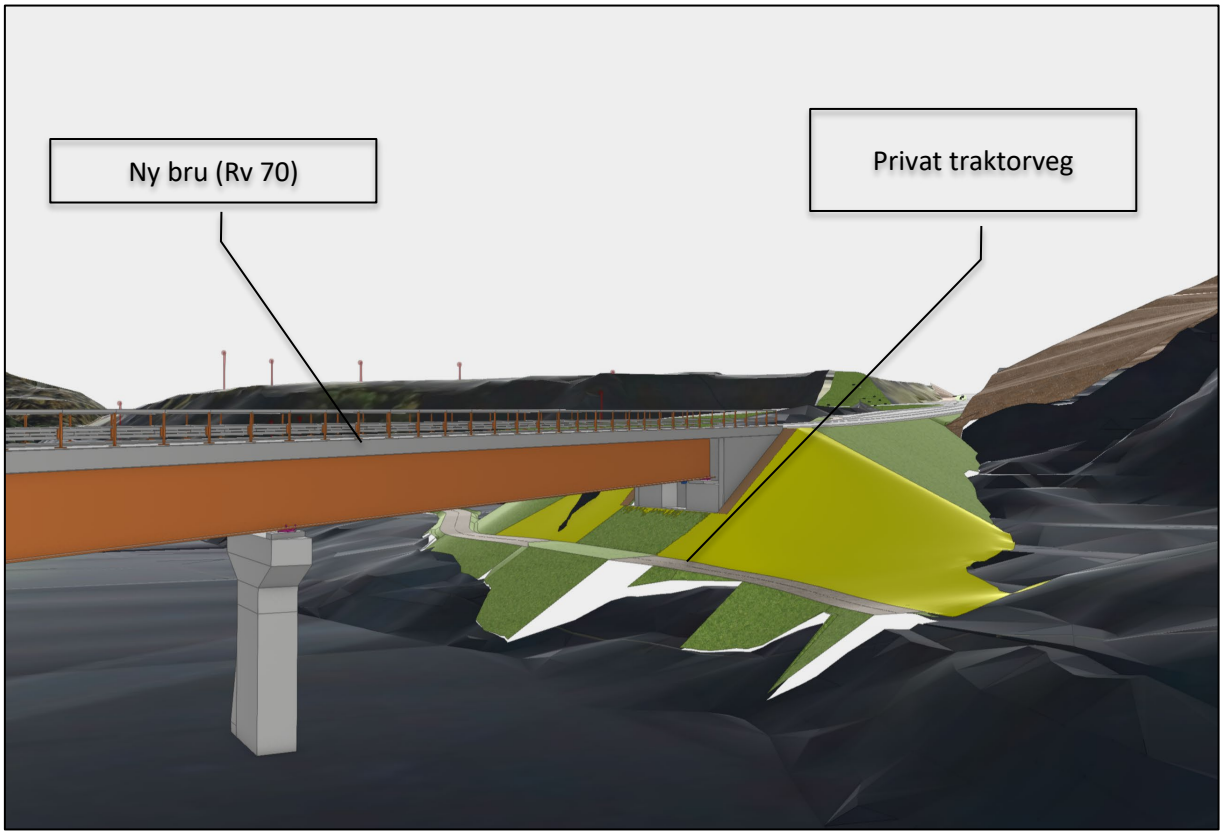


Figur 6-10: Ny veg sett fra sør i planområdet. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.



Figur 6-11: Utsnitt fra 3D-modell ved brukryssing. Ny bru vil ligge ca. 8 m lenger mot vest. Hentet fra 3D-illustrasjon, Multiconsult.





Figur 6-12: Utsnittet fra 3D-modellen viser brukar på sørsiden av Driva. Under brua vil det etableres en privat driftsveg som erstatning for eksisterende veg.

6.3.3 Regulering av bru

Selve brua reguleres i eget vertikalnivå 3 – over grunnen og er markert med o_KV2 i plankartet. Det er videre knyttet egne planbestemmelser til felt o_KV2. Vegen o_KV2 skal etableres som offentlig veg og det tillates etablering av bru, brupilarer i Driva og landkar og rekkverk innenfor arealformålet.

Tabell 6-3 Arealformål over grunnen (bru) i planforslaget.

FELTNAVN	AREALFORMÅL	SOSI-KODE	AREAL (DAA)
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
KV	Kjøreveg	2011	1,4
AVT	Annen veggrunn – teknisk anlegg	2018	0,4
Totalt alle kategorier			**1,8**

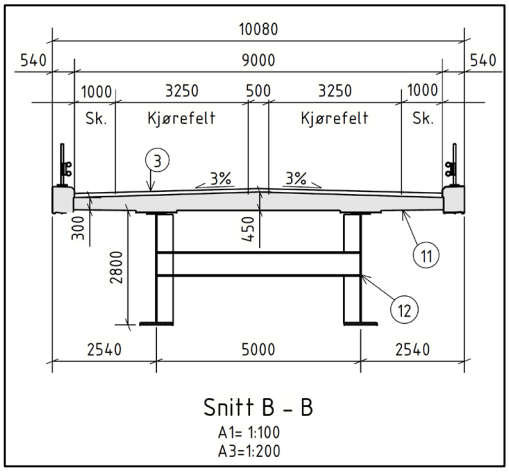
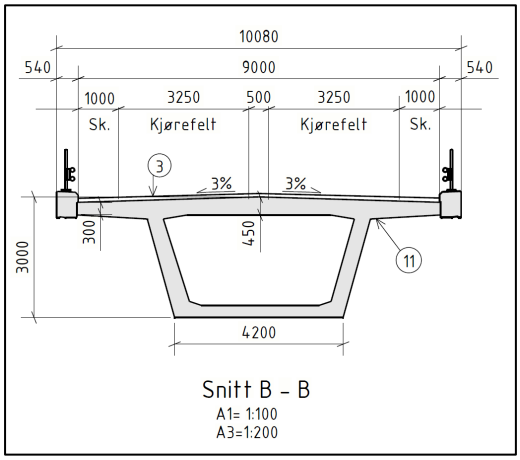


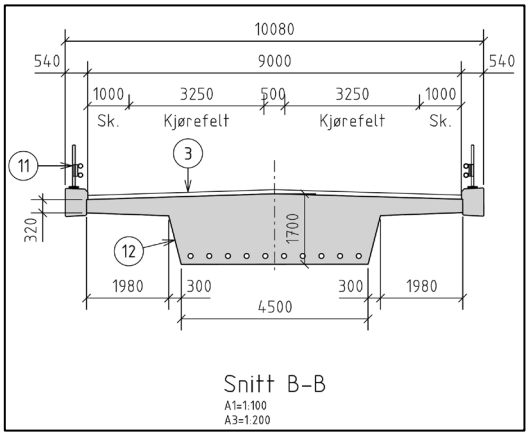
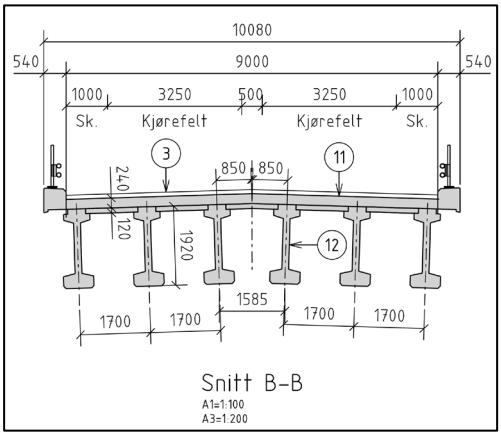
Figur 6-13: Visning av bru i plankartet som eget vertikalnivå 3 – over grunnen.

Brua vil ha en total lengde på 165 m og bredde 11,5 m. Landkarene vil ligge på cirka kote 152 moh på sørsiden av Driva og cirka kote 148 på nordsiden av Driva. Brua vil ha rett linje i horisontalplanet med fall mot nord. Brua vil støttes opp av pilarer ved brukarene, samt av to-tre pilarer fundamentert i løsmasser i elva. Brua vil erosjonssikres/plastres mot elvekanten.

6.3.4 Vurderte brualternativer

Som grunnlag for reguleringsplanen er det utarbeidet en forprosjektrapport med tilhørende tegninger for fem ulike brualternativer for ny bru over Driva ved Romfo. Alternativene er vurdert med hensyn til konstruksjonsutforming, fundamentering, byggbarhet, påvirkning på vassdraget, vedlikeholdsbehov og kostnader. Alle alternativene vurderes som teknisk gjennomførbare. De vurderte alternativene er beskrevet nedenfor. Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvilken bru Statens vegvesen ønsker å bygge. (Forprosjektrapport 10271867-01-RIBko-RAP-001, Multiconsult, datert 18.06.2026

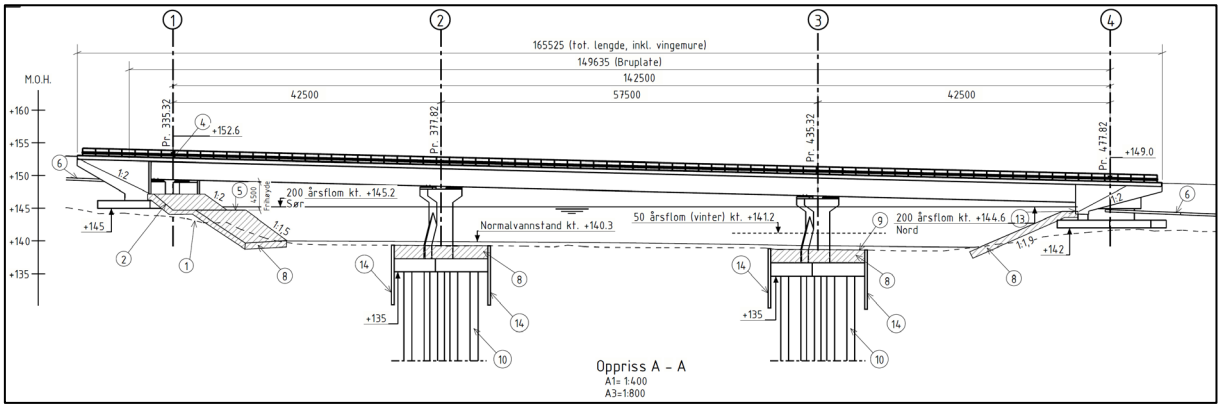
Alternativ 1 – Samvirkebru med stålbjelker og betongdekke	Alternativ 2 – Spennarmert betongkassebru
	

Alternativ 3 – Spennarmert betongbjelkebru	Alternativ 4 – Prefabrikkert betongelementbru
	

Figur 6-14 Sammenstilling av typiske tverrsnitt for de vurderte brualternativene. Figuren illustrerer prinsipielle forskjeller i bæresystem og konstruksjonshøyde mellom samvirkebru, betongkassebru, betongbjelkebru og prefabrikkert betongelementbru. Kilde: K-tegninger, Multiconsult.

Alternativ 1 – Samvirkebru med stålbjelker og betongdekke

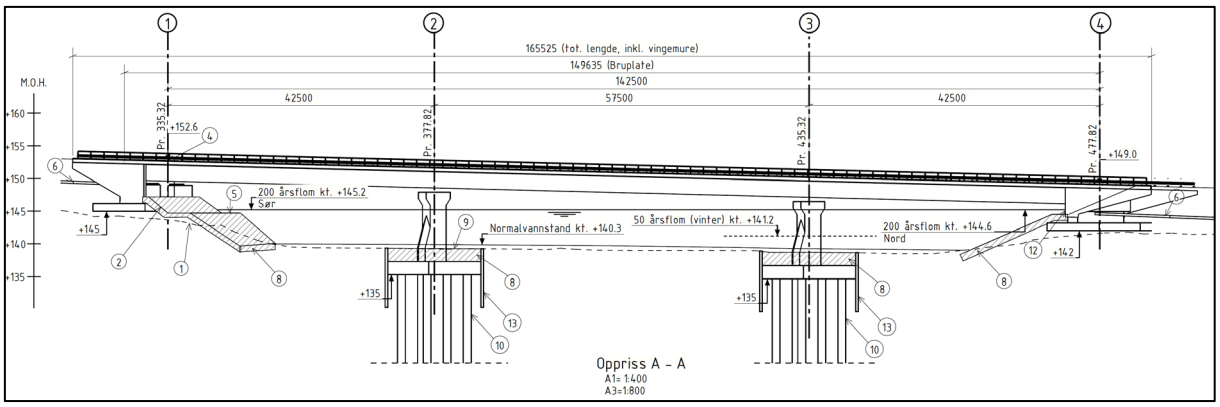
Alternativet er utformet som en kontinuerlig samvirkebru med to stålbjelker og plasstøpt betongdekke. Brua har tre spenn med samlet lengde på 142,5 meter og to søyleakser i Driva. Den relativt lave egenvekten gir redusert belastning på fundamentene sammenlignet med betongalternativene. Brua kan bygges ved sammenstilling på land og lansering over elva, noe som reduserer omfanget av arbeid i vassdraget.



Figur 6-15 Samvirkebru med stålbjelker og betongdekke, lengdesnitt (alternativ 1).

