

Planomtale med konsekvensutgreiing

– Kommunedelplan fv. 670 Todalsfjordprosjektet

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



Fotomontasje: Dr. techn. Olav Olsen 1

Melding om oppstart av planarbeidet juni 2016

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

Utkast til sluttbehandling i kommunestyret datert 11.11.2020

Vedtatt i Sunndal kommunestyret 25.11.2020 og i Surnadal kommunestyret 26.11.2020

FORORD

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

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

Sunndal kommune ved kommunestyret 09.09.2020 og Surnadal kommune ved kommunestyret 02.09.2020 gjorde vedtak om å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Planforslaget var tilgjengeleg på følgjande stader:

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

Planforslaget låg til høyring og offentlig ettersyn i tidsrommet 14.09.2020 – 26.10.2020.

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

Møre og Romsdal fylkeskommune kommenterer alle merknader til planforslaget i samarbeid med kommunane. Planen med justeringar blir deretter handsama av kommunane og kan bli vedtatt i kommunestyra i Sunndal og Surnadal kommunar.

Desse kan svare på spørsmål om planen:

Møre og Romsdal fylkeskommune ved Anna Myrstad Strand
e-post: Anna.Myrstad.Strand@mrfylke.no
telefon: 928 08 150

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

Surnadal kommune ved Håvard Stensønes
e-post: [havard.stensones@surnadal.kommune](mailto:havard.stensones@surnadal.kommune.no)
telefon: 979 78 216

Plandokumenta omfattar:

- Planomtale, (dette dokumentet)
- Plankart, sist revidert 11.11.2020
- Planføresegner, sist revidert 11.11.2020

Vedlegg:

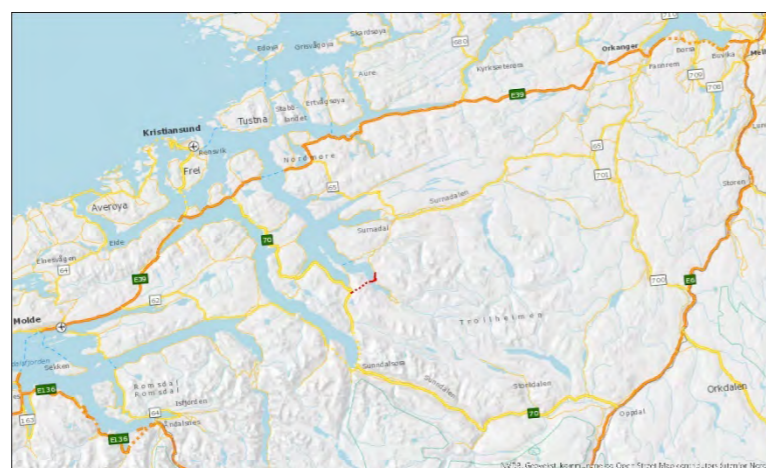
- Illustrasjonar
- Tekniske teikningar
- Trafikknotat
- Effektberekningar
- Geoteknisk rapport
- Skredfarevurdering
- Ingeniørgeologisk rapport
- Naturkartlegging
- Hydrologirapport Ålvundfossen
- Skisseprosjekt Todalsfjordbrua
- Inkomne merknader ved oppstart
- Inkomne merknader etter høyring og offentlig ettersyn

Innhold	
FORORD	0
1 BAKGRUNN	2
1.1 Bakgrunn	2
1.2 Planområdet	2
1.3 Målet med planen	2
1.4 Forskrift om konsekvensutgreiingar	2
2 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD	3
3 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	3
3.1 Nasjonal transportplan	3
3.2 Planstatus for området	4
4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD	5
4.1 Generelt	5
4.2 Arealbruk	6
4.3 Trafikkforhold	7
4.4 Teknisk infrastruktur	7
4.5 Landskapsbilde	8
4.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv	8
4.7 Naturmangfald	9
4.8 Kulturmiljø	10
4.9 Naturressursar	10
4.10 Naturfare	11
5 OMTALE AV PLANFORSLAGET	13
5.1 Hovudelementa i planen	13
5.2 Planlagt arealbruk	18
5.3 Andre vurderte alternativ	19
6 VERKNADER AV PLANFORSLAGET	22
6.1 Trafikkutvikling	22
6.2 Samfunnsmessige forhold	23
6.3 Naboar	23
6.4 Teknisk infrastruktur	23
6.5 Gang- og sykkeltrafikk	24
6.6 Kollektivtrafikk	24
6.7 Skipstrafikk	24
6.8 Støy og forureining	25
6.9 Massehandtering	25
7 KONSEKVENSANALYSE	27
7.1 Metodikk	27
7.2 Prissette konsekvensar	28
7.3 Ikkje prissette konsekvensar	29
7.4 Samla vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar	42
7.5 Risiko- og sårbarheitsanalyse	42
7.6 Måloppnåing	44
7.7 Drøfting konsekvensanalyse og tilråding	44
8 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN	44
8.1 Framdrift og finansiering	44
8.2 Utbyggingsrekkefølge	44
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	45
8.4 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	45
9 INNKOMNE MERKNADER	45
9.1 Innspel ved varsel om oppstart	45
9.2 Merknader til høyring av planforslag	47
10 VEDLEGG	55

1 BAKGRUNN

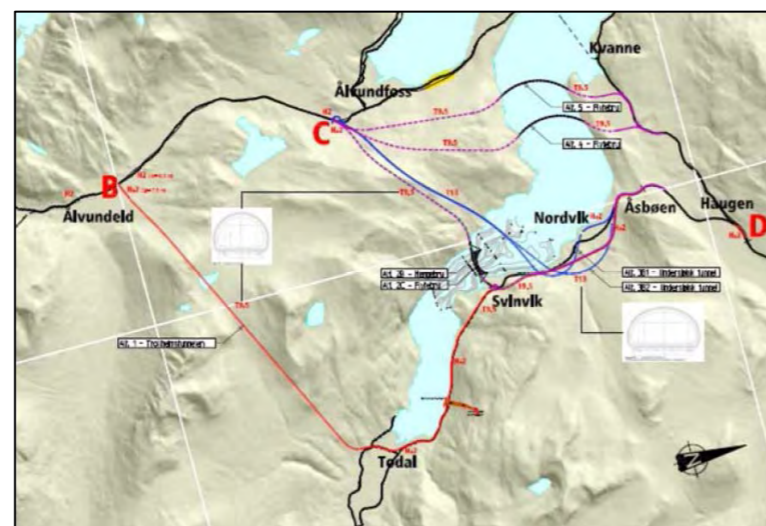
1.1 Bakgrunn

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



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

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



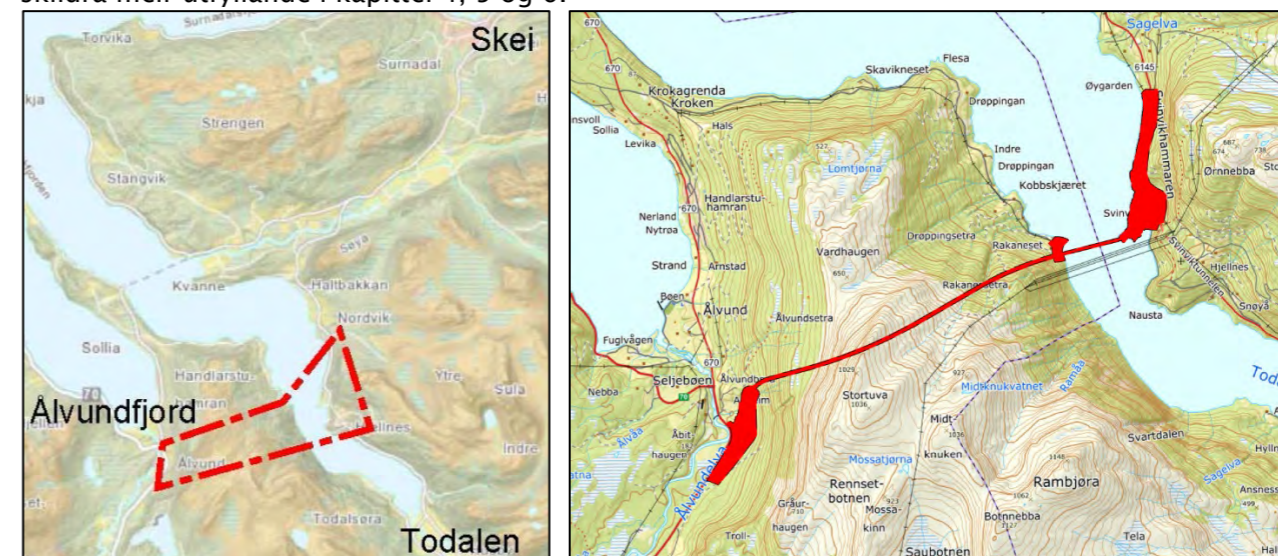
Figur 2. Konseptu vurdert i forprosjekt frå mars 2015.

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

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

1.2 Planområdet

Figur 3 viser plassering av planområdet slik det er avgrensa i planprogrammet. I figur 4 er den konkrete avgrensinga til kommunedelplanen vist. Det er gjort ei mindre justering av planområde i Svinvika etter høyring og offentlig ettersyn av planen i samråd med kulturmyndigheita. Planområdet og tiltaka blir skildra meir utfyllande i kapittel 4, 5 og 6.



Figur 3. Planområdet avgrensa i planprogrammet. Figur 4. Planområdet avgrensa i kommunedelplanen.

1.3 Målet med planen

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

Samfunns mål for kommunedelplanen er som følgjer:

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

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

1.4 Forskrift om konsekvensutgreiingar

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

2 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD

Planprosessen og opplegg for medverknad rettar seg etter reglane i plan- og bygningslova kapittel 5 og 12. Oppstart av planarbeidet blei meldt av kommunane 03.05.2016. Opne informasjonsmøte vart arrangert i juni 2016. Det kom inn 12 merknader til høyringa. Merknader som rettar seg mot planprogrammet er vurdert i kommunane si handsaming av planprogrammet, jf. avsnitt 1.1. Innspel som gjeld utforming av planen er oppsummert og vurdert i kapittel 9 i planomtalen.

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

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

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

Det blei gjennomført kontordag med grunneigarar/interessentar i Sunndal kommune 21.09.2020 og i Surnadal 25.09.2020.

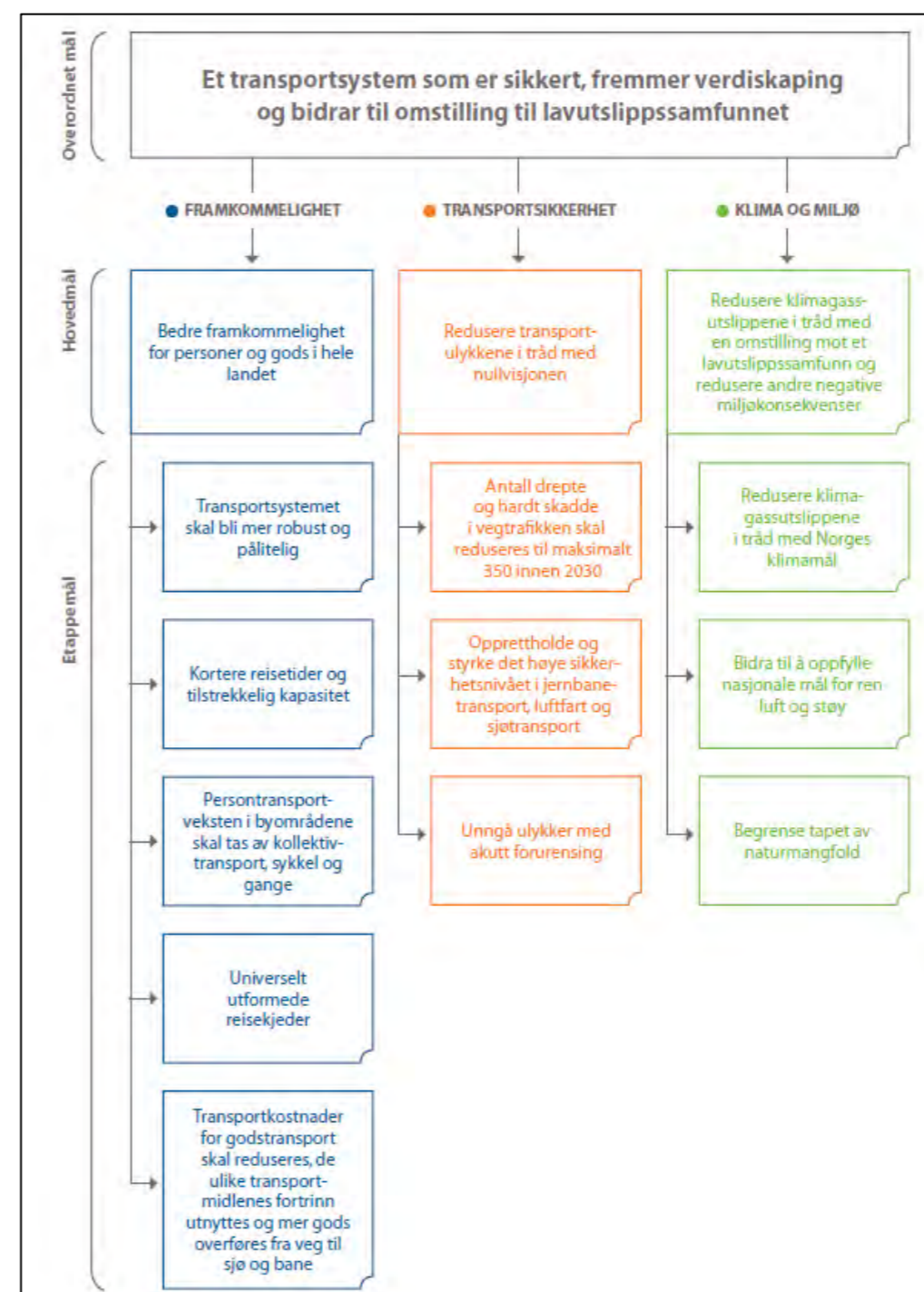
Høyringsperioden for kommunedelplanen var 14.09.2020 - 26.10.2020.

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

3 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

3.1 Nasjonal transportplan

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

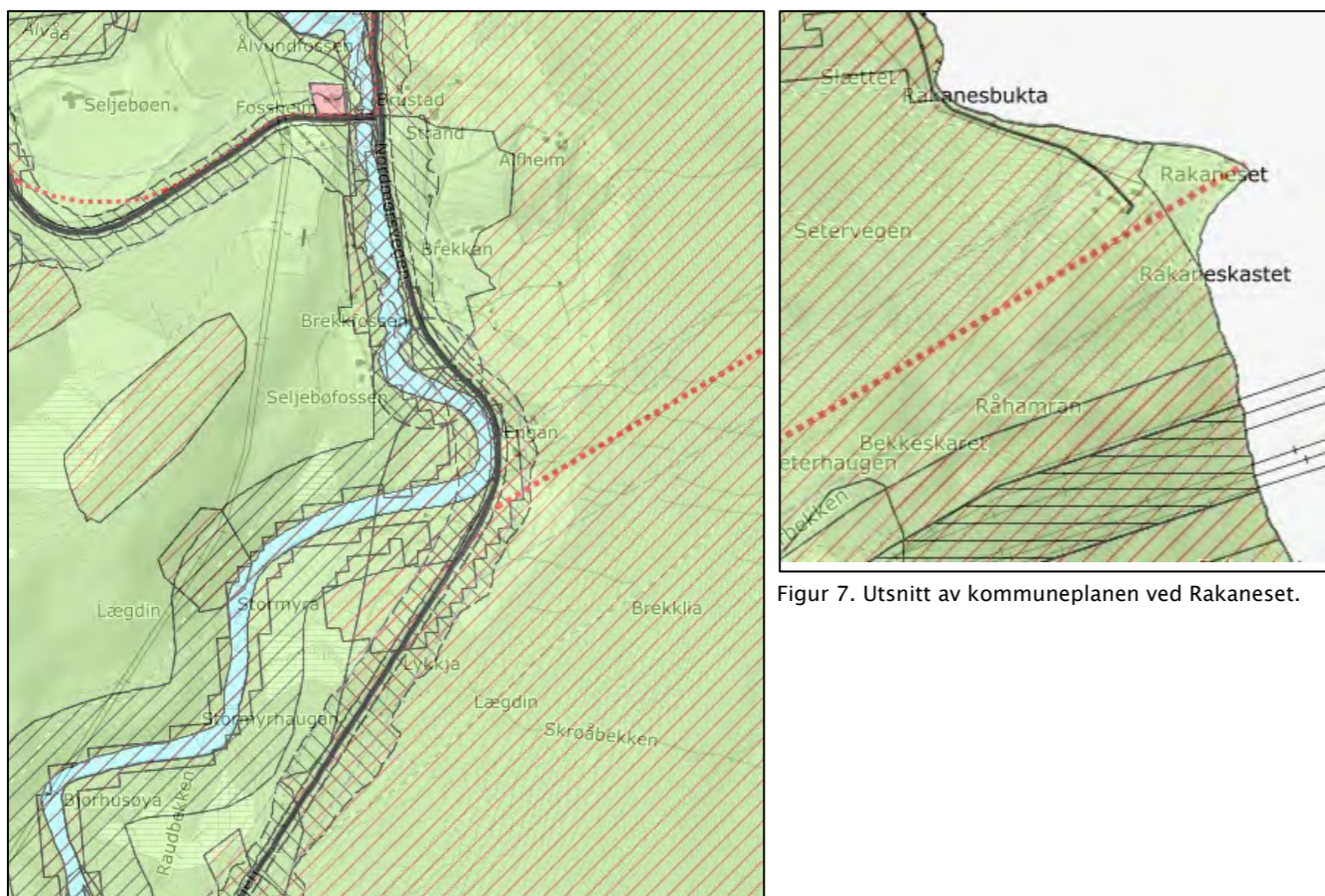


Figur 5. Målstrukturen for transportsektoren (Meld. St.33 (2016–2017)).

3.2 Planstatus for området

3.2.1 Sunndal kommune – landareal

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

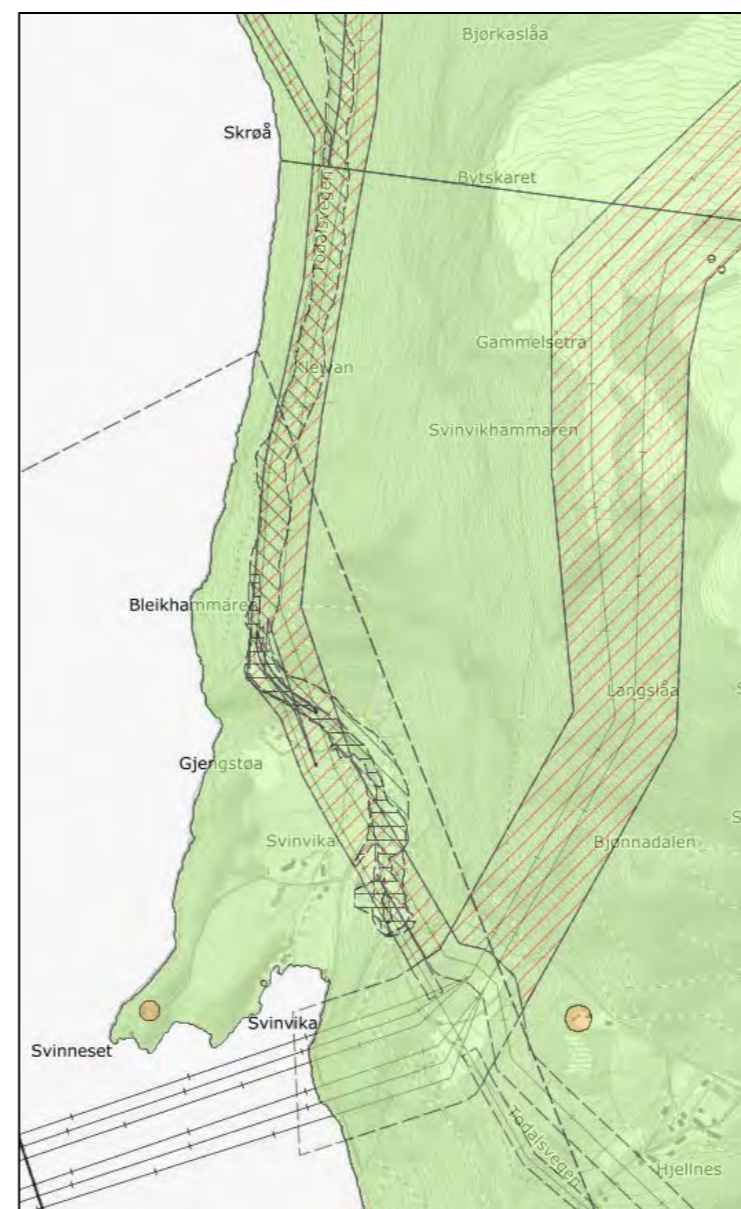


Figur 6. Utsnitt av kommuneplanen ved Ålvundfossen.

Figur 7. Utsnitt av kommuneplanen ved Rakaneset.

3.2.2 Surnadal kommune – landareal

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

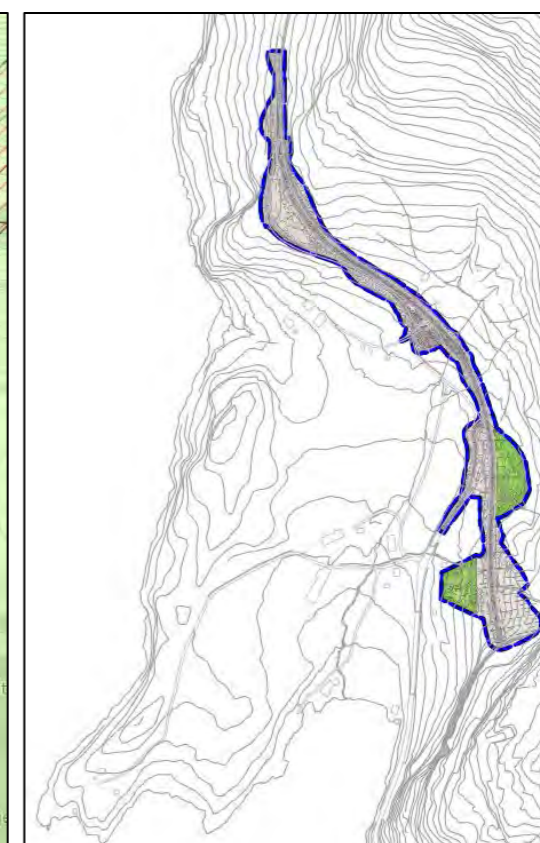


Figur 8. Utsnitt av kommuneplanen ved Svinvika.