Alternativ 2 – Spennarmert betongkassebru

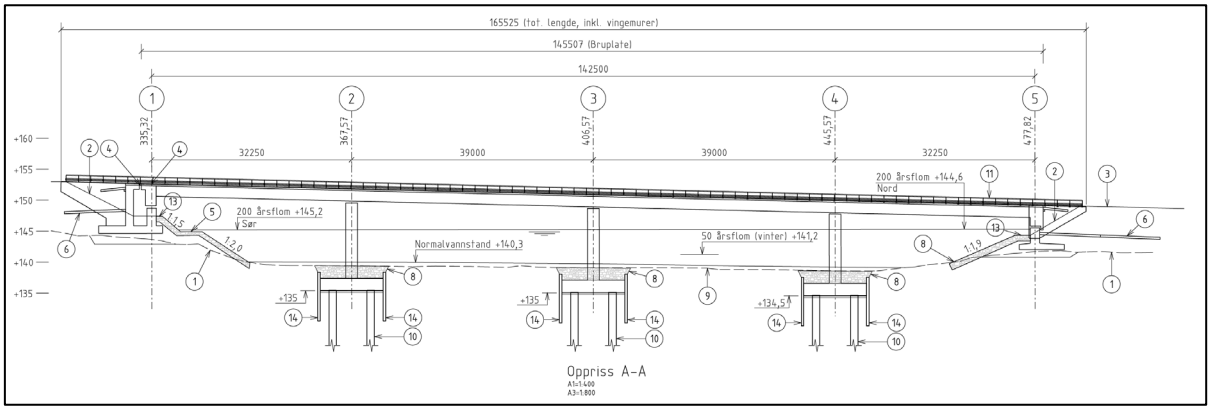
Alternativet er utformet som en kontinuerlig spennarmert betongkassebru med tre spenn og en total lengde på 142,5 meter. Brua har to søyleakser i Driva. Løsningen gir en stiv og robust konstruksjon med lave vedlikeholdskostnader, men har høyere egenvekt enn samvirkebrua og stiller dermed større krav til fundamenteringen.



Figur 6-16 Spennarmert betongkassebru, lengdesnitt (alternativ 2).

Alternativ 3 – Spennarmert betongbjelkebru

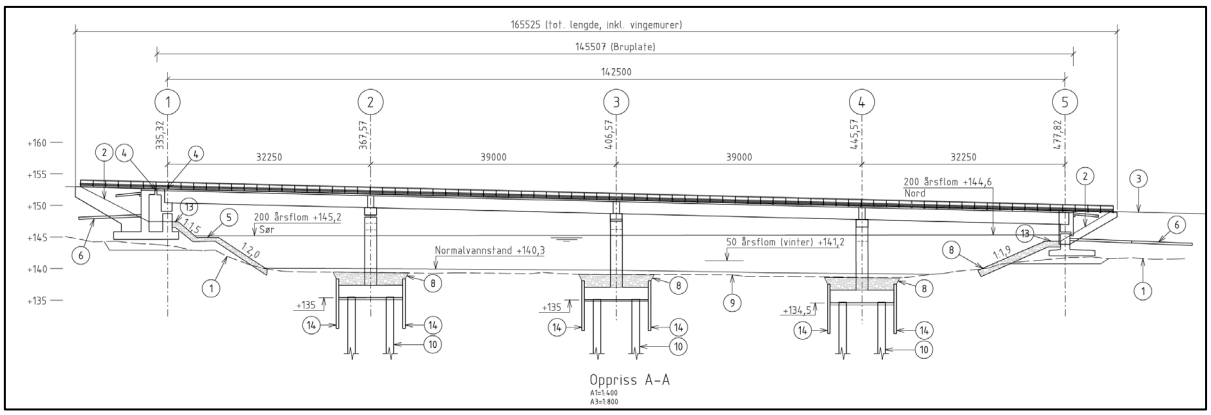
Alternativet består av en plasstøpt spennarmert betongbjelkebru med fire spenn og samlet lengde på 142,5 meter. Løsningen krever tre søyleakser i Driva og dermed mer omfattende fundamenteringsarbeider enn alternativ 1 og 2. Betongbjelkebru er en velkjent og robust brutype med god bestandighet og lavt vedlikeholdsbehov.



Figur 6-17 Plasstøpt spennarmert betongbjelkebru, lengdesnitt (alternativ 3).

Alternativ 4 – Prefabrikkert betongelementbru

Alternativet er utformet med prefabrikkerte spennarmerte betongbjelker og plasstøpt dekke. Brua har fire spenn og tre søyleakser i Driva. Høy grad av prefabrikasjon gir kortere byggetid enn de plasstøpte betongalternativene, samtidig som behovet for arbeid over elveløpet reduseres. Løsningen krever transport og montering av store prefabrikkerte elementer.



Figur 6-18 Prefabrikkert betongelementbru, lengdesnitt (alternativ 4).

Alternativ 5 – Aluminiumsbru

Alternativet er utformet som en kontinuerlig aluminiumskassebru med tre spenn og to søyleakser i Driva. Brua har en total lengde på om lag 150 meter. Den lave egenvekten reduserer belastningen på underbygning og fundamenter, og gir potensial for enklere fundamenteringsløsninger. Alternativet har begrenset erfaringsgrunnlag sammenlignet med stål- og betongbruer, og vurderes å ha større usikkerhet knyttet til utførelse og kostnader.

Sammenligning av alternativene

Samvirkebru, betongkassebru og aluminiumsbru kan etableres med to søyleakser i Driva, mens betongbjelkebru og prefabrikkert betongelementbru krever tre søyleakser. Færre søyleakser reduserer behovet for arbeider i vassdraget og omfanget av fundamenteringsarbeider. Alternativene representerer ulike avveininger mellom byggekostnad, byggetid, vedlikeholdsbehov og påvirkning på omgivelsene. Av de vurderte alternativene har samvirkebru lavest beregnet kostnad, mens aluminiumsbru har høyest kostnad og størst usikkerhet knyttet til gjennomføring.

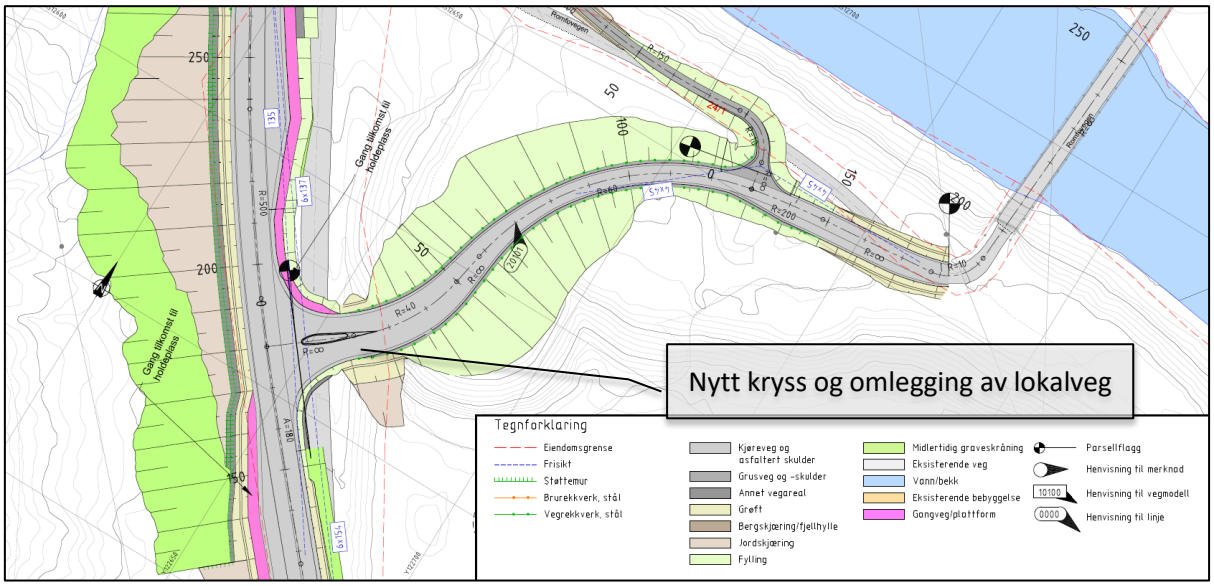
Tabell 6-4 Sammenligning av vurderte brukonsepter for ny bru over Driva. Alternativene er sammenstilt med hensyn til konstruksjonstype, omfang av inngrep i vassdraget, vedlikeholdsbehov, byggetid og kostnader.

ALTERNATIV	BRUTYPE	BRU-LENGDE (M)	ANTALL SPENN	SØYLEAKSER I DRIVA	VEDLIKEHOLDS-BEHOV	ANSLÅTT BYGGETID	ANSLÅTT KOSTNAD (MNOK)
1	Samvirkebru med stålbjelker og betongdekke	142,5	3	2	Moderat	13-16 måneder	132,4
2	Spennarmert betongkassebru	142,5	3	2	Lavt	15-19 måneder	138,9
3	Spennarmert betongbjelkebru	142,5	4	3	Lavt	16-20 måneder	148,5
4	Prefabrikkert betongelementbru	142,5	4	3	Lavt	14-18 måneder	137,8
5	Aluminiumsbru	150,0	3	2	Lavt	15-18 måneder	207,9

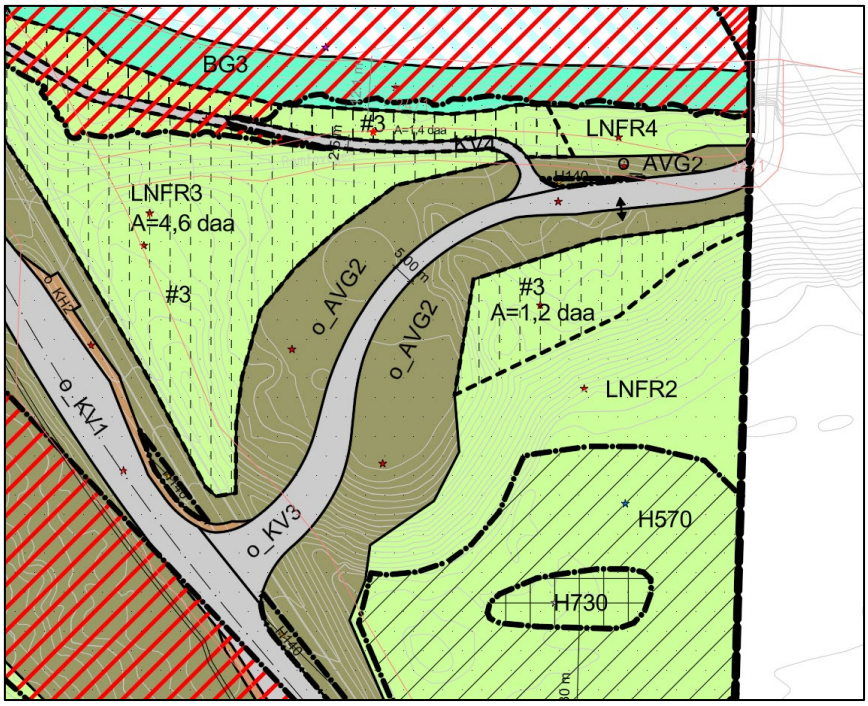
6.3.5 Romfovegen lokalveg, KV 2139 (felt o_KV3)

Eksisterende lokalveg KV 2139 planlegges flyttet ca. 80 m sørover, og nytt kryss etableres med Rv. 70. Lokalvegen vil derfor få ny vegtrase frem mot eksisterende Romfovegen bru. Vegen er markert med o_KV3 i plankartet og er offentlig. Vegen vil ha en total bredde på 5,0 m inkl. skulder. Hvert kjørefelt planlegges med en bredde på 2,5 m inkl. skulder. Lokalvegen planlegges med maksimalt 8 % stigning. I krysset mot Rv. 70 er det sikret frisikt med sikringssone H140 i plankartet, der det ikke tillates tiltak eller andre innretninger med høyde over 0,5 m. Det er lagt inn ekstra vegbredde like før Romfobrua for møteplass.

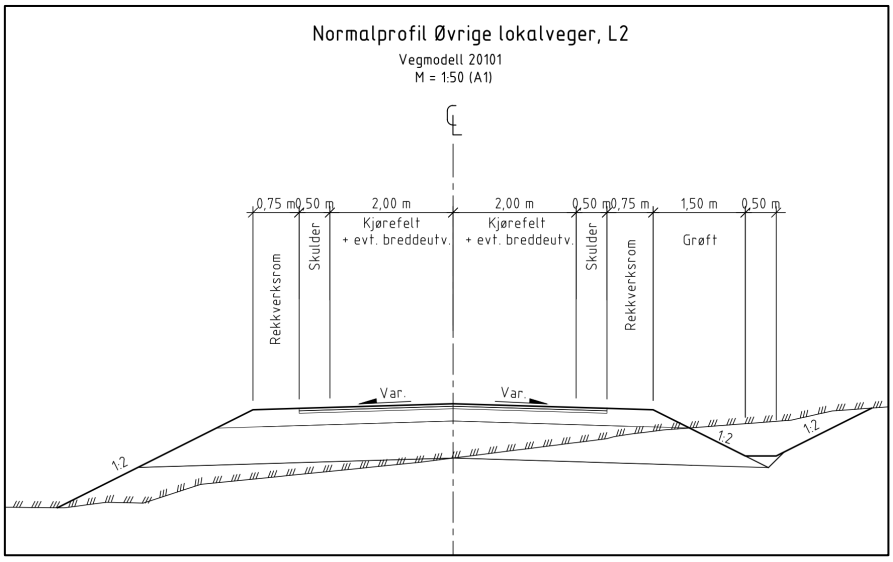
Fra o_KV3 er det lagt inn en avkjøring til LNFR2 (ved møteplass). Avkjøringen er markert med en avkjøringspil i plankartet, som vist i figuren nedenfor.



Figur 6-19: Lokalvegen Romfovegen planlegges med kjørefeltbredde inkl. skulder på 2,5 m, totalt 5 m for begge kjørefelt. Kilde: Tegning D101, Multiconsult.