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

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

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



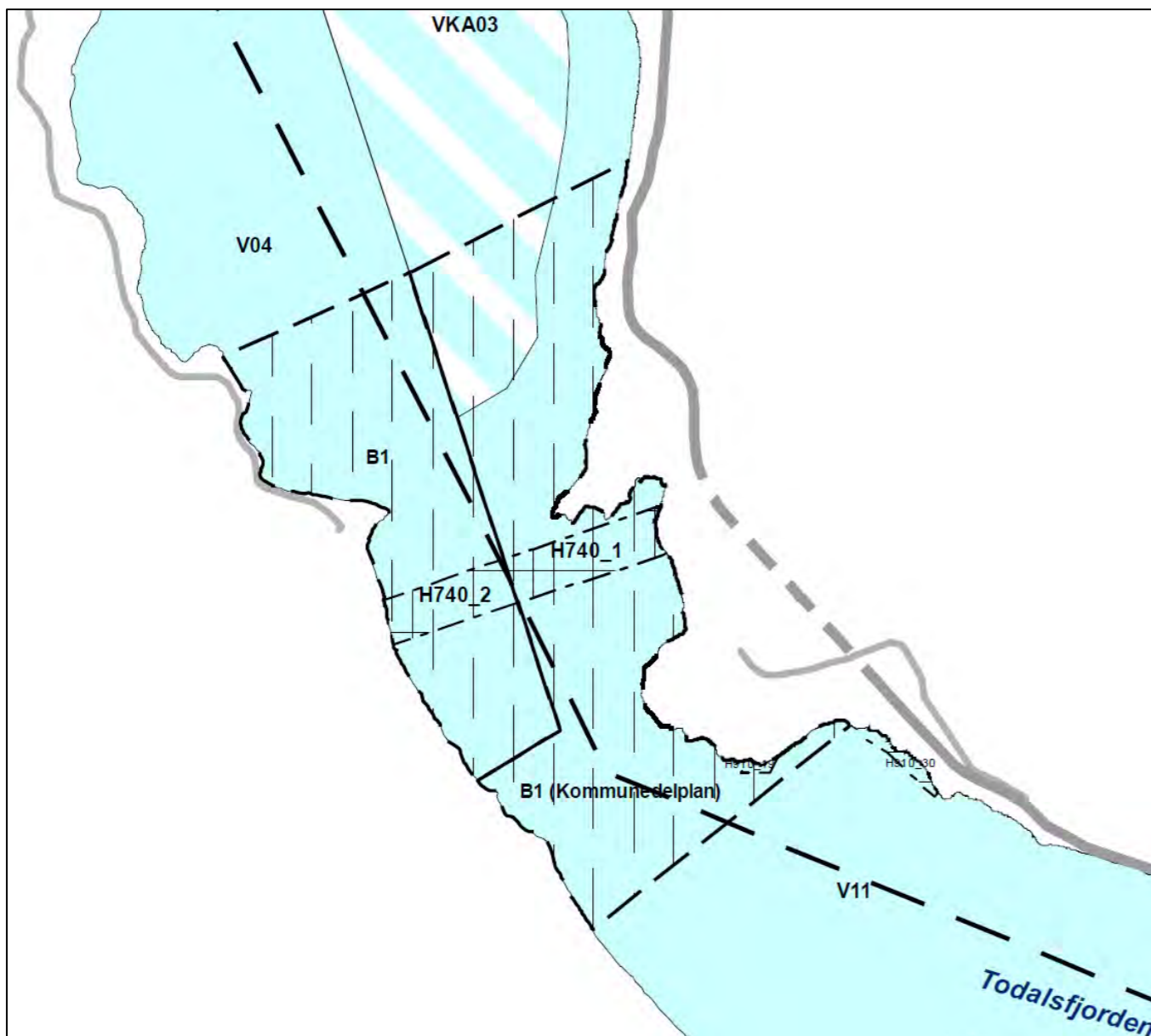
Figur 9. Reguleringsplan for fylkesveg 6145 (tidl. 671).



Figur 10. Planlagt fylkesveg Øygarden-Åsbøen.

3.2.3 Sjøområdeplan for Nordmøre

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



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

4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD

4.1 Generelt

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



Figur 12. Oversiktskart.

4.2 Arealbruk

4.2.1 Ålvundfossen

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

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



Figur 13. Flyfoto oversiktsbilde Ålvundfossen.



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

4.2.2 Rakaneset

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



Figur 14. Oversiktsbilde i retning Ålvundfossen frå sørvest.



Figur 16 Oversiktsbilde frå Rakaneset.

4.2.3 Svinvika

I Svinvika er det også landbruk som er dominerande arealbruk. I låvebygninga på Svinvik gard er det gourmet–restaurant med mange besøkande. Nord for Svinvikgarden ligg Svinviks arboret, ei avdeling av Nordmøre museum.



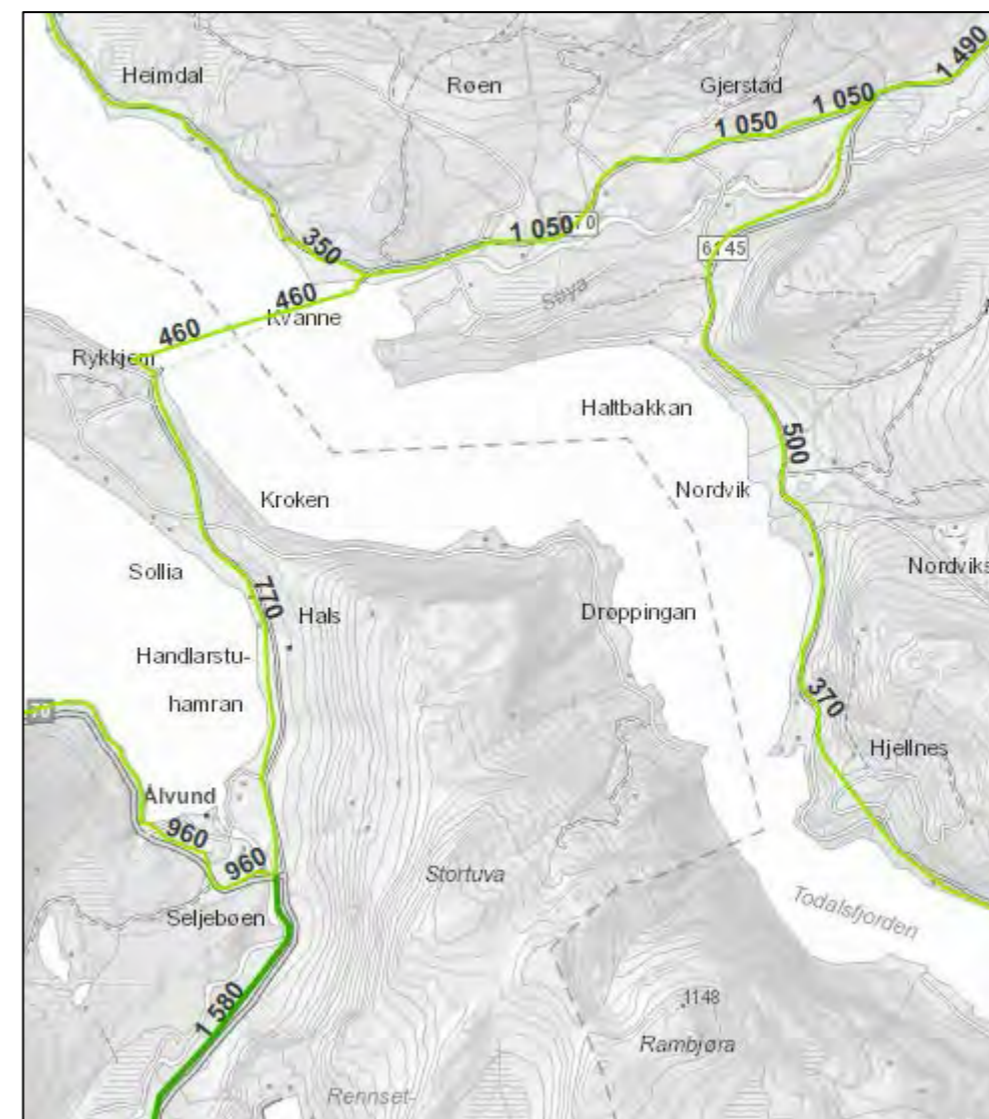
Figur 17. Ortofoto og flyfoto frå Svinvika (fleire)



4.3 Trafikkforhold

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

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



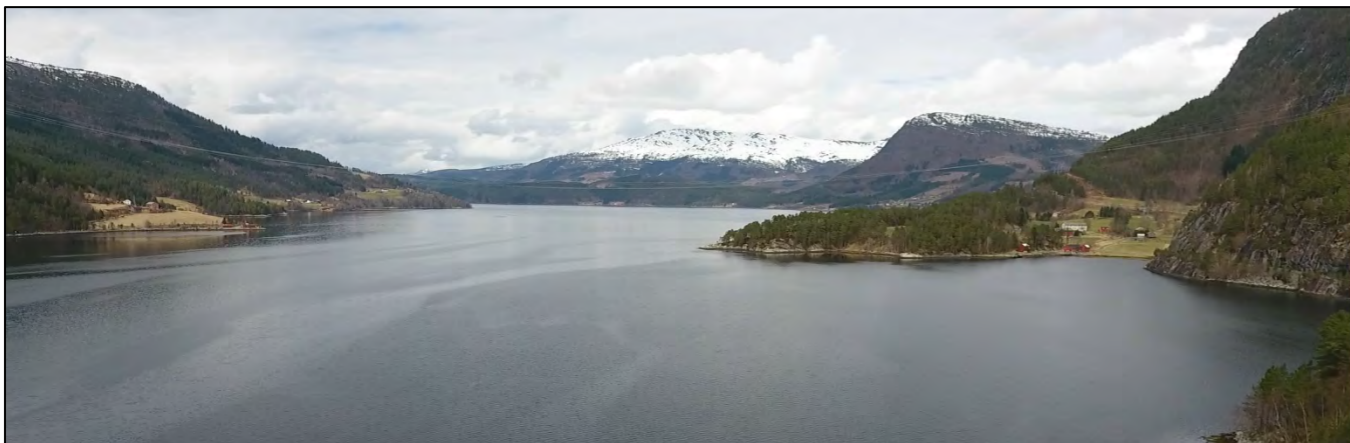
Figur 18. Trafikktal (ÅDT) frå 2018.

4.4 Teknisk infrastruktur

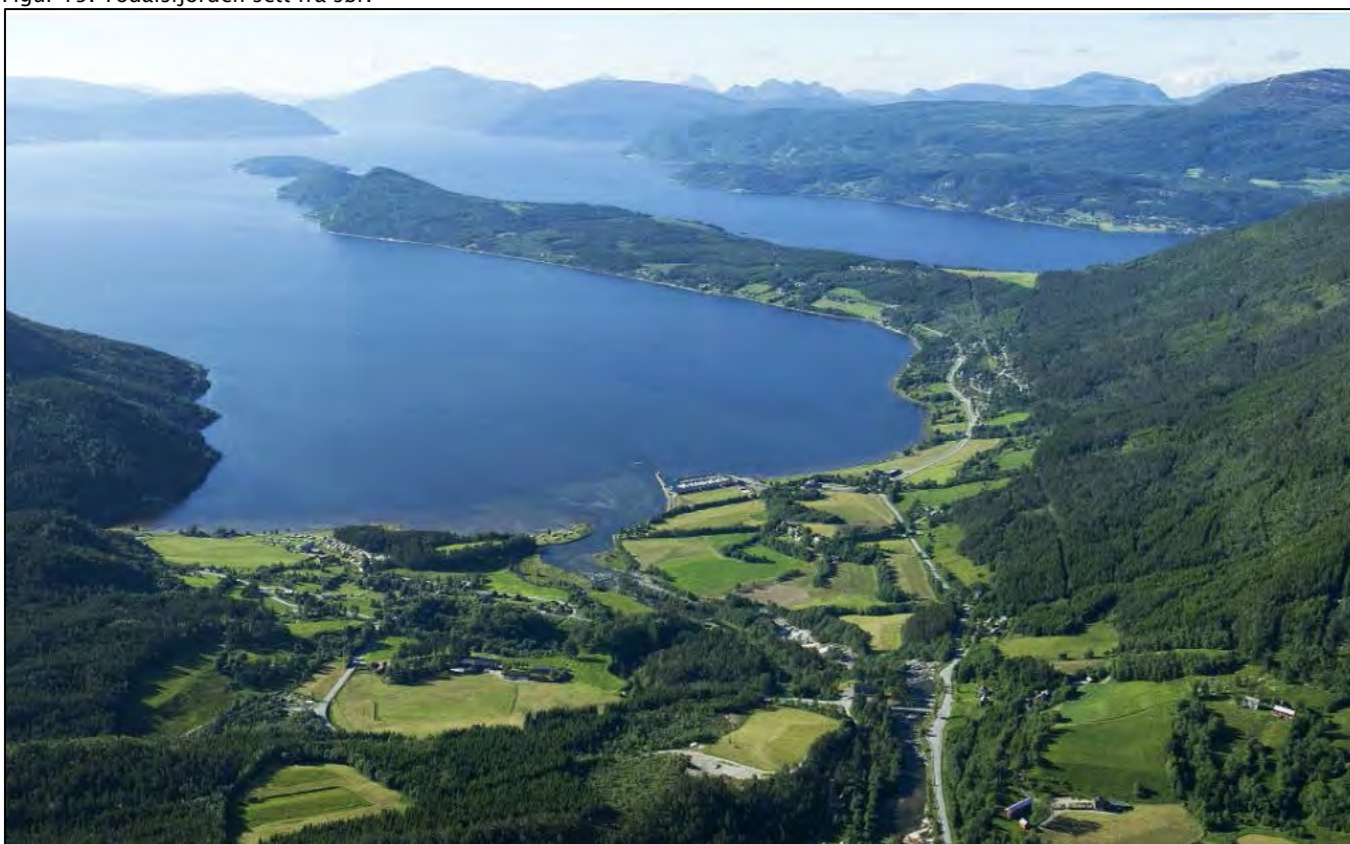
På kommuneplannivå er teknisk infrastruktur ikkje kartlagt i detalj. Av større element kryssar ei regional kraftlinje Todalsfjorden sør for Rakaneset og Svinvika, og i Svinvika går to mindre høgspenlinjer nordover langs fv. 6145. Ved Ålvundfossen er det tre grunnvassbrønningar mellom rv. 70 og Ålvundelva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

4.5 Landskapsbilde

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



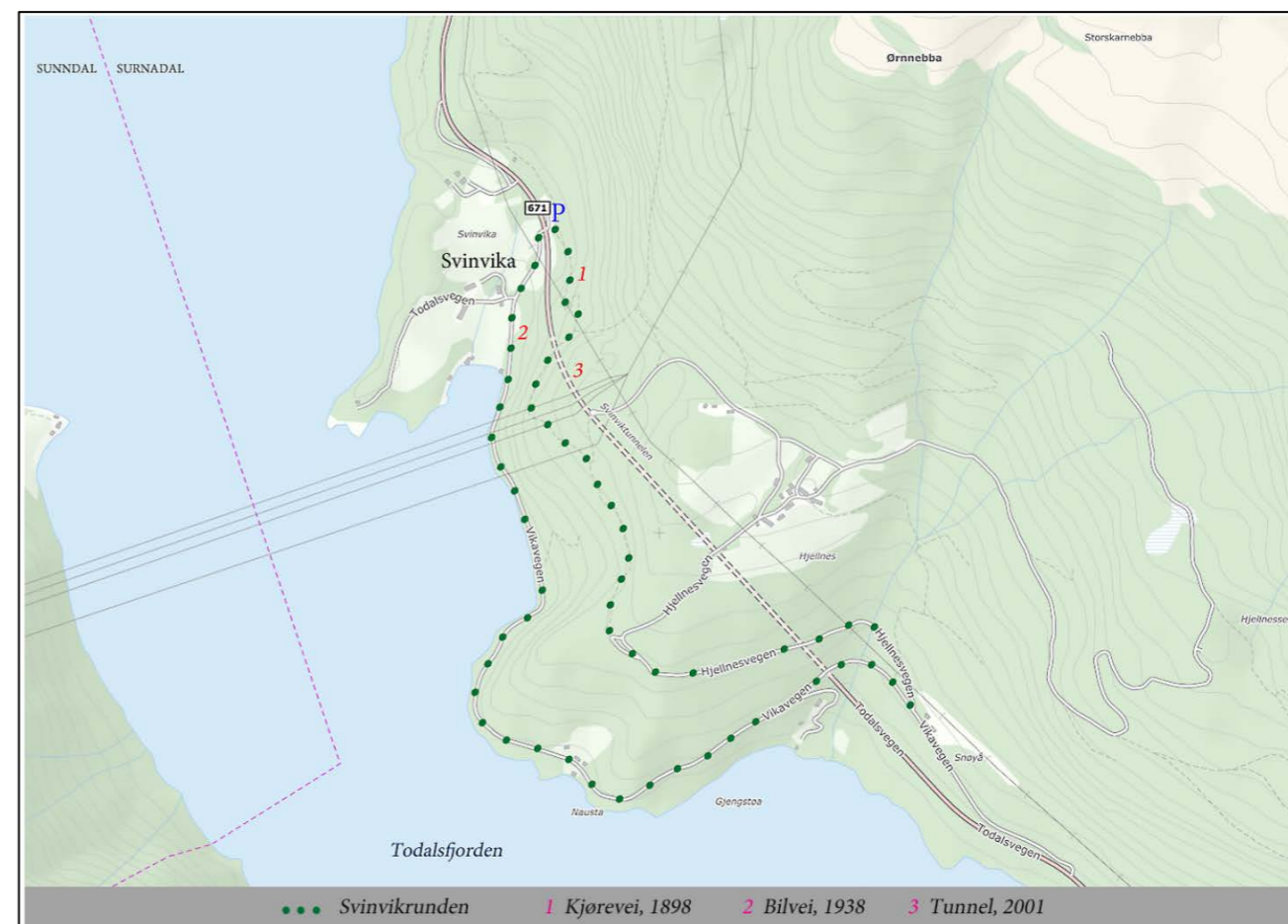
Figur 19. Todalsfjorden sett frå sør.



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

4.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv

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



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

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

Ålvundelva er eit verna vassdrag som strekker seg frå Innerdalen med utløp Ålvundfjorden. På strekninga mellom Nerdal og Ålvundeied blir elva nytta til rafting og padling. I utløpet ligg Sunndal kommune sin største badeplass, Fuglvågen. Ålvundelva er laks og sjøauførande over ei kort strekning opp til Ålvundfossen.

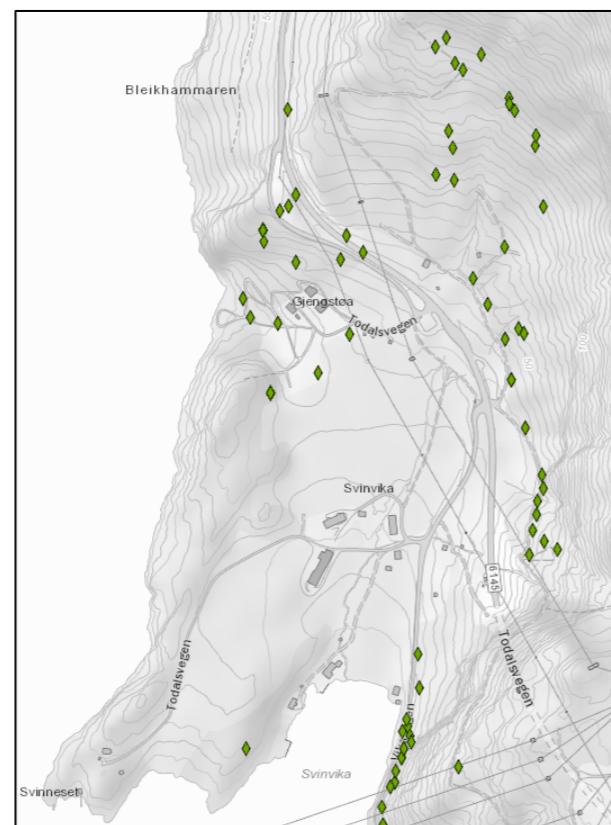
Framande artar

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

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



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



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

4.8 Kulturmiljø

Automatisk freda kulturminne

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

Kulturminne frå nyare tid

Svinvika med gardsanlegg og arboret er eit regionalt viktige kulturminne; de er begge med i regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi og er verdsett som et særdeles verdifult kulturmiljø/kulturminne.

Mange av bygningane er registrert i kulturminneregisteret SEFRAK. Plantehagen, stigane og det samla kulturlandskapet er vel så viktig som bygningane. Fram til 2010 låg arboretet under NTNU. I dag drives Svinvik arboret av Nordmøre museum. I området finnst det og fleire generasjonar med veghistorie; gamal køyrevog frå 1898, bilveg frå 1938 og ein tunnel frå 2001. Desse inngår i den skilta turen «Svinvikrunden». Samla gir desse verdiane ein synergieffekt knytt til kulturminne og kulturmiljø (samt kulturlandskap) med høg formidlings- og opplevingsverdi.

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

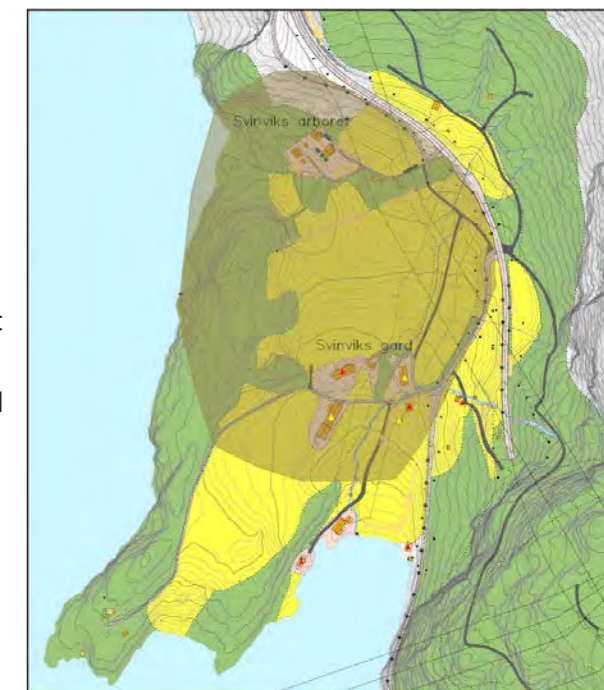
4.9 Naturressursar

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

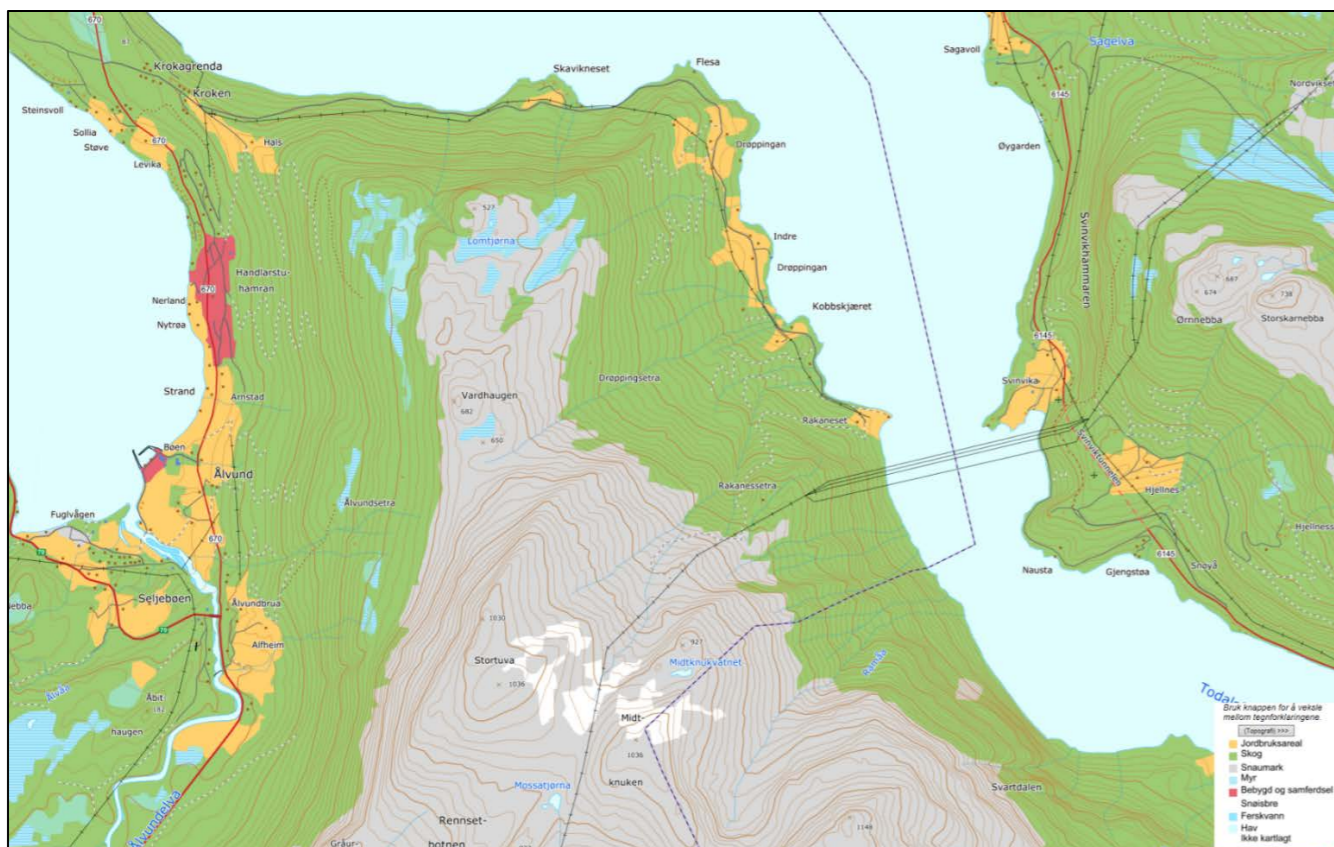
I Todalsfjorden har Fiskeridirektoratet registrert gytefelt for torsk, og eit felt med garnfiske etter torsk, lysing, lyr og sei. Desse er vist i figur 30. I tillegg til fritidsfiskarar, er det eit fåtal fiskeriregistrerte fartøy som er aktive på dette feltet. Fisket går føre seg heile året. Sjøareala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