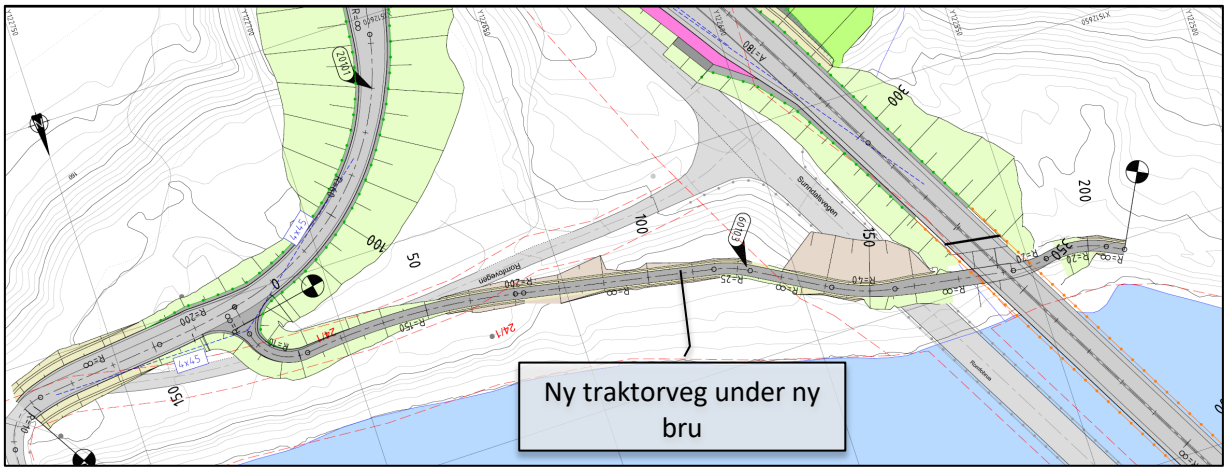
Figur 6-20: Utklipp fra plankartet ved kjøreveg o_KV3.



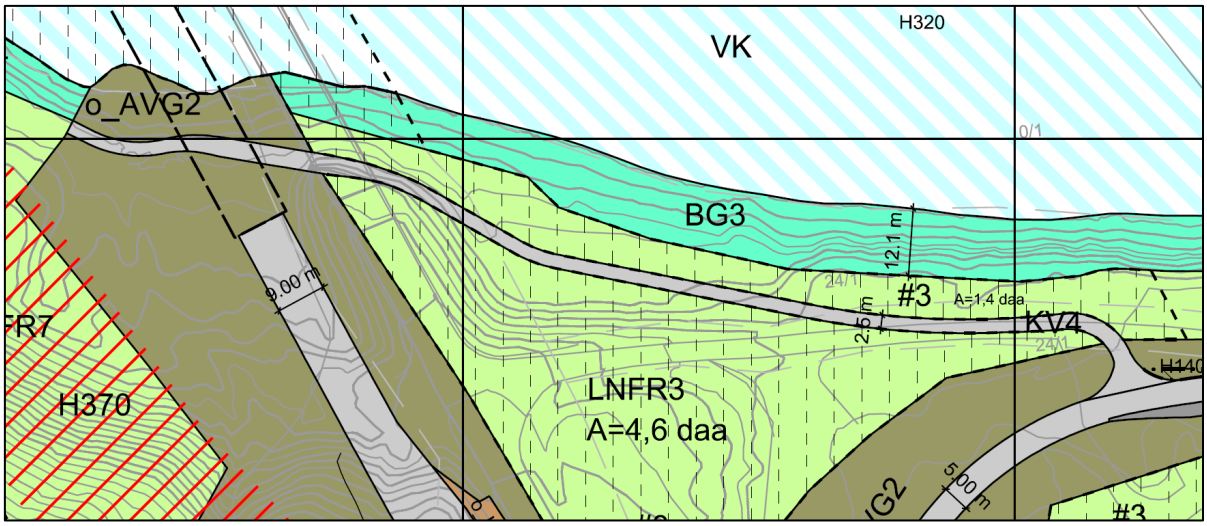
Figur 6-21: Normalprofil Øvrige lokalveger, L2, Kilde: Tegning F104, Multiconsult.

6.3.6 Ny driftsveg under Rv. 70, landbruksveg klasse 7 / 8 (felt KV4)

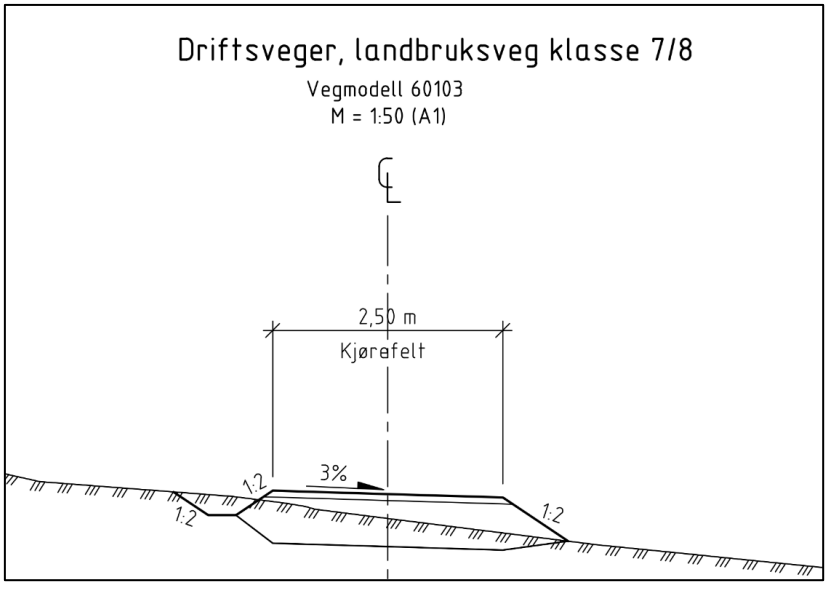
På sørsiden av Driva planlegges det ny privat driftsveg under ny bru Rv. 70 over Driva. Vegen vil etableres med maksimal stigning på 10 % og vil etableres iht. landbruksveg klasse 7/8. Driftsvegen er en erstatning for driftsveg sør for brua som i dag har avkjørsel direkte fra riksvegen. Ved bruk av denne driftsvegen vil man derfor slippe å krysse riksvegen slik man tidligere måtte.



Figur 6-22: Privat traktorveg under ny Romfo bru, med kryss fra kv. 2139 Romfovegen. Kilde: Tegning D102, Multiconsult.



Figur 6-23: Utklipp fra plankartet ved kjøreveg KV4.



Figur 6-24: Normalprofil driftsveg, landbruksveg klasse 7/8, Kilde: Tegning F104, Multiconsult.

6.4 Annen veggrunn – tekniske anlegg og grøntareal (o_AVG)

Områdene langs ny kjøreveg reguleres i hovedsak til annen veggrunn – grøntareal. Områdene er offentlige. Innenfor arealene er det tillatt med oppfyllinger og landskapstilpasninger som vist i O-tegninger. Det er videre tillatt med etablering av nødvendige tekniske installasjoner som ikke er til hinder for områdets bruk som del av trafikkområdet.

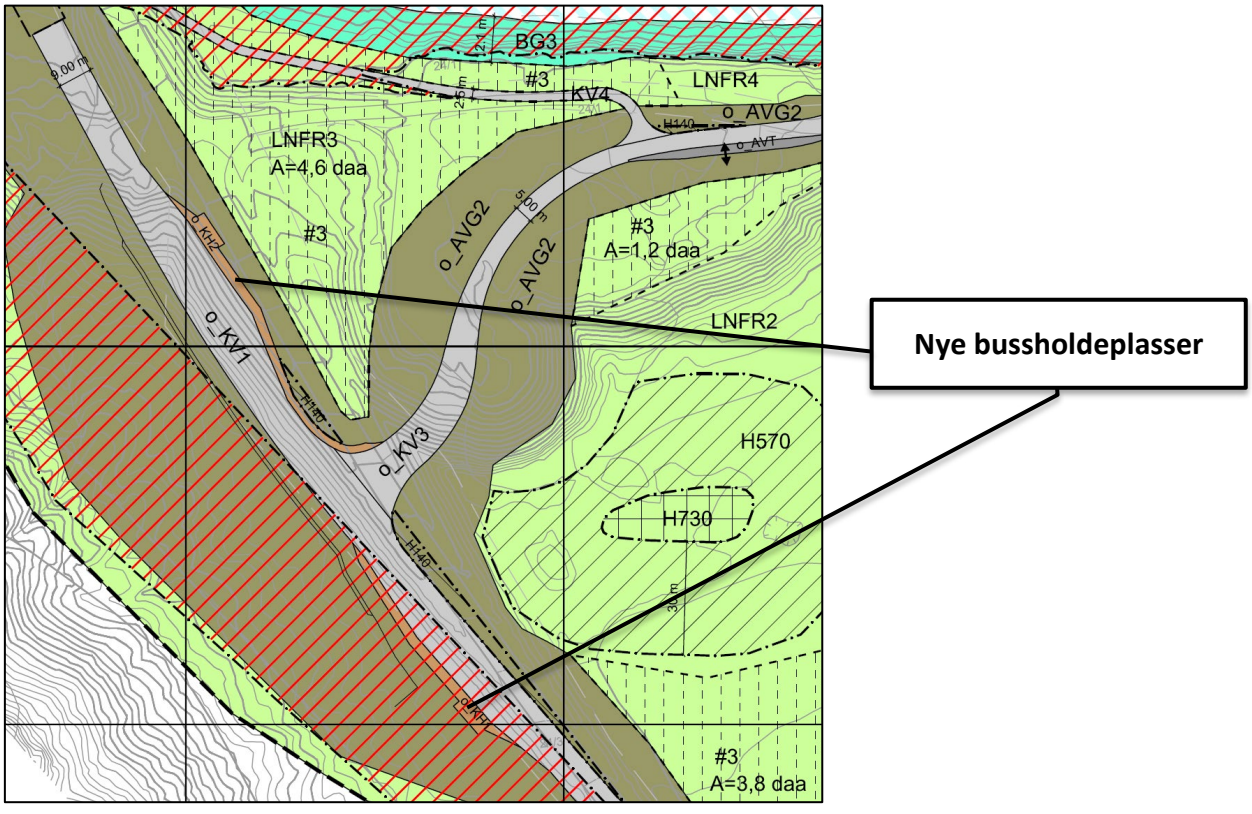
Det tillates å etablere murer inntil 7 meter over terrenghøyde.

Bestemmelser knyttet til områdene sier at kantsonen langs Driva skal bevares så langt det lar seg gjøre. Der det ikke er mulig, skal vegetasjon reetableres. Det er også krav til at terrengbearbeiding og tilsåing i kantsonen skal utføres på en skånsom måte. Ved revegetering av området skal det benyttes eksisterende vekstmasser og stedegne arter.

Det stilles videre krav om at det skal tas særlige hensyn ved revegetering og istandsetting for at kantsonen opprettholder sin økologiske verdi. Det er ikke tillatt å benytte pukk og sprengt stein permanent som kan gi skader på fisk. Det er likevel tillatt å bruke slike fyllmasser midlertidig i kortere perioder, under forutsetning at det fjernes i god tid før situasjoner med høy vannføring/flom. Anleggsgjennomføring og tiltak skal skje med minst mulig skade i tilliggende vassdrag.

6.5 Kollektivholdeplass (felt o_KH)

Langs ny riksveg (o_KV1) er det lagt til rette for å etablere to offentlige busslommer/holdeplasser for busstransport. Busslommene er markert med o_KH og er plassert på hver sin side av Rv. 70 like ved kryss til KV 2139 Romfovegen. Busslommene er planlagt i henhold til vegnormal N100, og erstatter dagens busslommer i området som ikke er i henhold til vegnormalen. Holdeplassene er lagt nærest mulig krysset til KV 2139 for å gi kortest mulig gåavstand til lokalvegen som leder til boliger i området.



Figur 6-25: Nye bussholdeplasser er vist i plankartet med feltnavn o_KH1 og o_KH2.