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

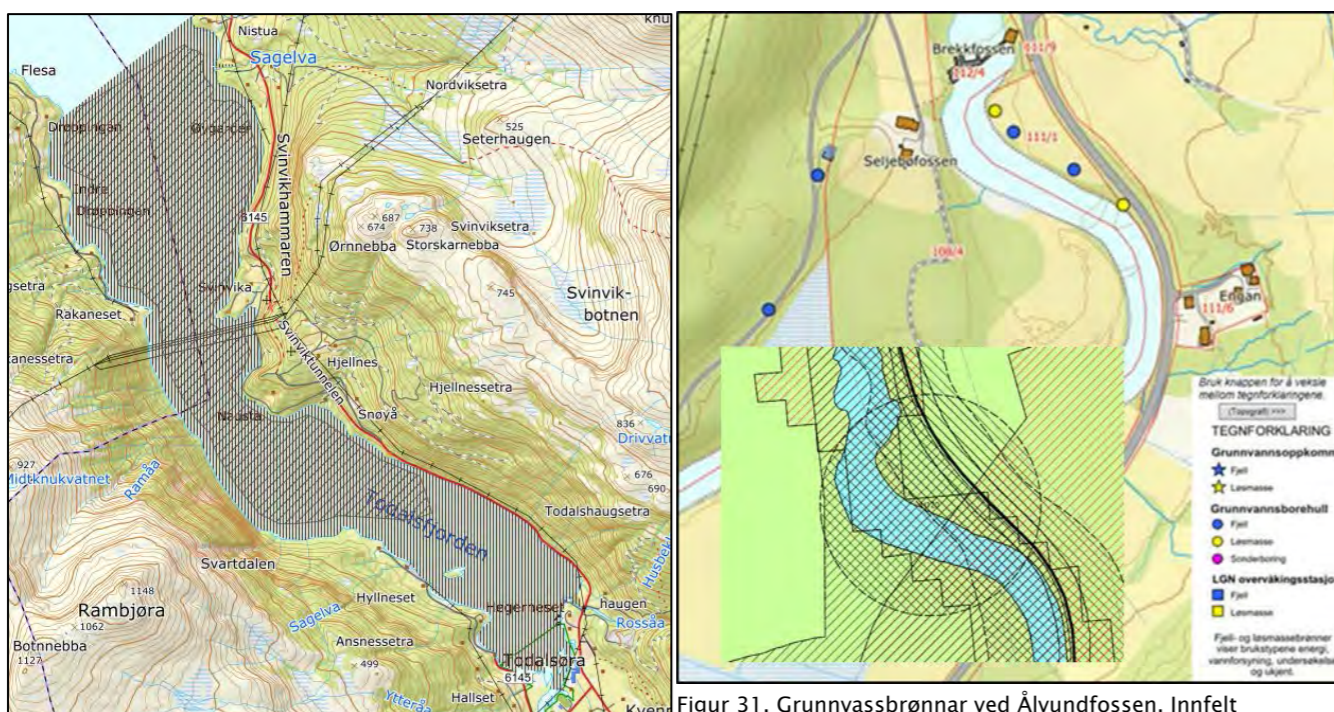
Det føreslåtte planområdet ligg i aust innanfor førekomstområdet Seljebø, lausmasseområde. Den er registrert av Norges geologiske undersøkelse (NGU) og omfattar to mindre avsetningar. Den midlare kornstørrelsen synast å ligge innan sandfraksjon, noko som også dominerer den austlege avsetninga.



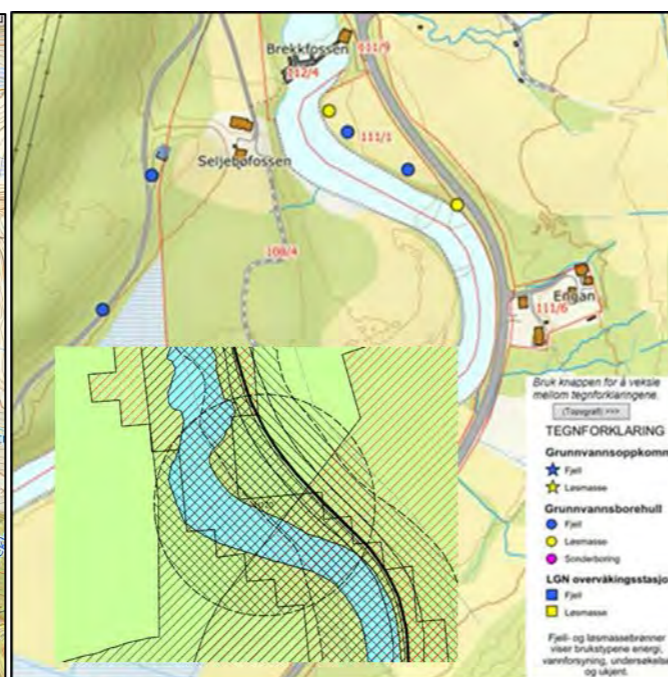
Figur 28. Kulturmiljø i Svinvika frå regional delplan



Figur 29. Arealtyper i området.



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



Figur 31. Grunnvassbrønner ved Ålvundfossen. Innfelt sikringszone (skravert sirkel) i gjeldende kommuneplan.

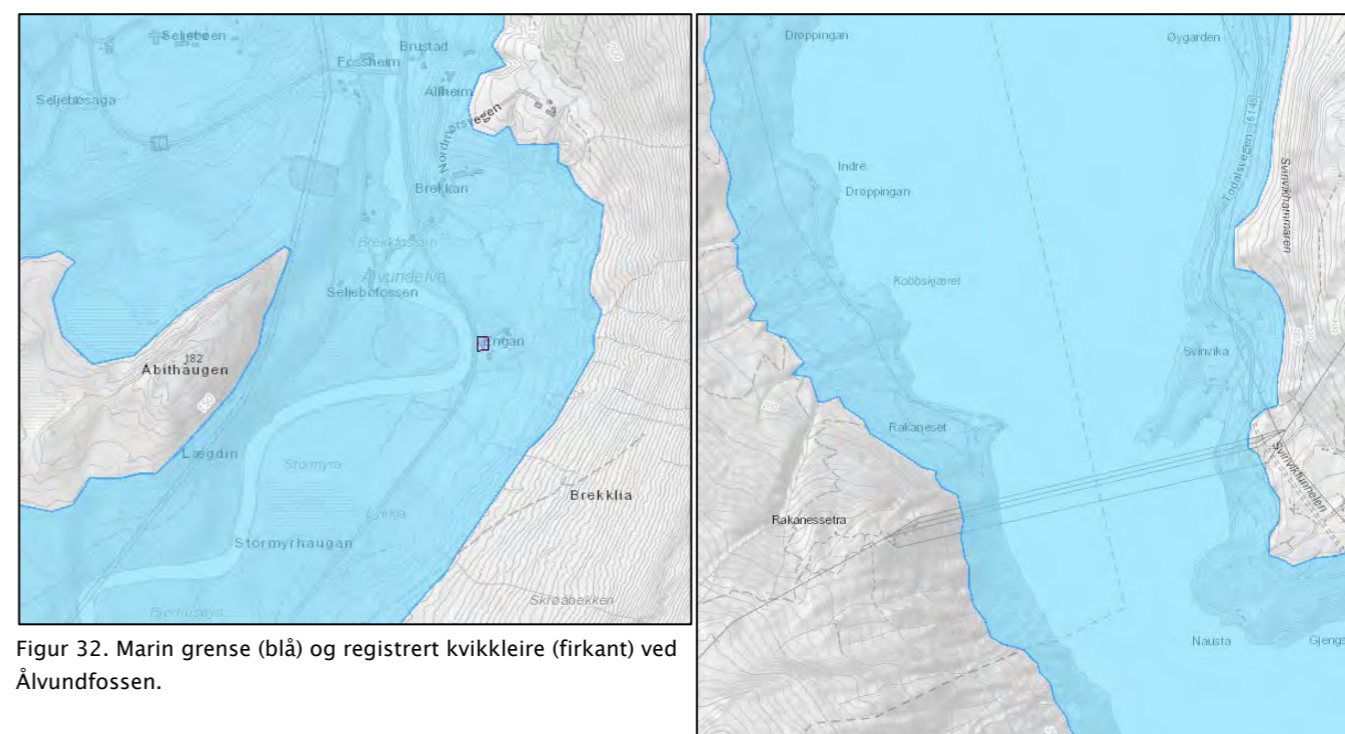
4.10 Naturfare

4.10.1 Grunnforhold

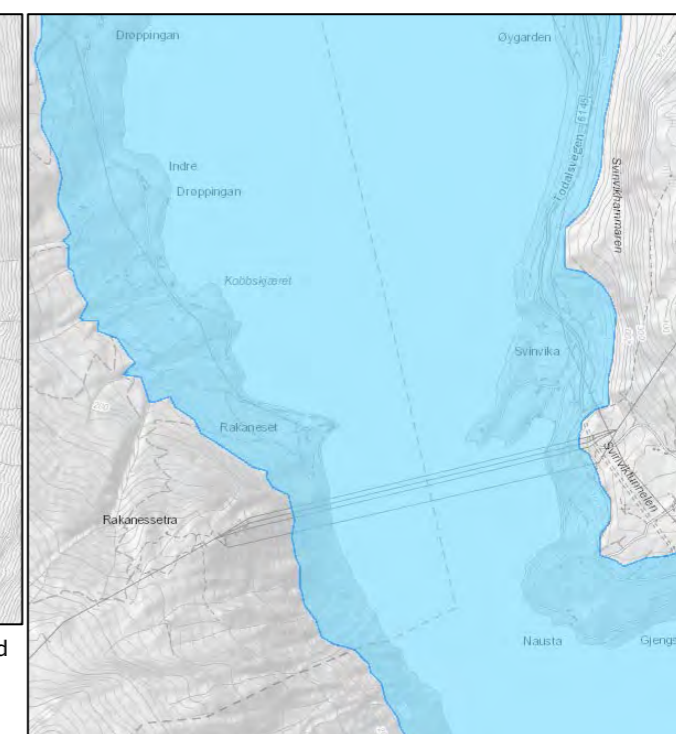
Grunnforholda er omtala i eige geoteknisk fagnotat 40125-GEOT-R1 Geoteknisk rapport Todalsfjordforbindelsen, og inngår som tema i Risiko- og sårbarheitsanalysen (ROS-analysen). ROS-analysen er oppsummert i kapittel 7.5 Risiko- og sårbarheit i planomtalen.

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

Ved Skifteshammaren og Kammen er det ikkje vesentlege lausmassar.



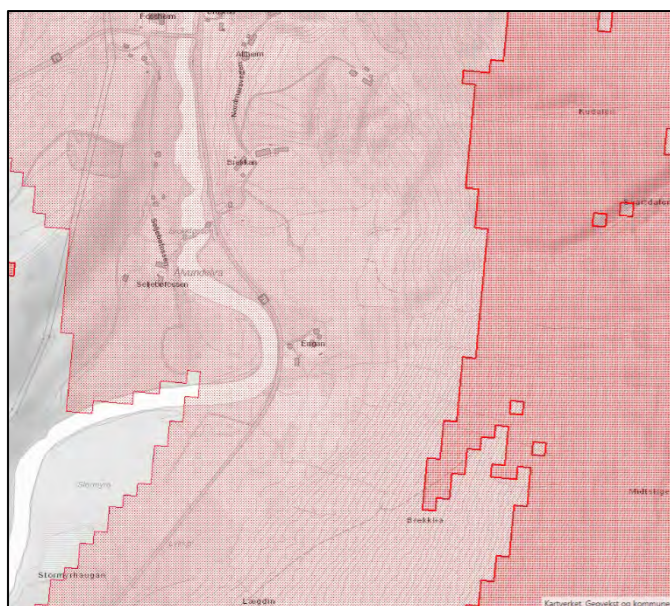
Figur 32. Marin grense (blå) og registrert kvikkleire (firkant) ved Ålvundfossen.