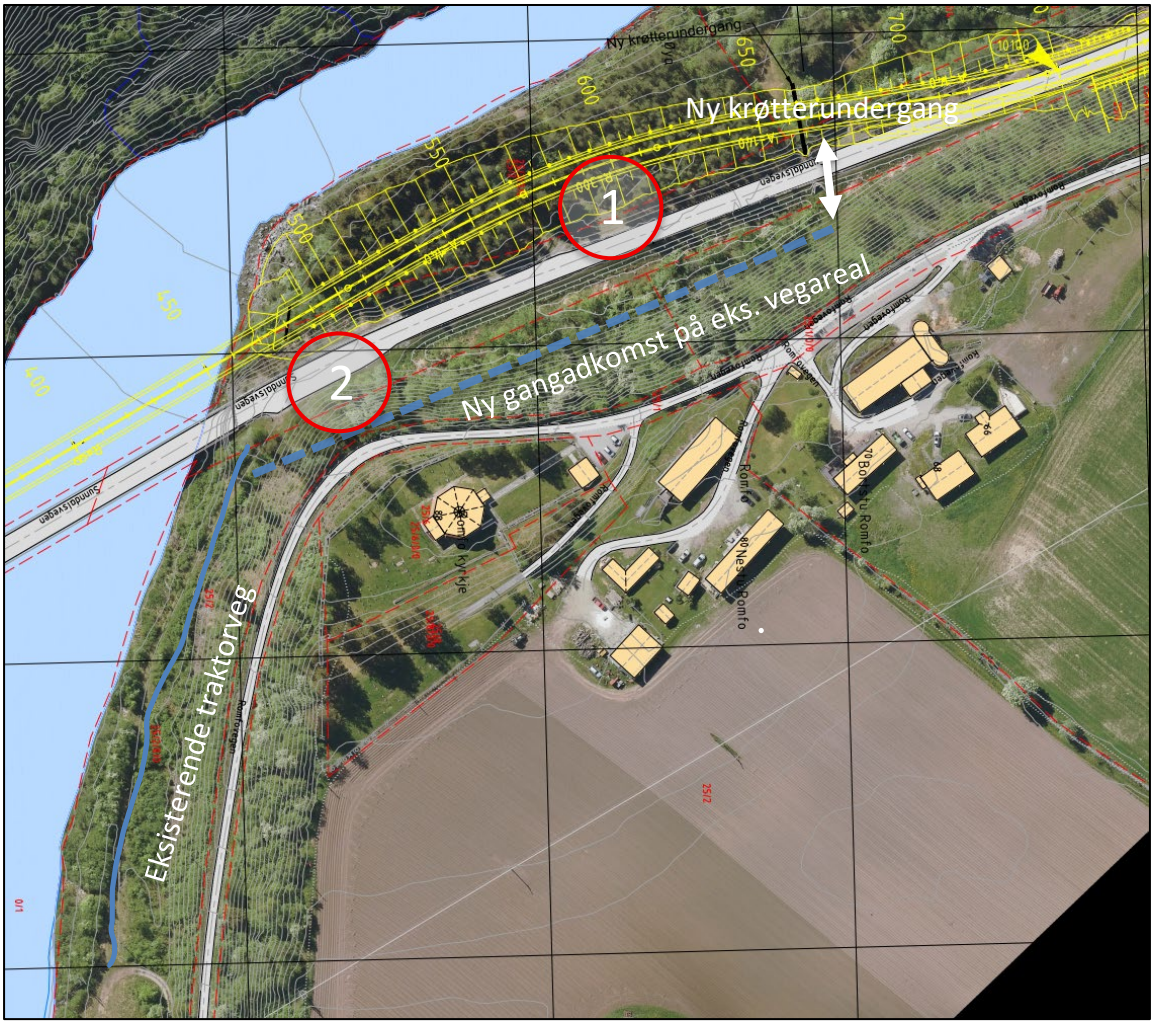
6.6 Myke trafikanter

Trafikkgrunnlaget på strekningen er generelt for lavt til at det er aktuelt å etablere et separat tilbud for gående og syklende langs rv. 70. I forbindelse med planarbeidet har det kommet innspill om å etablere en sti mellom ny busslomme på sørvestsiden av rv. 70 og ny driftsveg under brua. Dette alternativet er ikke tatt inn i planforslaget, da det er vurdert å kunne medføre økt risiko for uregulert kryssing av rv. 70.

Det er likevel gjort tiltak for å ivareta gående som benytter kollektivtilbudet. Busslommene er plassert så nær krysset med lokalvegen som mulig, og det er satt av ekstra areal innenfor holdeplassområdene slik at det kan etableres gangareal/gangrepo fram til lokalvegen. Løsningen gir bedre tilgjengelighet og trafikksikkerhet for gående som skal til og fra holdeplassene.

6.7 Sone for undergang (#5) - Erstatning for fjerning av avkjørsler ved rv. 70

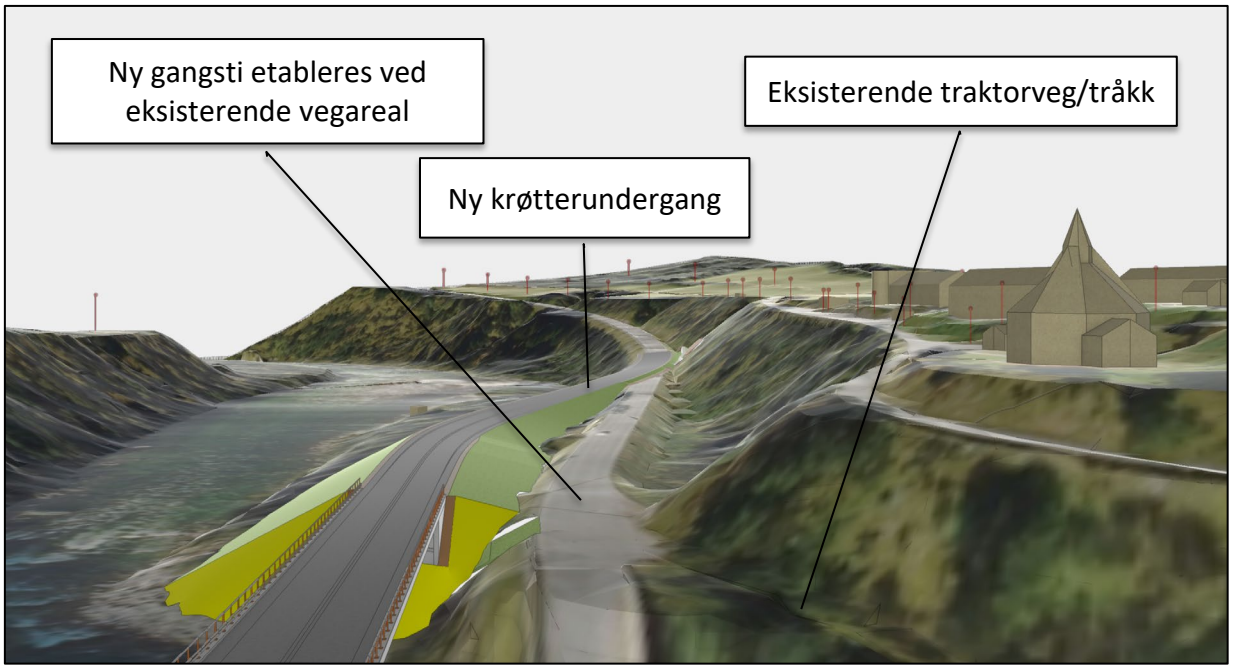
På nordsiden av Romfo bru og Driva vil to driftsavkjørsler fjernes, se markering i figuren nedenfor (punkt 1 og 2). Det er vurdert at trafikksikkerheten blir for dårlig om disse avkjørslene opprettholdes. Avkjørselen nærest Driva, punkt 2 i figuren, vil få dårlig sikt på grunn av brurekkverk som etableres langs ny bru. Avkjørsel ved punkt 2 gir adkomst til et område som i eksisterende situasjon også har adkomst fra den lokale vegen (Romfovegen). I fremtidig situasjon kan dette området nås fra Romfovegen og eksisterende traktorveg. Videre kan man nå område 1 ved at det etableres av ny gangsti på eksisterende vegareal og en ny undergang under ny riksveg 70.



Figur 6-26: I kartet vises avkjørsler direkte fra riksvegen som utgår av trafikksikkerhetshensyn (markert med 1 og 2), og ny adkomst i blå linje og ny krøtterundergang i hvit pil. Kilde: Tegning B102, Multiconsult.

Det er en undergang under dagens rv. 70 ca. ved område 1. Denne ble tidligere benyttet til flytting av krøtter på beite. Denne undergangen erstattes av en ny undergang/rørgang under ny rv. 70. Denne rørgangen vil bli dimensjonert for myke trafikanter.

Undergangen sikres gjennom et bestemmelsesområde i plankartet og med tilknyttede bestemmelser, jf. #5 Sone for undergang, som tillater etablering av undergang for myke trafikanter/krøtterundergang under kjøreveg o_KV1 (riksveg 70). Undergangen tillates etablert med en bredde på 2 meter, og høyde på 2 meter. Traktorvegen i vest som i dag går ned til gapahuk ved elva, med direkte adkomst fra rv. 70, erstattes dermed med gangadkomst. Undergangen vil ikke kunne brukes av motoriserte kjøretøy som bil og traktor.



Figur 6-27: Ny gangsti legges i område ved eksisterende veg, og ledes til ny krøtterundergang. Undergangen er ikke dimensjonert for motoriserte kjøretøy. Det vil kun være adgang for gående og syklende på vestsiden av vegen.

6.8 Midlertidige rigg- og anleggsområder

6.8.1 Midlertidige bygge- og anleggsområder langs vegarealer (#2)

Langs vegarealene er det satt av arealer til midlertidig bygge- og anleggsområde, merket med #2 i plankartet. Disse skraverte områdene viser belter langs vegen som må beslaglegges og tas i bruk midlertidig i anleggsfasen for å bygge vegen. Det er generelt lagt inn en sone på 10 m utenfor annen veggrunn – grønnstruktur, med avvik enkelte steder for å tilpasse til terrengforhold og kulturminner.

I henhold til bestemmelser tillates det rydding av skog, oppføring av midlertidige anlegg, brakkerigg, lager/verkstedbygg, anleggsveger, midlertidig vegomlegging, passeringslommer, oppstillingsplasser for maskiner, lagring av materialer og utstyr og mellomlagring og sortering av masser knyttet til gjennomføringen av tiltaket.

Det stilles videre krav til at terrenget i kantsonene til elva innenfor blå/grønnstruktur (felt BG) skal dokumenteres før byggestart og etter ferdigstilling av anlegget.

De hydrauliske forholdene skal være så like som mulig som før anleggsstart. Det er ikke tillatt å benytte pukk og sprengt stein permanent som kan gi skader på fisk. Det er likevel tillatt å bruke slike

fyllmasser midlertidig i kortere perioder i tider, under forutsetning at det fjernes i god tid før situasjoner med høy vannføring/flom.

6.8.2 Midlertidig rigg- og anleggsområde (#3)

Innenfor planområdet er det avsatt et midlertidig riggområde på østsiden av riksvegen sør for Romfo bru, ved tidligere masseuttak og ett midlertidig riggområde mellom ny lokalveg og planlagt traktorveg. De samme planbestemmelsene som for #2, gjelder også i dette området.

6.8.3 Midlertidig anleggsområde i elva (#4)

For å sikre gjennomføringen av tiltak tilknyttet brukonstruksjonen, er det avsatt et eget midlertidig anleggsområde i elva. Innenfor dette anleggsområdet er det tillatt midlertidige anleggstiltak i forbindelse med bygging av ny bru og flom- og erosjonssikring.

Det er ikke tillatt med midlertidige anleggstiltak som forandrer hydrauliske forhold i vassdraget Driva (VK) på en slik måte at det kan føre til varig skade for det biologiske mangfoldet. De hydrauliske forholdene skal være så like som mulig som før anleggsstart.

Det stilles krav om at eksisterende brupilarer i elva forutsettes fjernet ned til elvebunnen.

6.9 Landbruk, natur og friluftslivsformål (felt LNFR1-LNRF5)

Områdene merket med LNFR i plankartet reguleres til landbruk, natur- og friluftsformål. Disse områdene kan benyttes til tiltak som er nødvendig for drift av næringsmessig landbruk og tilrettelegging for friluftslivet.

Dyrka mark skal beskyttes mot at stein trenger ned i jordsmonnet og mot spredning av ugress og plantesykdommer. Tidligere veganlegg skal tilbakeføres til natureng, ved bruk av stedegen vegetasjon. Det tillates å etablere stikkrenner og grøfter for håndtering av overvann.

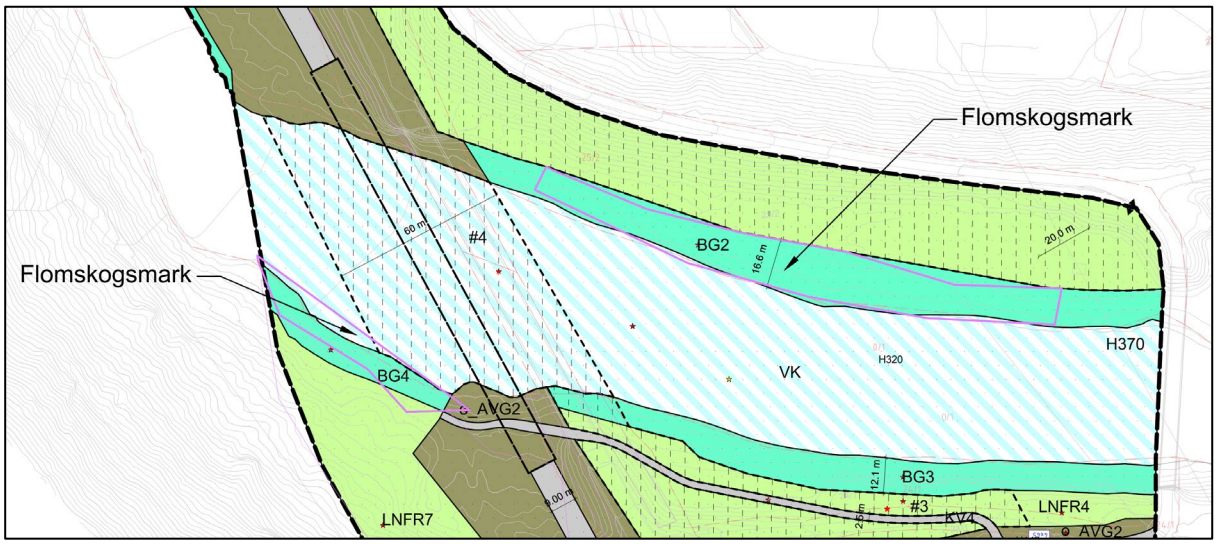
Det skal etableres gangsti i en hensiktsmessig trasé innenfor felt LNFR5 og frem til ny krøtterundergang (bestemmelsesområde #5). Gangstien skal etableres på deler av arealet til eksisterende riksveg og kobles på eksisterende traktorveg innenfor LNFR_5.

Innenfor felt LNFR2 tillates etablering av gjødselkum, adkomst, snuhammer og lagringsområde for rundballer. Eksisterende gjødselkum i området skal kunne benyttes som i dag gjennom anleggsfasen, og skal ved behov flyttes til midlertidig lokalisering i anleggsfasen, med midlertidig adkomst dimensjonert for dagens bruk.