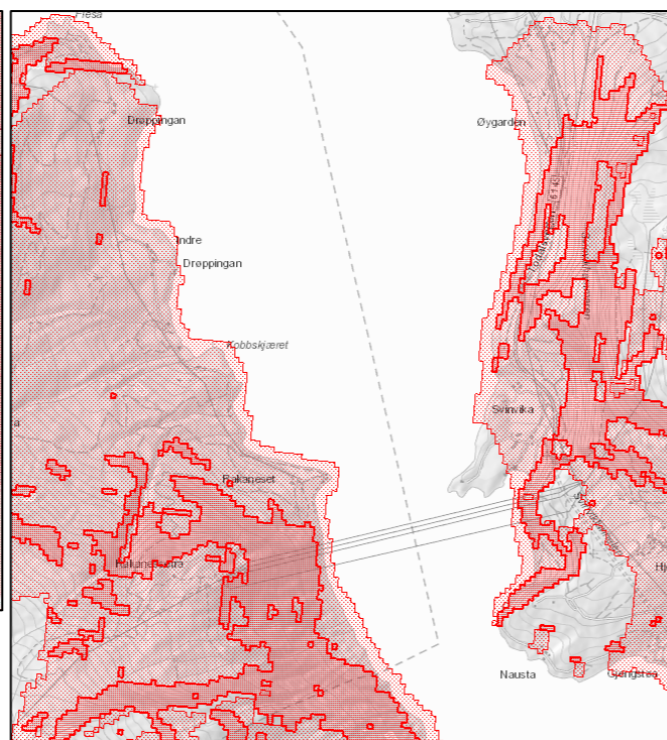
Figur 33. Marin grense (blå) langs Todalsfjorden.

4.10.2 Skredfare

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



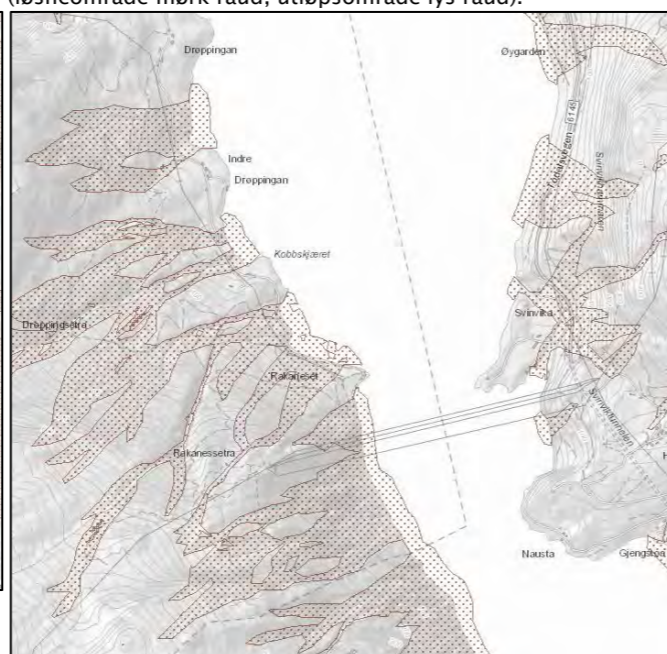
Figur 34. Aktsemdsoner for snøskred ved Ålvundfossen (løseområde mørk raud, utløpsområde lys raud).



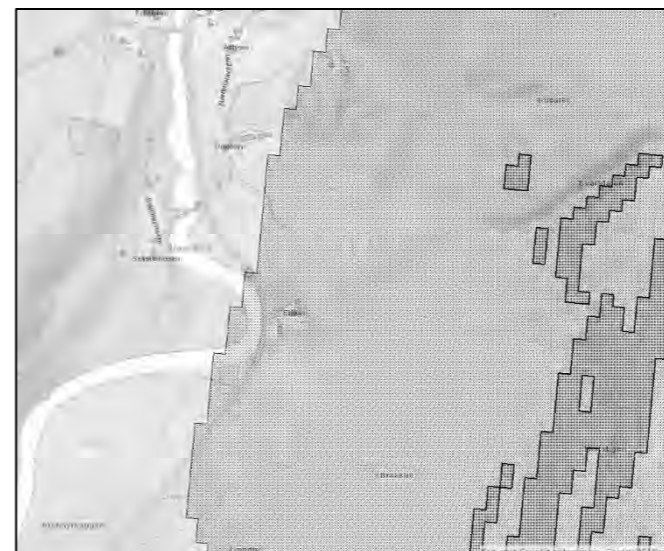
Figur 35. Aktsemdsoner for snøskred langs Todalsfjorden (løseområde mørk raud, utløpsområde lys raud).



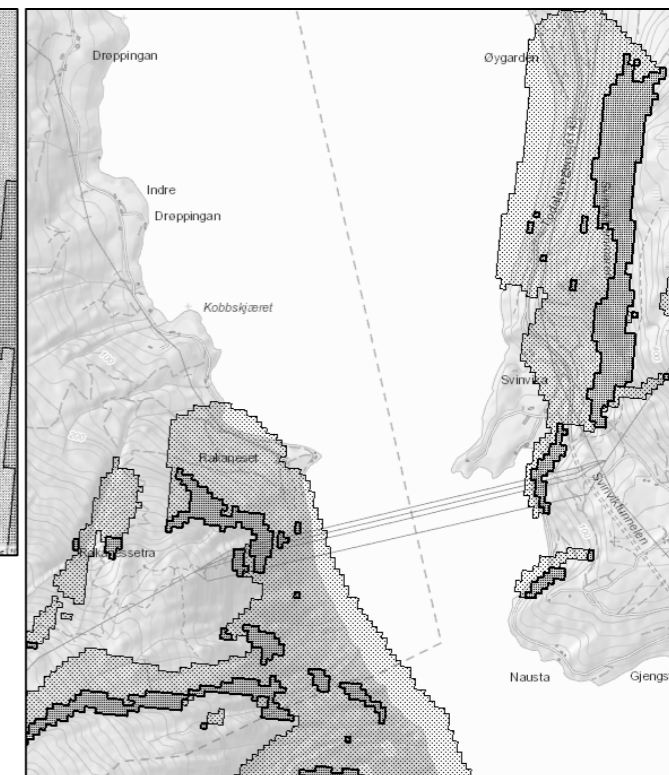
Figur 36. Aktsemdsoner for jord- og flaumskred ved Ålvundfossen.



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



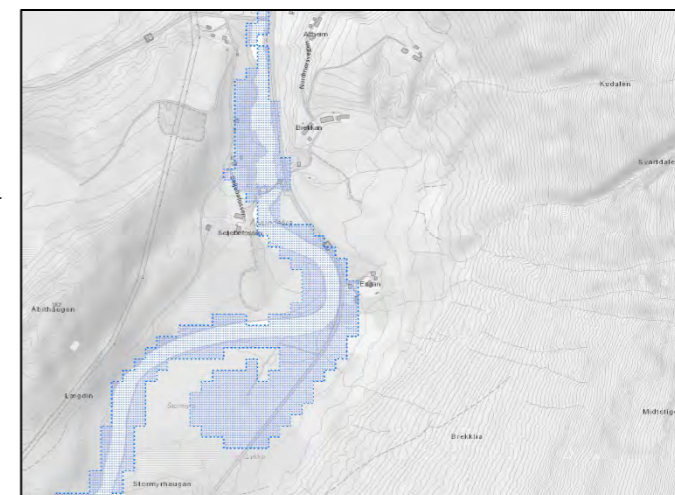
Figur 38. Aktsemdsoner for steinsprang ved Ålvundfossen (løseområde mørk grå, utløpsområde lys grå).



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

4.10.3 Flaum

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



Figur 40. Aktsemdsone flaum langs Ålvundelva.

5 OMTALE AV PLANFORSLAGET

5.1 Hovudelementa i planen

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

Kommunedelplanen legg til rette for eit veganlegg som fyller krava i Statens vegvesen si handbok N100 (2013) Veg- og gateutforming til dimensjoneringsklasse Hø1 – Øvrige hovedvegar, ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t. Vegbreidde er 7,5 meter, tunnelprofil T9,5.

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



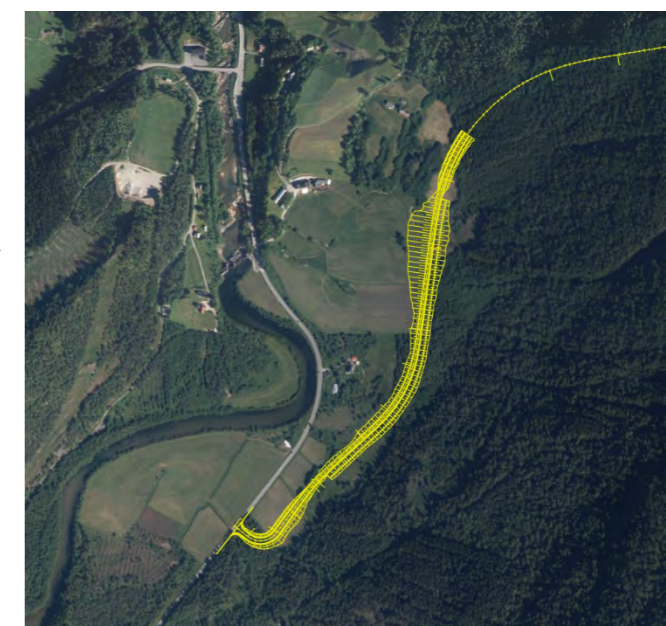
Figur 41. Oversiktskart med tilrådd veglinje for fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

5.1.1 Veg i dagen ved Ålvundfossen

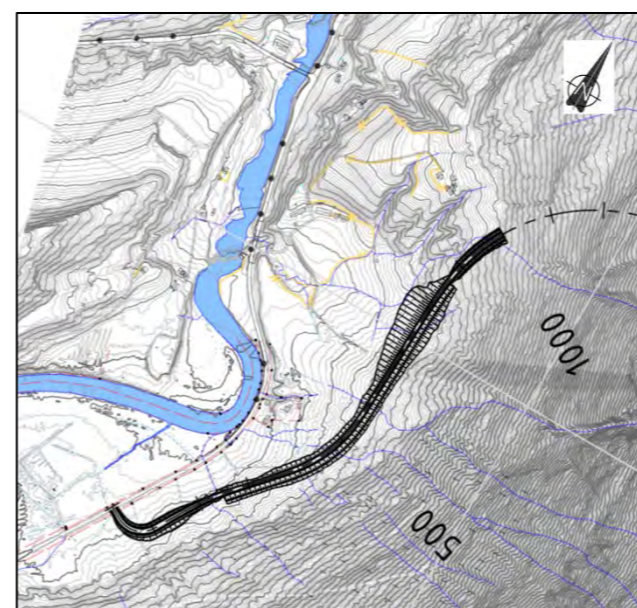
Nytt kryss mellom rv. 70 og ny fv. 670 er plassert ved Rv70 hp3 m8000. Krysset er utforma som T-kryss. Frå krysset er det om lag 870 meter til fjellpåhogget. Kor lang tunnelportal som er nødvendig er ikkje detaljert på dette plannivået. Nordover mot påhogget stig vegen med 6,2 %. Frå profil 600 vil vegen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

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

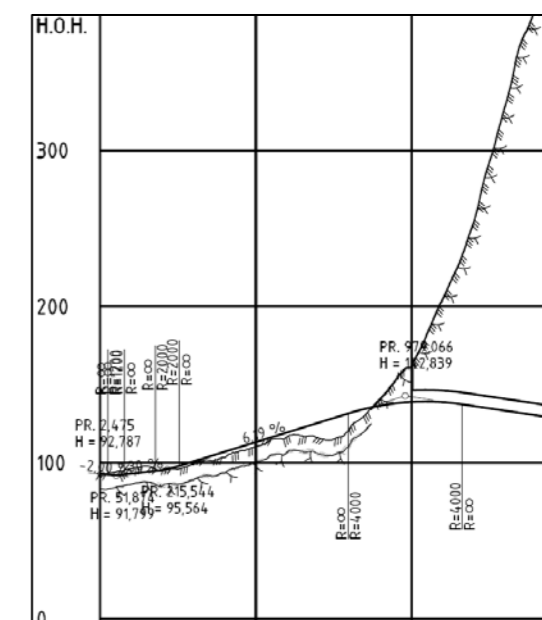
Utsnitt av teknisk plan er vist i figur 42, 43 og 44. 3D-utsnitt sett frå sørvest er vist i figur 45. Fleire 3D-bilder er vist i vedlegg.