6.10 Blå/grønnstruktur langs Driva (felt BG)

I områdene utenfor samferdselsformålene i planen langs elva er det lagt inn et belte med blå/grønnstruktur. Det er lagt inn en generell bredde på 10 m som grunnprinsipp for disse områdene, men også bredere og smalere bredder forekommer i planforslaget. Der disse beltene er mindre enn 10 m er det fordi vegutbyggingen krever disse arealene for å kunne etableres.

I planområdet er det gjort registreringer av flomskogsmark, og disse er delvis hensyntatt i planforslaget. Lilla markeringer i kartet under viser avgrensningen av naturtypene. Der det er mulig har blå/grønnstruktur fått et bredere belte for å ivareta naturtypen.

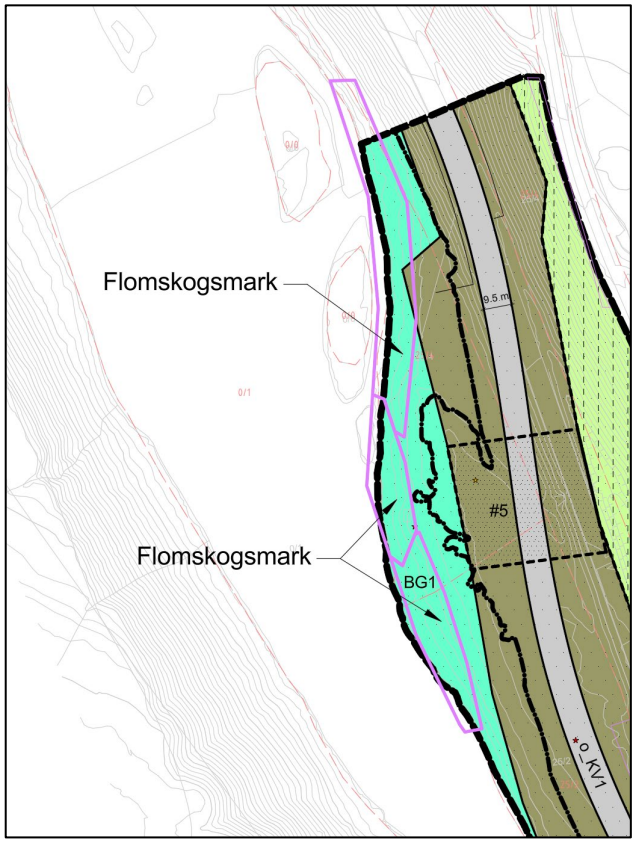


Figur 6-28: Lilla omriss viser områder registrert som den sårbare naturtypen flomskogsmark i naturtypekartlegging i forbindelse med planarbeidet.

Kantsonene mot vassdraget skal i hovedsak bevares, og det tillates derfor ikke etablering av anlegg eller bygg innenfor området, eller andre tiltak som kan skade vegetasjon og naturmiljø på land eller i vassdraget Driva.

Det tillates midlertidig anleggsvirksomhet innenfor bestemmelsesområde #2 men ikke permanente konstruksjoner.

I områder hvor kantsone fjernes helt eller delvis i forbindelse med midlertidig anleggsvirksomhet, skal denne reetableres med stedegen vegetasjon og lokale masser. Etter istandsetting skal den økologiske funksjonen til kantsonen være tilsvarende eksisterende situasjon eller bedre.



Figur 6-29: Lilla omriss viser områder registrert som den sårbare naturtypen flomskogsmark i naturtypekartlegging i forbindelse med planarbeidet.

6.11 Naturområde og friluftsområde i sjø og vassdrag (felt VK)

Elva Driva reguleres til naturområde i sjø og vassdrag.

Det er ikke tillatt med tiltak i elva eller langs elvebredden som påfører varig skade for det biologiske mangfoldet eller reduserer vassdragets økologiske funksjon. Det er ikke tillatt å benytte pukk og sprengt stein eller annen fyllmasse med skarpe kanter, som kan gi skader på fisk.

Innenfor formålet tillates ikke permanente konstruksjoner eller inngrep i vannstrengen. Unntaket er i forbindelse med etablering av brusøyler i vassdraget og nødvendig erosjonssikring (plastring) av brukar, jf. planbestemmelser knyttet til felt o_KV2.

Store kampesteiner i elveløpet skal så langt det lar seg gjøre, ikke endres eller fjernes. Dersom brupilarer og fundamentering av disse kommer i konflikt med kampesteinene, skal habitatet og de hydrauliske forholdene som kampesteinene skapte, gjenskapes. Dette kan skje ved utplassering av nye steiner. Bygging av brupilarer og fundamenter skal skje utenfor flomsesong.

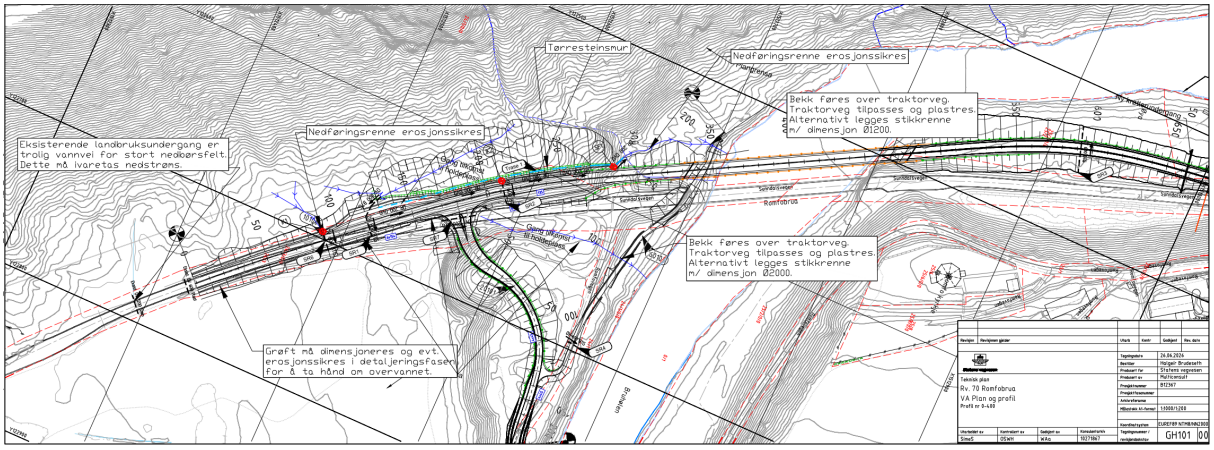
Ved igjenfylling av masser på elvebunnen i forbindelse med etablering av bru skal størrelse og plassering av stein på elvebunnen være slik at det sikres gode oppvekstforhold for fisk tilsvarende eksisterende forhold eller bedre. Dette gjelder for elvebunnen opp til vannlinje ved normal vannføring.

Eksisterende bru over Driva skal rives. Alle konstruksjoner og elementer til eksisterende bru som ligger over elvebunnen, skal fjernes. Eksisterende konstruksjoner og elementer under elvebunnen skal ikke fjernes.

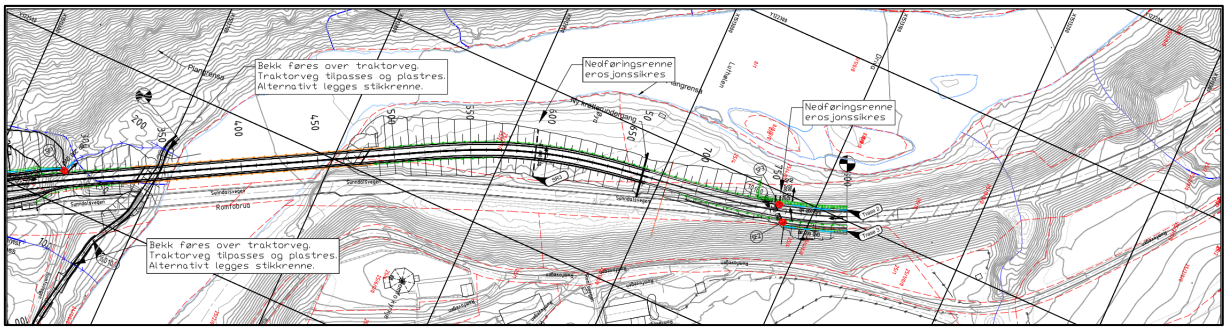
6.12 Overvannshåndtering

I forbindelse med prosjektet skal det prosjekteres en ny overvannshåndtering. Den nye løsningen er prosjektert etter kapittel 2 i N200 *Vegbygging*. For beregninger for overvannet benyttes det 100 års gjentaksintervall på nedbørshendelser, med en klimafaktor på 1,4. Dette skal sikre at overvann og bekkevann fortsatt transporteres på en kontrollert og hensiktsmessig måte frem til elva, uten å medføre skade på veg, konstruksjoner eller omgivelser.

Elver/bekker som renner i området håndteres med terrenggrøfter, tegningene nedenfor. Det er foreslått nye stikkrenner, drensledning, samt åpne grøfter for å sikre kontrollert avledning av overvann og bekkevann frem til elva Driva, samtidig som eksisterende dreneringsfunksjoner opprettholdes. Det er ikke registrert verken private eller kommunale vannforsynings- eller avløpsanlegg i området.



Figur 6-30: Tegningen viser nye stikkrenner, drensledning, samt åpne grøfter for å sikre kontrollert avledning av overvann og bekkevann frem til elva Driva, samtidig som eksisterende dreneringsfunksjoner opprettholdes. Tegning GH101, Multiconsult.



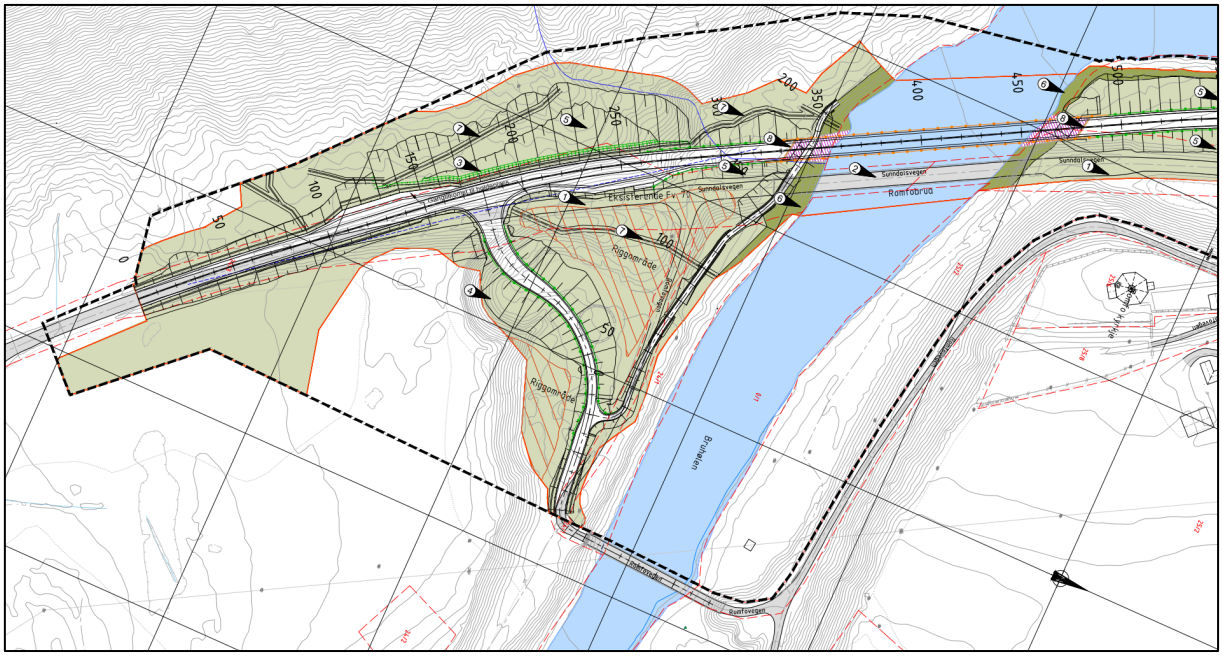
Figur 6-31: Se figurtekst over. Tegning GH102, Multiconsult.