Figur 42. Teknisk plan på ortofoto ved Ålvundfossen.



Figur 43. Teknisk plan ved Ålvundfossen.



Figur 44. Lengdeprofil ved Ålvundfossen.

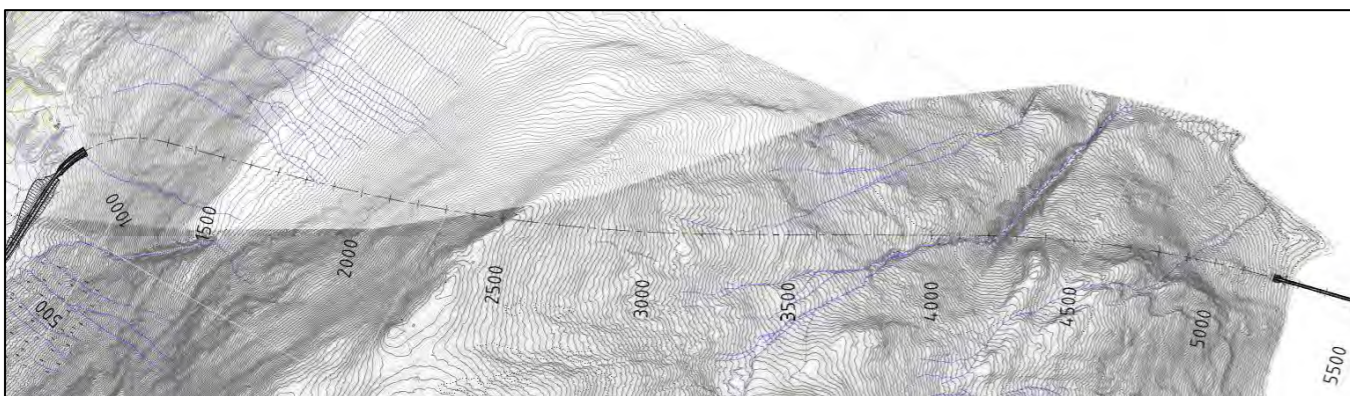


Figur 45. 3D-utsnitt frå Ålvundfossen.

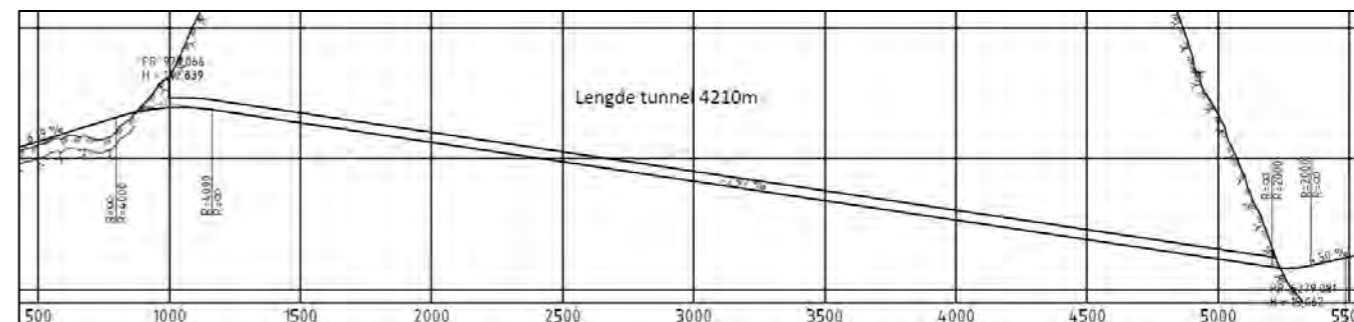
5.1.2 Tunnel Ålvundfossen–Rakaneset

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

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



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



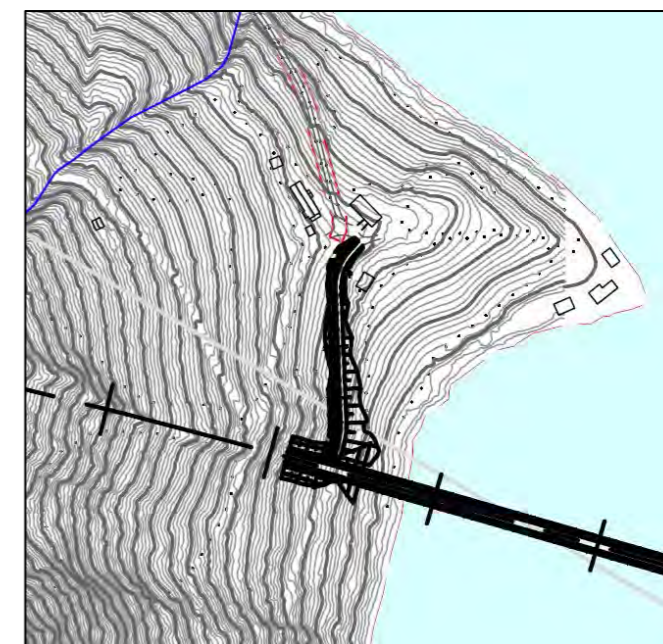
Figur 47. Lengdeprofil Ålvundfossen–Rakaneset.

5.1.3 Veg i dagen på Rakaneset

På Rakaneset går ny fv. 670 frå tunnelen og i praksis rett ut på brua over Todalsfjorden. Mellom portalen og sidespennet til hengebrua blir det nokre titals meter avhengig av kor lang portalen blir.

I tillegg til fylkesvegen er det nødvendig med ein tilkomstveg frå Drøppingvegen og opp til brua og tunnelportalen. Dette er nødvendig for å sikre tilkomst for drift og vedlikehald av tunnel og bru, samt utrykkingskøyretøy ved trafikkuhell og ulykker i tunnelen og på brua. Særleg tunnelbrann vil krevje stor innsats og tilkomst og areal ved tunnelopninga.

Det andre hovudomsynet er tilkomst for syklende og gåande opp til gang- og sykkelbana på brua.



Figur 48. Utsnitt av teknisk plan på Rakaneset.

Det vil ikkje vere tilkomst for ordinær biltrafikk frå Drøppingvegen og opp på fv. 670. Det er for liten avstand mellom brua og tunnelen til å etablere sikkert kryss. Tilkomstvegen er vist meir som ein illustrasjon enn som reell framtidig utforming i figur 48, 49 og 50. Korleis tilkomstvegen vil bli plassert og utforma vil bli avgjort i reguleringsfasen, på grunnlag av ønskjer frå grunneigar, og behova knytt til drift/vedlikehald av veganlegget og utrykkingsetatane.

I tillegg vil det vere ønskjeleg å legge til rette for driftstilkomst til landbruksareala (skog) sør for brua. Dette vil vere kurant å få til under sidespennet til hengebrua og/eller over tunnelportalen, men blir detaljert først i reguleringsplanfasen.



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



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

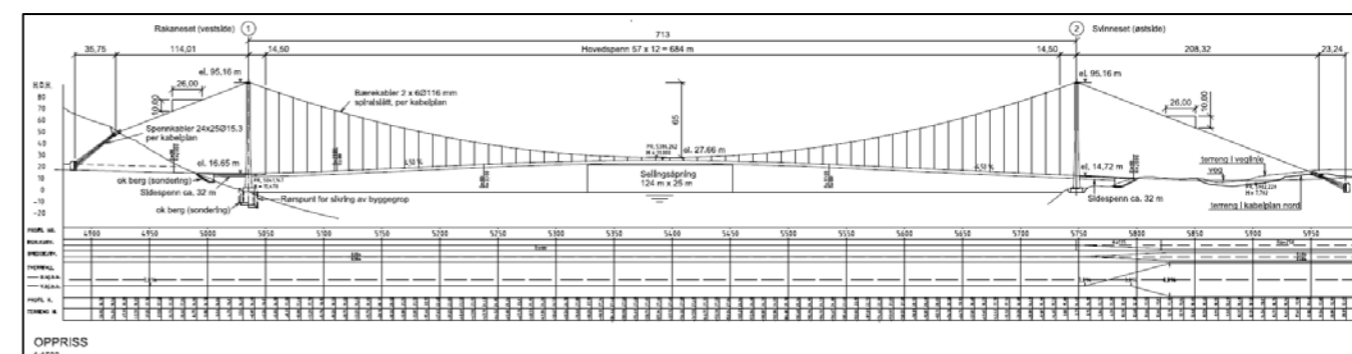
5.1.4 Hengebru Rakaneset-Svinvika



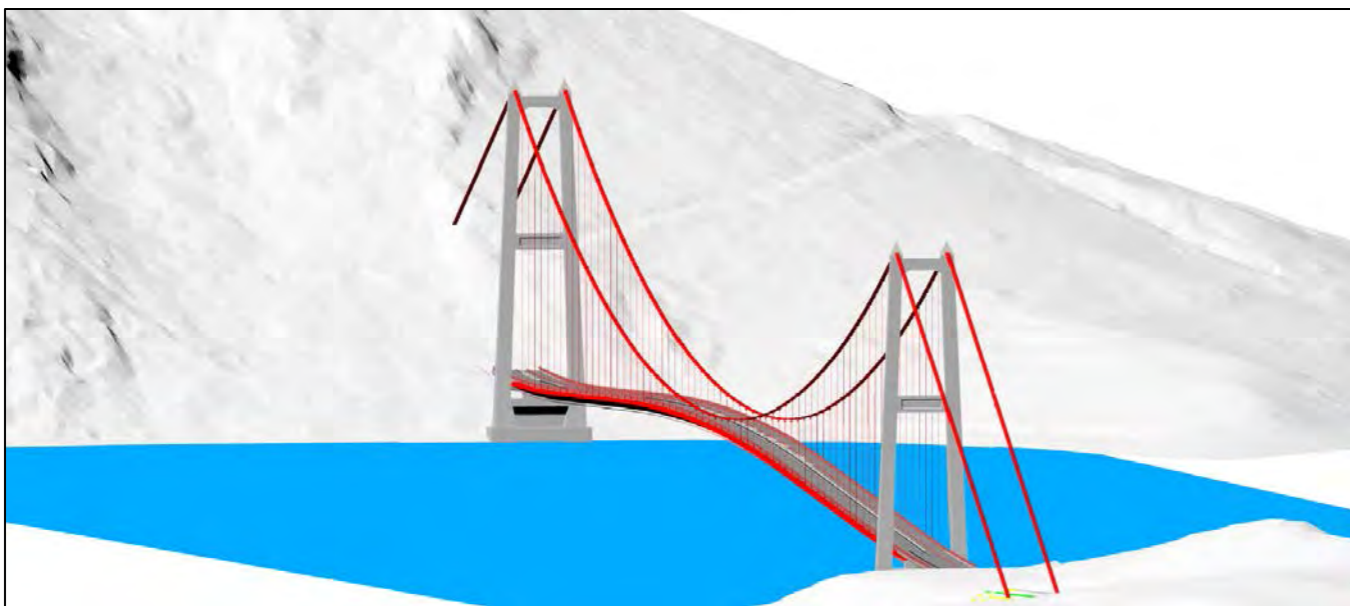
Figur 51. Oversiktsskisse 3D av hengebrua frå Rakaneset til Svinvika.

Dr. Techn. Olav Olsen har utarbeidd eit skisseprosjekt for hengebrua. Rapport *12381-32-00-R-001 Todalsfjordbrua – Teknisk beskrivelse* gir ei detaljert omtale av brua og føresetnadene som ligg til grunn for dimensjonering og utforming. I planomtalen referer vi berre nokre viktige nøkkeldata.