6.13 Landskap og terreng

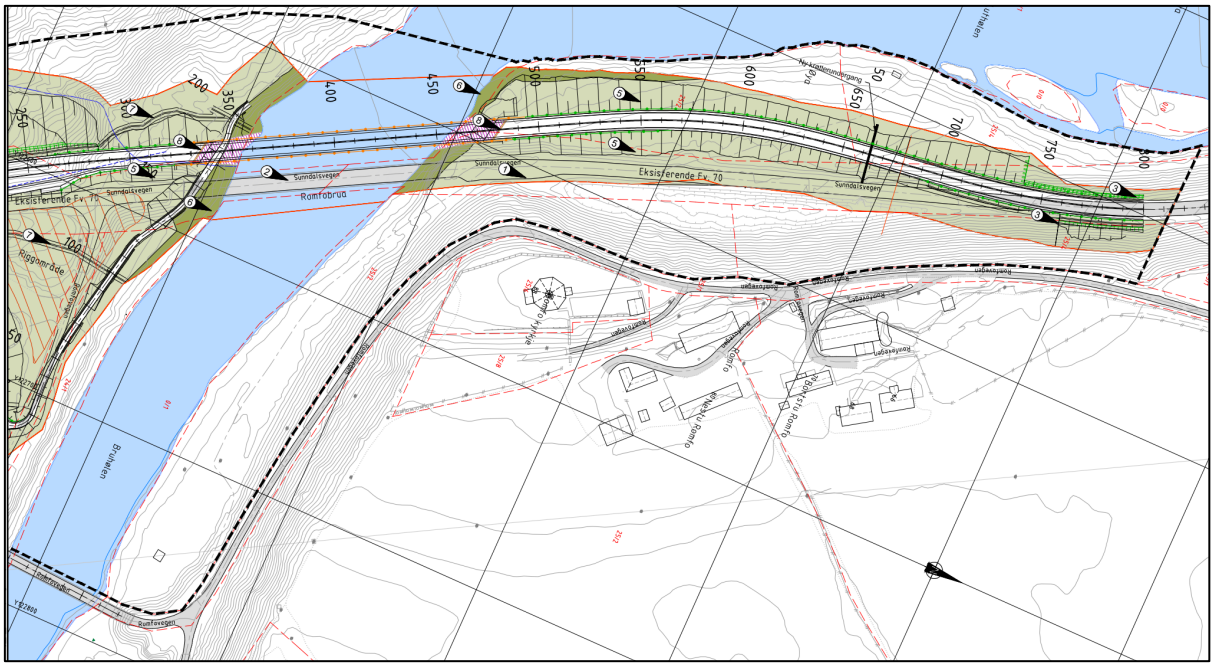
Terrenginngrepene skal formes slik at de berørte områdene har myke overganger til landskapet rundt. Helningene skal som hovedregel være på maksimalt 1:2, i arealkritiske områder kan det tillates en helning på 1:1,5. Når terrengforming ikke er tilstrekkelig for å ta opp sprang i terrenget skal støttemurer benyttes.

For å få et stedegent artsmangfold skal det øverste laget av de eksisterende jordmassene og undergrunnsmassene skrapes av, og mellomlagres separert slik at de kan brukes til revegetering med stedlig frøbank. Eksisterende vegetasjon skal bevares så lang det lar seg gjøres, spesielt langs elvekanten.

Ved igjenfylling av elvebunnen etter anleggsfasen skal substratet være tilsvarende opprinnelig forhold eller bedre. Skarpe steiner fra sprengning må ikke brukes da det kan føre til skade på fisk. Det er ønskelig at opprinnelige masser fra elva gjenbrukes. Eksisterende kampesteiner skal bevares så lang det lar seg gjøre. Dersom fundamentering kommer i konflikt med kampestein, skal habitatet og de hydrauliske forholdene gjenskapes.



Figur 6-32: Landskapsplan for Romfo bru. Tegning O101, Multiconsult.



Figur 6-33: Landskapsplan for Romfo bru, Tegning O102, Multiconsult

6.14 Kulturminner

6.14.1 Bevaring kulturmiljø (hensynssone H570)

Det er lagt inn hensynssone (vernesone) rundt automatisk freda kulturminne ID 107925. Innenfor området skal kulturlandskapet med sin naturlige vegetasjon tas vare på og skjøttes på en god måte. Planbestemmelser sikrer at det ikke er anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme verneområdet eller framkalle fare for at det kan skje. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvariske myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

6.14.2 Båndlegging etter lov om kulturminner (hensynssone H730)

Området inneholder ett automatisk freda kulturminne og er merket med H730 i plankartet. Innenfor området stilles det krav i bestemmelser til at den naturlige vegetasjon skal tas vare på. Det er videre ikke anledning til å sette i gang med graving eller andre tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme det freda kulturminnet og verneområdet eller framkalle fare for at det kan skje, jfr. Kulturminneloven § 3. Eventuelle tiltak må godkjennes av rette antikvarisk myndighet ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

6.14.3 Kulturminne som søkes frigitt (#1-1 – #1-2)

Områdene markert med bestemmelsesområde #1-1 og #1-2 i plankartet er kulturminner som søkes frigitt gjennom reguleringsplanen, henholdsvis Ørsund I, Kokegroper ID 283916 og Ørsund II, Kokegrop ID 283917-0. Kokegropene er undersøkt/fjernet i forbindelse med undersøkelser av kulturminner i regi av Fylkeskommunen, og var tydelig skadet av moderne jordbruk.

6.15 Flomfare og erosjonssikring

For å ivareta sikkerhet mot flom er det gjennomført hydrologiske og hydrauliske vurderinger av ny bru over Driva. Beregningene er lagt til grunn for utforming av brua og tilstøtende veganlegg. Planlagt bru tilfredsstiller kravene til sikker byggehøyde ved dimensjonerende 200-årsflom inkludert klima- og usikkerhetspåslag.

I plankartet er det avsatt hensynssone H320 Flomfare i samsvar med beregnet flomutbredelse for dimensjonerende flom. Hensynssonen skal synliggjøre områder som kan bli berørt ved større flomhendelser og gi grunnlag for nødvendige restriksjoner og hensyn ved framtidige tiltak.

Planforslaget omfatter også nødvendige tiltak for erosjonssikring ved landkar, pilarer, veganlegg og øvrige terrenginngrep innenfor flomutsatte områder. Endelig dimensjonering og detaljutforming av erosjonssikringen vil bli fastlagt i senere prosjekteringsfaser.

6.16 Geotekniske forhold

Planforslaget omfatter etablering av ny bru over Driva med tilhørende vegomlegginger, fyllinger, skjæringer og terrenginngrep. De geotekniske vurderingene viser at tiltaket lar seg gjennomføre innenfor planområdet, men at det vil være behov for nærmere prosjektering av fundamentering, fyllinger, skjæringer og eventuelle støttekonstruksjoner i senere planfaser.

For brua er både direktefundamentering og pelefundamentering vurdert som mulige løsninger. Valg av endelig fundamenteringsprinsipp vil avhenge av resultatene fra supplerende grunnundersøkelser og detaljprosjektering. Direktefundamentering vurderes som den mest kostnadseffektive løsningen dersom grunnforholdene er tilstrekkelig gode. Dersom dette ikke kan dokumenteres, kan pelefundamentering bli nødvendig.

Langs vegstrekningene inngår det fyllinger med høyder på opptil om lag 10 meter, skjæringer og lokale støttekonstruksjoner. Foreløpige vurderinger viser at permanente fyllinger og skjæringer kan etableres med helning 1:2, mens det ved søndre landkar kan være aktuelt med brattere helning. Endelig utforming vil bli fastlagt gjennom detaljprosjekteringen.

Det er lagt til grunn at supplerende grunnundersøkelser skal gjennomføres før byggeplanfasen for å dokumentere stabilitet, setningsforhold og fundamenteringsløsninger.

6.17 Høyspent

Det er lagt inn faresone knyttet til høyspentlinjer gjennom planområdet, markert med H370 i plankartet. For høyspentlinjen som går på sør-vestsiden av rv. 70 med spenning på 145 kV, er det lagt inn en 80 m bred faresone, 40 m til hver side av linja. For høyspentlinjen som går på østsiden av rv. 70 med spenning 22 kV er det lagt inn en 20 m bred faresone, 10 m til hver side av linja. Faresonene er sikret med planbestemmelser som sikrer at det ikke tillates bebyggelse innenfor sone H370.

6.18 Støy

Det er gjennomført støyberegninger for planlagt situasjon. Beregningene viser at tiltaket ikke utløser behov for støyskjerming eller andre særskilte støyreduserende tiltak. Reguleringsplanen inneholder derfor ikke egne arealer eller tiltak for støyavskjerming.

6.19 Deponi for overskuddsmasser

Det er behov for å deponere overskuddsmasser fra tiltaksområdet som ikke kan benyttes innenfor planområdet. Overskuddsmasser vil bli permanent deponert på areal som ble regulert på Østre Røyhjellen i forbindelse med detaljreguleringsplan for rv. 70 Fale bru, se punkt 2.2 og 2.4 i kapittel 2. Planområdet for permanent massedeponi ved Røyhjellen gård er ca. 69,1 dekar og har gnr/bnr 33/1, 33/2. Deponiområdet ligger ca. 8,2 km nord-vest for Romfo bru.

6.20 Miljøoppfølging

Ytre miljøplan

I planbestemmelsene stilles det krav om at det skal utarbeides en ytre miljøplan (YM-plan) for anleggsfasen, jf. krav gitt i Statens vegvesens håndbok R760. Planen skal sikre at føringer og krav knyttet til blant annet naturmiljø, vassdrag, fremmede arter, dyrkamark, nærmiljø, forurensning og landskapsbilde blir ivaretatt. Nødvendige beskyttelsestiltak i henhold til YM-planen skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Hensyn til vannmiljø og akvatisk fauna

Ved planlegging, bygging og drift av ny bru skal det gjennomføres tiltak for å redusere negative virkninger for naturmiljøet i og langs Driva. Det skal tas særskilt hensyn til vassdragets betydning som leveområde for anadrom fisk og annen akvatisk fauna. Arbeid i og langs vassdraget skal gjennomføres på en skånsom måte, og inngrep skal begrenses til det som er nødvendig for gjennomføring av tiltaket.

Flomskogsmark og kantsoner

Planen stiller krav til ivaretakelse og reetablering av kantvegetasjon langs elva, bevaring eller reetablering av viktige habitatstrukturer i vassdraget og tilbakeføring av berørte arealer etter anleggsfasen. Det skal også tas særskilte hensyn til den registrerte flomskogsmarken langs Driva. Der inngrep i kantsonen eller flomskogsmarken ikke kan unngås, skal områdene reetableres med stedegen vegetasjon og lokale masser slik at de økologiske funksjonene opprettholdes eller forbedres. Ved tiltak i elva skal elvebunn og strandsoner istandsettes slik at økologiske funksjoner opprettholdes eller forbedres sammenlignet med situasjonen før tiltaket. Store kampesteiner i elveløpet skal så langt som mulig bevares, da disse utgjør viktige skjul- og hvileområder for fisk.

Hensyn til arter

Ved rydding av skog og vegetasjon skal det tas hensyn til mulige leveområder for fugl og flaggermus, og unødvendig fjerning av eldre trær skal unngås der dette er praktisk mulig.

Fremmede arter

Det er registrert fremmede arter med svært høy økologisk risiko innenfor planområdet. For å redusere risikoen for spredning skal forekomstene kartlegges nærmere før anleggsstart og håndteres i tråd med gjeldende regelverk og føringer i YM-planen. Ved flytting og lagring av masser skal det tas særskilte hensyn for å unngå spredning av frø, røtter og plantemateriale. Ved revegetering skal det benyttes stedegne arter og masser som ikke inneholder fremmede arter.

Arbeid i vassdrag

Utfylling og avrenning av slam eller partikler kan være negativt for fisk og annet vannlevende liv. Det skal derfor benyttes masser som er egnet for vassdragsmiljøet. Permanente fyllinger av pukk, sprengstein eller andre masser med skarpe kanter skal unngås, da slike masser kan skade fisk og gi dårligere leveforhold for bunndyr og ungfisk.

Av hensyn til gyting, eggutvikling og vandring hos anadrom fisk er arbeid i elva begrenset til fastsatte arbeidsperioder. Dette skal redusere risikoen for påvirkning av fisk i sårbare livsstadier.

Tilbakeføring og istandsetting

Minst mulig dyrka mark skal omdisponeres til vegformål. Alle rigg- og anleggsområder skal tilbakeføres til den tilstanden og arealbruken som følger av planen når anleggsarbeidet er avsluttet. Etter at ny bru og nytt veganlegg er ferdigstilt, skal tidligere vegareal innenfor LNFR3 og LNFR5 saneres og tilbakeføres til LNFR-formål. Senest to år etter at veganlegget er tatt i bruk skal midlertidig berørte arealer være satt i stand og tilbakeført.

6.21 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)

I kapittel 8 i planbestemmelsene er det knyttet rekkefølgekrav til gjennomføringen av planen:

- Ny bru skal være ferdig etablert og tatt i bruk før eksisterende bru kan rives, jf. § 8.2.1.
- Etter ny bru og nytt veganlegg er ferdigstilt, skal det gamle vegarealet innenfor LNFR3 og LNFR5 saneres og tilbakeføres til LNFR.
- Nord for Romfo bru skal eksisterende veganlegg innenfor LNFR5 og o_AVG kunne benyttes som forbindelse mellom Romfovegen og undergang ved #5
- Senest 2 år etter at veganlegget er tatt i bruk skal arealene være tilbakeført jf. § 2.2, siste ledd.
- Traktorveger innenfor LNFR5 og veg KV4, skal opparbeides i forbindelse med at ny bru etableres, og senest etter ferdigstilling av veg (o_KV1-o_KV3) og bru.
- Ny gjødselkum skal være etablert innenfor LNFR2. I samme område skal det etableres areal for lagring av rundballer, manøvreringsareal og etableres adkomst dimensjonert for semitrailer.

6.22 Gjennomføring

Av hensyn til gyting, eggutvikling og vandring hos anadrom fisk i Driva kan arbeid i elva utføres i periodene 1. desember–1. mai og 1. juli–15. oktober. Det er derfor naturlig å tilpasse gjennomføringen av bruarbeidet til disse tidsrommene. Den totale byggetiden er anslått til to år, og avsluttende arbeider vil være sesongavhengige.

7 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

7.1 Avvik fra overordnede planer

Planlagte tiltak for ny bru og omlegging av veg er i strid med arealformål i kommuneplanens arealdel. Området er avsatt til LNFR og friluftsområde. Veglinje og bru er lagt der den er mulig å bygge, og slik at den i minst mulig grad kommer i konflikt med dyrkamark eller i noe betydelig konflikt med friluftseller naturinteressene i området. Se nærmere beskrivelse i kap. 7.5, 7.6 og 7.7.

7.2 Stedets karakter og estetikk

Det nye veganlegget vil endre noe på stedets karakter. De viktigste elementene som gir området dets karakter blir bevart, slik som elveløpet, dyrkamarka og en del vegetasjon. Fyllingsutslag, skjæringer og murer vil endre noe på omgivelsene rundt veganlegget. Gjennom planens bestemmelser er det sikret god utforming av fyllinger, og det er stilt krav om revegetering. Det vurderes at tiltaket ikke vil medføre vesentlige negative endringer i områdets karakter eller opplevelsesverdi.

7.3 Landskap

Tiltakene skal etableres vest for eksisterende bru, og vil medføre noen endringer i landskapet. De større landskapselementene i området endres i liten grad. Tiltakene vil ikke medføre store endringer for selve elvekanten. Det er skråningsutslag, skjæringer og murer i forbindelse med etablering av vegen, som vil medføre de største endringene i landskapet. I tillegg vil deler av kantsonen med vegetasjon berøres noe av tiltakene.

Avbøtende tiltak er krav om revegetering av skråninger, istandsetting av kantsoneareal og tilbakeføring av tidligere vegareal til LNFR.

Samlet vurderes at planen ikke berører de viktigste landskapselementene i området, slik som det terrasserte terrenget, bratte fjellsider, elveløpet og Romfo kirke. Det vurderes at tiltakene ikke vil ha vesentlig fjernvirkning. Etter at eksisterende bru er revet og vegareal er tilbakeført, vil de største endringene i landskapet i forhold til dagens situasjon, være noen endringer i vassdragets kantsone. Planen medfører noe negative konsekvenser for landskapet.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det automatisk fredete kulturminnet i området er ivaretatt i planen gjennom en hensynssone med båndlegging etter lov om kulturminner.

Øvrige automatisk fredete kulturminner ble fjernet i forbindelse med de arkeologiske utgravningene siden det var tydelige skader på disse, og det er en egen dispensasjonsprosess etter kulturminneloven for disse.

For å realisere veganlegget vil to kulturminner fra nyere tid bli fjernet. Disse er to skytestillinger sannsynligvis fra andre verdenskrig, som er vurdert til å være verdifulle kulturminner, men er ikke fredet.

Hensynssone for bevaring av kulturmiljøet rundt kirka er delvis innenfor planområdet. Høyeste punkt på brua (rekkverket) vil ligge på cirka kote +153. Kirka ligger på kote + 162. Tiltaket er ikke i konflikt med kirkas plassering og virkning i landskapet, og byggeforbud innenfor 60 meter fra kirka vurderes ikke som relevant, siden veganlegget vil bli liggende lavere i terrenget enn kirka, som i eksisterende situasjon.

Siden to kulturminner fra nyere tid vil bli fjernet ved bygging av veganlegget, vurderes det at planen har noe negative konsekvenser for kulturminner.

7.5 Naturverdier/naturmangfold

Kunnskapsgrunnlaget er sammenstilt av eksisterende kunnskap fra offentlige databaser, notat om elveøkologi (Multiconsult 2022a), feltundersøkelser av gyteområde ved Romfo bru og kartlegging av naturtyper (Multiconsult 2022c). Se ellers kapittel 5.7.

Flomskogsmark og kantvegetasjon

Langs brukarene vil den sårbare naturtypen flomskogsmark (VU) bli påvirket av ny bru, støttemurer og erosjonssikring. Innenfor planområdet er det kartlagt cirka 5,9 dekar flomskogsmark, og om lag 5 % av arealet vil bli sterkt negativt påvirket av tiltaket.

Tiltaket medfører tap av deler av flomskogsmarken og kantvegetasjonen nær brukar og fyllinger sør for Driva. Samtidig er det lagt inn krav om bevaring og reetablering av kantsoner, og store deler av flomskogsmarken reguleres til blå/grønnstruktur. Påvirkningen vurderes derfor som begrenset til mindre deler av naturtypen.

Samlet vurderes tiltaket å gi noe negative konsekvenser for flomskogsmark og kantvegetasjon.

Vannmiljø og akvatisk fauna

Tiltaket medfører inngrep i og langs Driva gjennom etablering av ny bru, brupilarer, erosjonssikring og midlertidige anleggsområder. Dette vil kunne gi lokale negative virkninger for vannmiljøet, særlig i anleggsfasen.

Det er registrert et sporadisk gyteområde for laks og sjøørret ved Romfo bru. Undersøkelser gjennomført i 2022 viste imidlertid ingen tegn til gyting i sesongene 2021 og 2022. Tiltaket vurderes derfor å ha begrenset potensial for å påvirke aktiv gyting ved lokaliteten, samtidig som området fortsatt vurderes å kunne ha betydning som gyteområde i enkelte år.

Flere store kampesteiner i elveløpet kan bli berørt av tiltaket. Disse fungerer som viktige skjul-, hvile- og oppholdsplasser for fisk. Dersom slike strukturer fjernes uten at habitatfunksjonen reetableres, vil dette kunne medføre lokale negative konsekvenser for elveøkologien.

Tiltaket vil også kunne medføre et begrenset arealtap for akvatiske bunndyr i områdene som berøres av fyllinger og anleggsarbeid. Omfanget vurderes som lite sammenlignet med tilgjengelige leveområder i øvrige deler av Driva.

Det er innarbeidet flere skadereduserende tiltak i planforslaget for å begrense påvirkningen på vannmiljøet. Med disse tiltakene vurderes tiltaket å gi noe negative konsekvenser i anleggsfasen og små negative konsekvenser i driftsfasen.

Samlet vurdering

Planforslaget medfører noe tap av flomskogsmark og lokale inngrep i vannmiljøet. Påvirkningen er i hovedsak knyttet til anleggsfasen. Gjennom krav til skånsom anleggsgjennomføring, reetablering av kantvegetasjon og elvebunn, samt ivaretakelse av viktige habitatstrukturer, vurderes ikke tiltaket å medføre vesentlig negativ påvirkning på naturmangfoldet. Samlet vurderes konsekvensene for naturmangfold som små til moderate negative.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold i planområdet vurderes som godt. Det er gjennomført kartlegging av naturtyper og fremmede arter innenfor planområdet, samt undersøkelser av akvatisk miljø og det kjente sporadiske gyteområdet ved Romfo bru. I tillegg foreligger det informasjon fra offentlige databaser som naturbase, artskart og økologisk grunnkart. Det er registrert flomskogsmark, semi-naturlig eng, eng-aktig sterkt endret fastmark og gammel høgstaudegråorskog innenfor eller i tilknytning til planområdet. Det er også dokumentert forekomst av fremmede arter med svært høy økologisk risiko. For vannmiljøet foreligger det egne undersøkelser av gyteforhold for laks og sjøørret ved Romfo bru. Kunnskapsgrunnlaget vurderes samlet til å være tilstrekkelig for å vurdere tiltakets virkninger på naturmangfoldet.

§ 9 Føre-var prinsippet

Føre-var-prinsippet skal tillegges vekt når kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt eller det foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. I denne saken vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt, og naturverdiene i området er kartlagt og beskrevet. Det er kjent at tiltaket vil berøre flomskogsmark, kantsoner langs Driva og naturmiljø knyttet til vassdraget. Virkningene er vurdert og det er foreslått avbøtende tiltak for å redusere skade på naturmangfoldet. Det vurderes derfor å være liten risiko for vesentlige uforutsette konsekvenser utover det som er beskrevet i planarbeidet, og føre-var-prinsippet tillegges begrenset vekt i denne saken.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Driva er et nasjonalt laksevassdrag og utgjør den viktigste naturverdien innenfor planområdet. Vassdraget har stor betydning for anadrom fisk, og det pågår fortsatt arbeid med reetablering av laksebestanden etter bekjempelse av lakseparasitten *Gyrodactylus salaris*. Tiltaket medfører inngrep i og langs vassdraget gjennom etablering av ny bru, brupilarer, erosjonssikring og midlertidige anleggsområder. Dette vil kunne gi lokale negative virkninger på vannmiljøet og kantsonene, særlig i anleggsfasen. Samtidig er det stilt krav om skånsom anleggsgjennomføring, reetablering av elvebunn og kantvegetasjon, bevaring eller erstatning av viktige kampesteiner i elveløpet og bruk av masser som ikke skader fisk. Med de planlagte avbøtende tiltakene vurderes ikke prosjektet å medføre vesentlig negativ påvirkning på vassdragets økologiske funksjon i driftsfasen.

For terrestrisk naturmiljø vil tiltaket medføre tap og reduksjon av deler av flomskogsmarken langs Driva. Omfanget er begrenset til mindre deler av de registrerte naturtypelokalitetene, men bidrar til den samlede belastningen på elvenære naturmiljøer i området. Gjennom regulering av blågrønnstruktur langs elva, krav om revegetering og begrensning av inngrep i kantsonene vurderes prosjektet å ivareta viktige økologiske funksjoner så langt det er praktisk mulig. Samlet vurderes tiltaket å gi noe negativ påvirkning på naturmangfoldet, men ikke i et omfang som vesentlig svekker økosystemenes funksjon eller tilstand.

§ 11 Kostnader bæres av tiltakshaver

Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre og bekoste nødvendige avbøtende tiltak for å forebygge eller begrense skade på naturmangfoldet. Dette omfatter blant annet tiltak knyttet til ivaretakelse av vannmiljø, håndtering av fremmede arter, revegetering av berørte arealer, reetablering av kantsoner langs Driva og miljøoppfølging i anleggsfasen. Kostnadene bæres av tiltakshaver i tråd med naturmangfoldloven § 11.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker

Det er lagt til grunn at tiltaket skal gjennomføres ved bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Planen stiller krav til at anleggsarbeid i og langs Driva skal utføres på en måte som begrenser skade på naturmiljøet. Det skal benyttes stedegne masser og vegetasjon ved revegetering,

og det tillates ikke permanente fyllinger med pukk eller sprengt stein som kan skade fisk. Elvebunn og kantsoner skal reetableres etter anleggsarbeidet, og eksisterende habitatstrukturer som store kampesteiner skal bevares eller erstattes dersom de må fjernes. Det skal videre utarbeides ytre miljøplan (YM-plan) som sikrer oppfølging av miljøkrav i anleggsfasen. Kravene i naturmangfoldloven § 12 vurderes dermed ivaretatt gjennom planforslaget og de tilhørende bestemmelsene.

7.6 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Kantsonene langs elva er verdifulle for friluftslivet og er bevart så langt det lar seg gjøre. På nordsiden av brua berører tiltaket noe av arealet som er registrert som svært viktig for friluftslivet langs elva.

Noe areal berøres også på sørsiden av brua, men her etableres ny traktorveg under brua. Denne bidrar til å legge til rette for ferdsel langs elva, noe som vurderes som positivt for nærmiljø og friluftsliv.

Øvrige traktorveger og tråkk i området blir bevart eller erstattet. De to fiskeplassene med gapahuker i området opprettholdes. Ny adkomst til gapahuk i vest blir via dagens veg, og gjennom ny undergang.

De viktigste arealene for friluftslivet, samt fremkommeligheten til disse, bevares i planen. Siden tiltaket berører deler av kantsonene til elva vurderes det at planen gir noe negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv.

7.7 Naturressurser, inkl. landbruk

Reguleringstiltaket medfører et permanent arealbeslag på om lag 43,0 daa. Beslaget omfatter i hovedsak skogarealer (33,2 daa), samt mindre arealer åpen skrinn fastmark (4,0 daa) og eksisterende bebygd/samferdselsareal (4,7 daa). Av totalt 5,7 daa fulldyrka jord innenfor planområdet beslaglegges om lag 0,7 daa permanent.

Tabell 7-1 Permanent arealbeslag av samferdselsformål i planen per arealkategori (AR5), omtrentlig.

Arealkategori (AR5)	**Areal (daa)**
Fulldyrka jord	0,7
Produktiv skog	30,5
Uproduktiv skog	2,9
Åpen skrinn fastmark	4,0
Bebygd/samferdsel/snøisbre/hav	4,7
Sum	**42,8 daa**

<u>Konsekvenser for driftsveger og landbruksdrift</u>

Driftsvegen sør for brua ivaretas gjennom nytt kryss fra lokalveg i stedet for direkte avkjørsel fra riksvegen. Dette vurderes som en forbedring for landbruksdriften og trafikksikkerheten sammenlignet med dagens situasjon.

På nordsiden av brua fjernes avkjørsler direkte fra riksvegen av trafikksikkerhetshensyn. Dette innebærer at arealene vest for riksvegen ikke lenger vil være tilgjengelige med motoriserte kjøretøy. Området vil fortsatt kunne nås via undergangen for gående.

Eksisterende gjødselkum og område for lagring av rundballer berøres av tiltaket. Nye arealer for disse funksjonene er sikret gjennom reguleringsplanen.

Midlertidig arealbruk i anleggsfasen

Planforslaget medfører behov for midlertidig arealbruk i anleggsfasen til rigg-, anleggs- og arbeidsområder innenfor skog og jordbruksområder. Arealene er nødvendige for bygging av ny bru, veganlegg og tilhørende sikringstiltak. De midlertidige arealbeslagene opphører når anleggsarbeidene er ferdigstilt, og områdene skal tilbakeføres til opprinnelig eller nytt avtalt formål.

Samlet vurderes tiltaket å ha små negative konsekvenser for jord- og skogbruk.

Fiske

Driva er et nasjonalt laksevassdrag og har stor verdi som leveområde for anadrom fisk. Ny bru medfører enkelte inngrep i elva, blant annet knyttet til brupilarer og erosjonssikring. Tiltakene er planlagt gjennomført på en måte som i minst mulig grad påvirker vannmiljøet og elveøkologien.

Det sporadiske gyteområdet ved Romfo bru ble undersøkt uten at det ble påvist gyting i 2021 eller 2022. På bakgrunn av dette, samt de skadereduserende tiltakene som er innarbeidet i planen, vurderes tiltaket ikke å medføre varig skade på fiskebestanden eller vesentlig reduksjon av elvas funksjon som leveområde for fisk.

Samlet vurderes konsekvensene for fiskeinteressene som små negative.

Mineralressurser

Grustaket i området er ikke lenger i drift. Ny lokalveg vil bli etablert gjennom deler av det tidligere masseuttaket, mens resterende arealer foreslås tilbakefylt og terrengtilpasset.

Det er ikke aktuelt med ytterligere uttak av sand og grus innenfor området, blant annet på grunn av kulturminnehensyn. Planforslaget medfører derfor ingen vesentlig endring i utnyttelsen av sand- og grusforekomsten Ørsund.

Samlet vurderes konsekvensene for mineralressurser som ubetydelige.

7.8 Støy

Det er foretatt beregninger av støy fra vegtrafikk for både eksisterende situasjon og planlagt ny veg og bru. Beregningene er basert på prognosert årsdøgntrafikk (ÅDT) for år 2050 på 1520 kjøretøy, tungtrafikkandel på 32 % og fartsgrense 80 km/t.

Støysonekartene viser at ingen støyfølsomme bygninger ved Romfo ligger i gul eller rød støysone, verken i dagens situasjon eller ved etablering av ny bru. Alle boliger i området vil ha støynivåer godt under anbefalt grenseverdi for vegtrafikkstøy på Lden ≤ 55 dB. For boligene lengst nordvest forventes en marginal økning i støynivået på 0-1 dB, mens boligene lengst sørøst vil få en tilsvarende marginal reduksjon. Endringene vurderes å være knapt hørbare.

Romfo kirke regnes ikke som støyfølsom bebyggelse, men vil få en viss økning i støynivået som følge av at ny vegtrasé får mindre terrengskjerming enn dagens veg. Beregninger viser samtidig at kirkegården i all hovedsak vil ha tilfredsstillende lydforhold. Kun et mindre område i en skråning, som ikke ser ut til å være benyttet til gravplasser, vil få støynivå over anbefalt grenseverdi med inntil 2-3 dB. Det er vurdert at etablering av støyskjerm i dette området vil gi svært begrenset effekt.

Samlet vurderes planforslaget å ikke medføre vesentlige negative konsekvenser knyttet til støy.

7.9 Trafikkforhold

Flere forhold ved eksisterende veganlegg er ikke iht. krav i Statens vegvesens håndbøker, blant annet krav til frisikt i kryss og utforming av busslommer. I retning nordvest stopper bussen i dag midt i krysset Romfovegen x riksveg 70, mens i retning sørøst stopper bussen på en utvidet vegskulder som ikke er tiltenkt som busstopp. Ingen av bussholdeplassene tilfredsstiller kravene til utforming.

Det er planlagt nytt T-kryss mellom Romfovegen og riksveg 70 ca. 80 m lenger sørøst enn dagens kryss. Plasseringen av krysset gjør at krav til frisikt vil bli oppfylt. Videre vil antall driftsveger med direkte adkomst fra riksveg 70 reduseres, samt at vegbredden økes fra 7 til 9 m.

Utforming og plassering av busslommene gjør at det blir tilfredsstillende sikt bakover fra bussen, samt at bussene blir stående på utsiden av riksvegen. Busslommene er i tillegg plassert nærmest mulig krysset med Romfovegen KV 2139, slik at busspassasjerer må gå kortest mulig langs med riksvegen for å komme til holdeplassen. Begge holdeplassene blir liggende rett ved krysset.

Totalt sett er det vurdert at trafikksikkerheten langs riksveg 70 vil bli bedre som følge av planen. Planen medfører positive konsekvenser for trafikkforhold.

7.10 Barns interesser

Planforslaget vurderes å være positivt for barns interesser fordi vegsystemet på strekningen vil bli mer trafikksikkert, og i tråd med krav til trafikksikkerhet i Statens vegvesens håndbøker. Bussen stopper i dag i områder hvor det ikke er godkjente løsninger for busslommer. Det er ikke krav til egne anlegg for gående og syklende, og planen legger derfor ikke opp til dette. Myke trafikanter kan hovedsakelig benytte Romfovegen, slik som i dag. Utover dette vil ikke planforslaget berøre barns interesser, annet enn friluftslivsinteresser (se kap. 7.6).

7.11 Sosial og teknisk infrastruktur

Eksisterende høyspentanlegg ivaretas gjennom hensynssoner og tilhørende bestemmelser.

Dagens bussholdeplasser erstattes med nye busslommer som tilfredsstiller gjeldende krav til trafikksikkerhet og utforming. Holdeplassene plasseres i nær tilknytning til krysset med Romfovegen, noe som gir gode forbindelser til lokalvegnettet. Ny driftsveg sør for Driva (KV4) og ny undergang nord for Driva sikrer videre adkomst til landbruksarealer og friluftsområder samtidig som antall direkte avkjørsler til riksvegen reduseres. Dette vurderes som positivt for trafikksikkerheten i området.

Hydrologiske og hydrauliske vurderinger viser at ny bru tilfredsstiller krav til flomsikkerhet, og nødvendige tiltak for erosjonssikring inngår i prosjektet.

Samlet vurderes planforslaget å ha ingen eller små konsekvenser for sosial og teknisk infrastruktur. Enkelte forhold knyttet til kollektivtransport og trafikksikkerhet forbedres sammenlignet med dagens situasjon.

7.12 Næring

Planen bidrar til en mer effektiv og trafikksikker transport for landbruket i området. Siden andelen tungtransport på strekningen er høy, vil utbedringen av strekningen medføre positive konsekvenser for transport av gods i regionen. Det vurderes at planen vil gi positive konsekvenser for næringsinteresser lokalt og regionalt.

7.13 Klimapåvirkning

Tiltaket berører noe skogareal. Skog er et viktig karbonlager, og nedbygging av slike arealer vil medføre utslipp av karbondioksid. Det er ikke utarbeidet klimagassregnskap for denne reguleringsplanen.

7.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Tiltaket gir ingen økonomiske konsekvenser for noen andre enn tiltakshaver. Tiltakshaver er en offentlig etat.

7.15 Interessemotsetninger

Det er kommet innspill fra grunneier av eiendom med gnr/bnr 25/2 om å ivareta traktorveg som går ned til elva på nordsiden av brua, vest for riksvegen. Denne er tatt ut av planforslaget av trafikksikkerhetshensyn, da det ikke er ønskelig med en punktering av vegrekkverk i dette området eller parkering. Det er i stedet foreslått å etablere gangsti på østsiden av riksvegen frem til ny undergang, med tilknytning til eksisterende traktorveg med adkomst fra Romfovegen. Det betyr at adkomst til vestsiden av riksvegen med motoriserte kjøretøy utgår. Dette vil gå utover drift i området. Mye av dette skogarealet vil berøres av vegfyllinger og vil bli sterkt redusert i forhold til dagens situasjon. Fiskere og andre utøvere av friluftslivet vil ha mulighet til å nå området via planfri kryssing i undergangen.

7.16 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planen gir noe negative konsekvenser for naturmangfold, naturressurser og nærmiljø og friluftsliv. Konsekvensene vurderes ikke til å være betydelige. Planforslaget gir positive konsekvenser for trafikksikkerhet og gir en mer effektiv trafikkavvikling. Dette kommer både lokalbefolkningen og landbruket på Romfo til gode, i tillegg til alle som ferdes på strekningen.

Med tiltak for ivaretakelse av naturmiljø og tilrettelegging for landbruk og friluftsliv som beskrevet, vurderes planen i sum å være positiv for miljø og samfunn.

8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planforslaget. Analysen er gjennomført i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 og bygger på metodikk beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging. ROS-analysen identifiserer, beskriver og vurderer mulige uønskede hendelser som kan påvirke planområdet og omgivelsene, både i anleggs- og driftsfasen.

I ROS-analysen er aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold vurdert ut fra sannsynlighet og konsekvens. Dette omfatter både hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming og gjennomføring, og hendelser som kan medføre virkninger for omkringliggende arealer og miljø. Vurderingene er gjennomført med utgangspunkt i tilgjengelig kunnskapsgrunnlag, fagrapporter og gjeldende regelverk.

ROS-analysen viser at det ikke er identifisert risiko- og sårbarhetsforhold som hindrer gjennomføring av planforslaget. Flomfare, erosjon, geotekniske forhold og skredfare er utredet gjennom egne fagrapporter. Vurderingene viser at planområdet har tilfredsstillende sikkerhet, forutsatt at forutsetninger og risikoreduserende tiltak som er beskrevet i fagrapportene og reguleringsplanen følges opp i videre prosjektering og gjennomføring. Tabell 8-1 viser de viktigste identifiserte hendelsene og aktuelle tiltak.

Tabell 8-1 gir en oversikt over de mest relevante risiko- og sårbarhetsforholdene som er vurdert for planområdet, og hvordan de håndteres i planen.

Tabell 8-1 Foreslåtte tiltak i reguleringsplanen, hentet fra ROS-analyse.

TILTAK - Reguleringsplan		
Uønsket hendelse:		**Tiltak i planen:**
Naturgitte forhold/naturhendelser		
Nr. 1	Flom i vassdrag	Planlagt bru og veganlegg dimensjoneres for 200-årsflom med klima- og usikkerhetspåslag. Erosjonssikring etableres ved landkar, pilarer og veganlegg.
Nr.2	Overvann/store nedbørsmengder	Etablering av overvannssystem med åpne grøfter, stikkrenner og drensledninger. Krav om overvannshåndtering videreføres i bestemmelsene.
Nr. 3	Skred	Ingen særskilte skredsikringstiltak vurderes nødvendige utover forutsetningene som er lagt til grunn i skredfarevurderingen.
Nr.4	Kvikkleireskred	De innledende geotekniske vurderingene viser at tiltaket kan gjennomføres uten geotekniske forhold som vurderes å være til hinder for tiltaket. Det gjenstår imidlertid supplerende grunnundersøkelser og detaljprosjektering for å avklare fundamenteringsløsninger, stabilitet og setningsforhold. Supplerende undersøkelser og detaljprosjektering gjennomføres i byggeplanfasen. Krav til geoteknisk dokumentasjon videreføres. Krav i NVEs kvikkleireveileder 1/2019 anses ivaretatt (RIG-NOT-002).
Nr. 5	Erosjon	Etablering av erosjonssikring ved landkar, pilarer og veganlegg. Krav til reetablering av elvebunn og kantsoner inngår i planen. I planen tillates ikke store endringer i elveløpet, men kun mindre lokale tilpasninger i kantsonene. Dette kommer frem av plankartet og bestemmelsene.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
Nr. 6	Ulykke i av-/påkjørsler	Én driftsveg foreslås flyttet slik at avkjørsel kommer fra kommunal

		veg, og ikke fra riksvegen. Denne er regulert inn i plankartet. Krav til frisiktsone for kryss Romfovegen-riksveg 70 er oppfylt i planen. Frisiktsone er regulert i plankartet, og krav er gitt i bestemmelsene. Avkjøring til to drifts-/traktorveger nord for brua blir sanert. Det tillates ingen avkjørsler fra riksvegen nord for brua (planbestemmelser og plankart).
Nr. 7	Møteulykker/generell trafikkulykke/syklende/gående	Planforslaget er i tråd med krav i Statens vegvesens håndbøker, når det gjelder trafikksikkerhet. Holdeplass for buss flyttes slik at bussen får eget stoppeareal, og det etableres tilhørende venteareal/plattform med gangområde mot Romfovegen. Nord for brua erstattes eksisterende undergang/rørgang med en ny krøtterundergang under den nye traséen for riksveg 70. Plankart angir siktkrav, vegbredde, adkomstpiler til offentlig veg og areal for holdeplass for buss.

9 Vedlegg

Plandokumenter

- Plankart, datert 10.08.2026
- Planbestemmelser, datert 10.08.2026
- ROS-analyse, datert 10.08.2026

Prosessdokumenter

- Planinitiativ, datert 10.05.2021
- Referat fra oppstartsmøte, datert 20.05.2021
- Referat fra møte med grunneiere, datert 21.08.2022
- Vurdering av høringsuttalelser, datert 18.08.2022

Vedlagte tegninger og fagrapporter

- Tegninger, teknisk plan (A, B, C, D, F, GH, IN, K og O-tegninger), datert 26.06.2026
- 10271867-01-RIBko-RAP-001 Forprosjektrapport Romfo bru, datert 18.06.2026
- 10271867-01-RIVASS-RAP-001 Hydrologiske og hydrauliske vurderinger for Romfo bru, datert 19.06.2026
- 10271867-01-RIG-RAP-004 Romfo bru. Geoteknisk vurdering, datert 18.06.2026
- 10271867-01-RIG-RAP-003 Vegstrekninger. Geoteknisk vurdering, datert 18.06.2026 (rev. 01)
- 10271867-01-RIG-RAP-001 Geotekniske grunnundersøkelser (datarapport), datert 18.06.2026
- 10240330-01-RIA-RAP-001-01 Støy fra vegtrafikk, datert 20.05.2026
- 10271867-RIGberg-NOT-001 Skredfarevurdering, Multiconsult, datert 27.04.2026
- 10240330-01-RIM-NOT Feltundersøkelser av sporadisk gyteområde, datert 14.04.2023
- 10240330-01-RIM-RAP-001 Naturtyper og fremmedarter, naturtypekartlegging, datert 01.10.2022
- Arkeologisk rapport, Møre og Romsdal fylkeskommune, udatert