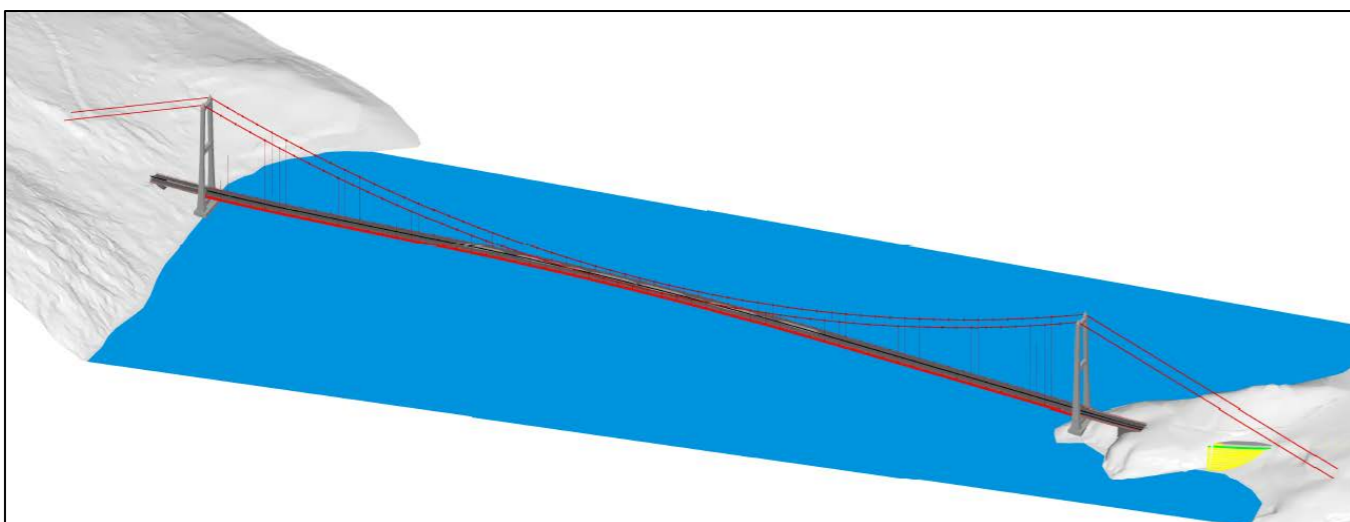
Hengebrua har eit spenn mellom brutårna på 713 meter. På kvar side er sidespenna 32 meter. Toppen av brutårna er 95 m.o.h. Brukassa er 14 meter brei, og gir plass til ei 7,5 meter brei køyrebane og ei gang- og sykkelbane på 3 meter med rekkverk mellom. Kva for ei side gang- og sykkelveggen skal ligge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



Figur 52. Snitt av hengebrua over Todalsfjorden.



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



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

5.1.5 Veg i dagen i Svinvika

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

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

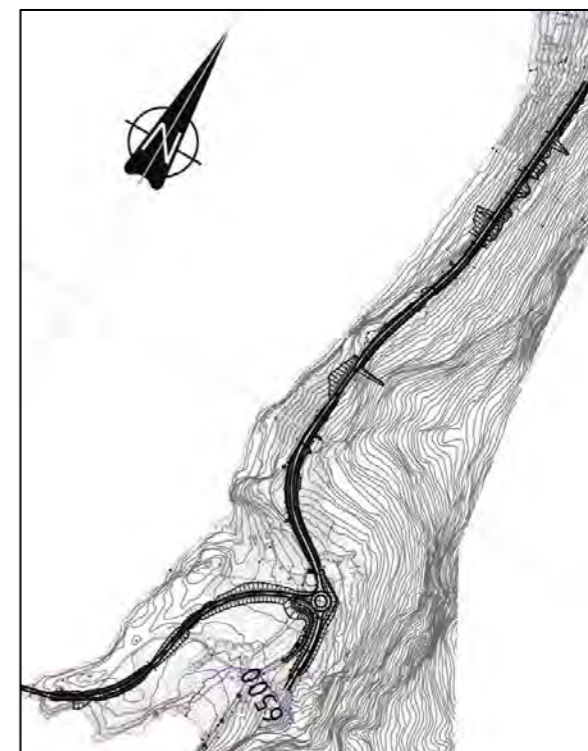
For å kunne innfri stigningskrav inn mot og i rundkøyninga må fylkesvegen hevast sørover mot Svinviktunnelen. Nordover mot Svinvikhammaren må fylkesvegen senkast. Kurva rundt Svinvikhammaren må også gjerast slakare enn i dag, og til saman gjer dette at skjeringa i Svinvika blir høg.

Det er mogleg å justere omfanget av høge fyllingar i reguleringsplanarbeidet av omsyn til kulturmiljø og landbruk. Dette inneber mellom anna å senke rundkøyninga/T-krysset i Svinvika. Det vil føre til ei stigning på inntil 8 prosent. Konsekvensen for Bleikhammaren blir at jordskjeringa aukar til 22 meter, men fyllinga kan reduserast med opptil 3 meter enkelte plassar. Ein vil arbeide meir for å redusere omfanget av høge fyllingar i neste planfase.

Det er ikkje lagt til rette for gang- og sykkelveg frå brua og opp til rundkøyninga. Til det er potensialet for gåande og syklende for lavt. For å bøte på dette er det lagt til rette for brei skulder langs vegen.

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

Av omsyn til kulturmiljø og landbruk vil ein i planen arbeide vidare med terrengtilpassing og avbøtande tiltak som til dømast skjeringar, fyllingar og beplantning. Sjå også omtale av alternativ vegløyninga i kapittel 5.3.2.



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



Figur 56. Utsnitt av teknisk teikning i Svinvika.

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

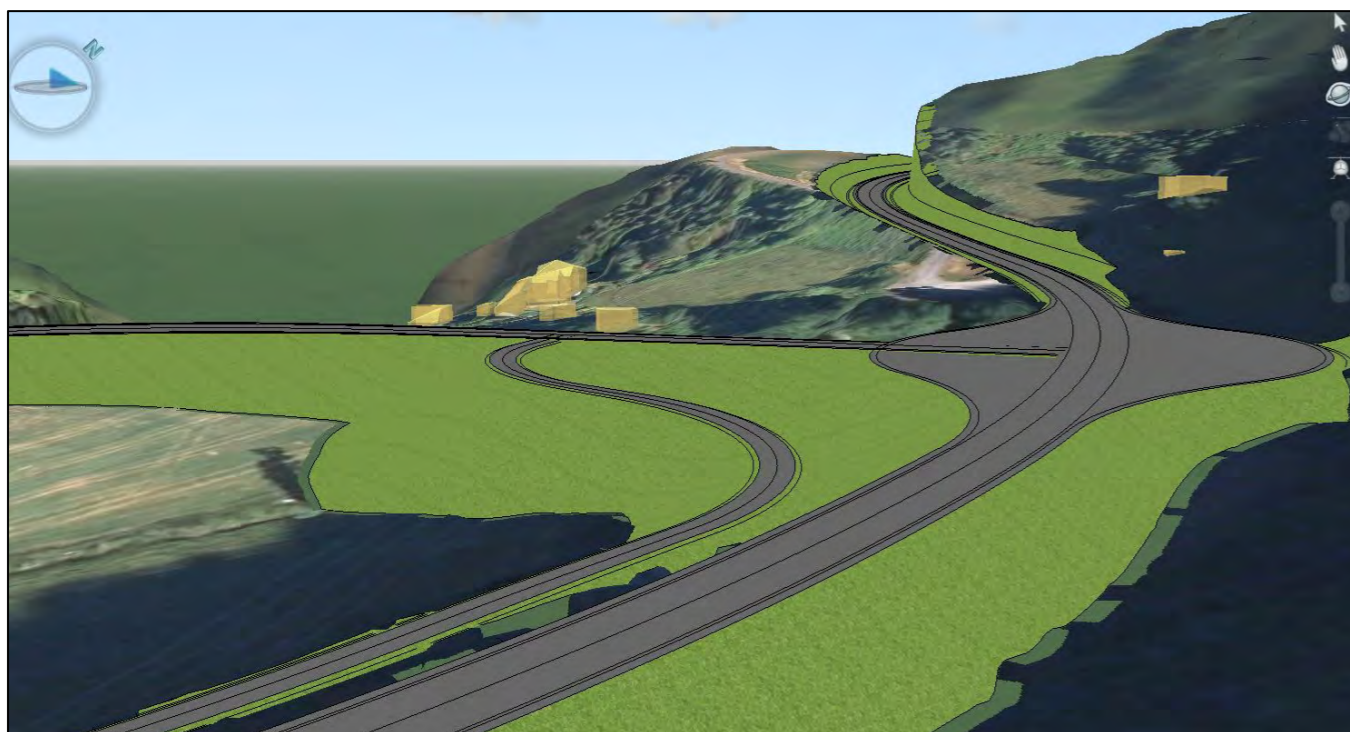
Hengebrua er plassert ytst på Svinneset, og forankring av hengekablane er plassert i neste hammaren innover i Svinvika, jf. figur 59. Det er naudsynt med anleggstilkomst til forankringskammera, korleis det vil bli løyst konkret vil bli fastsett i reguleringsplanen seinare.



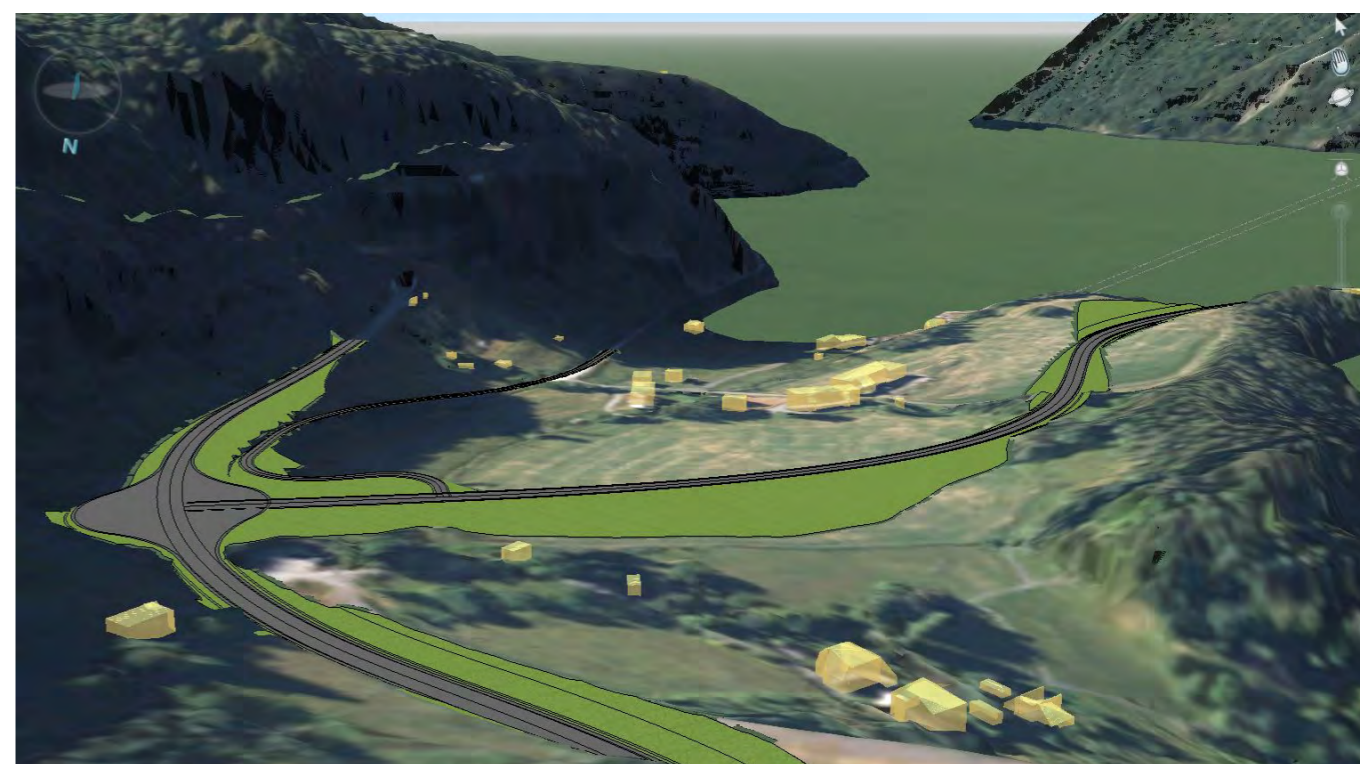
Figur 57. Teknisk teikning på ortofoto i Svinvika.



Figur 59. 3D-utsnitt frå Svinvika.



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



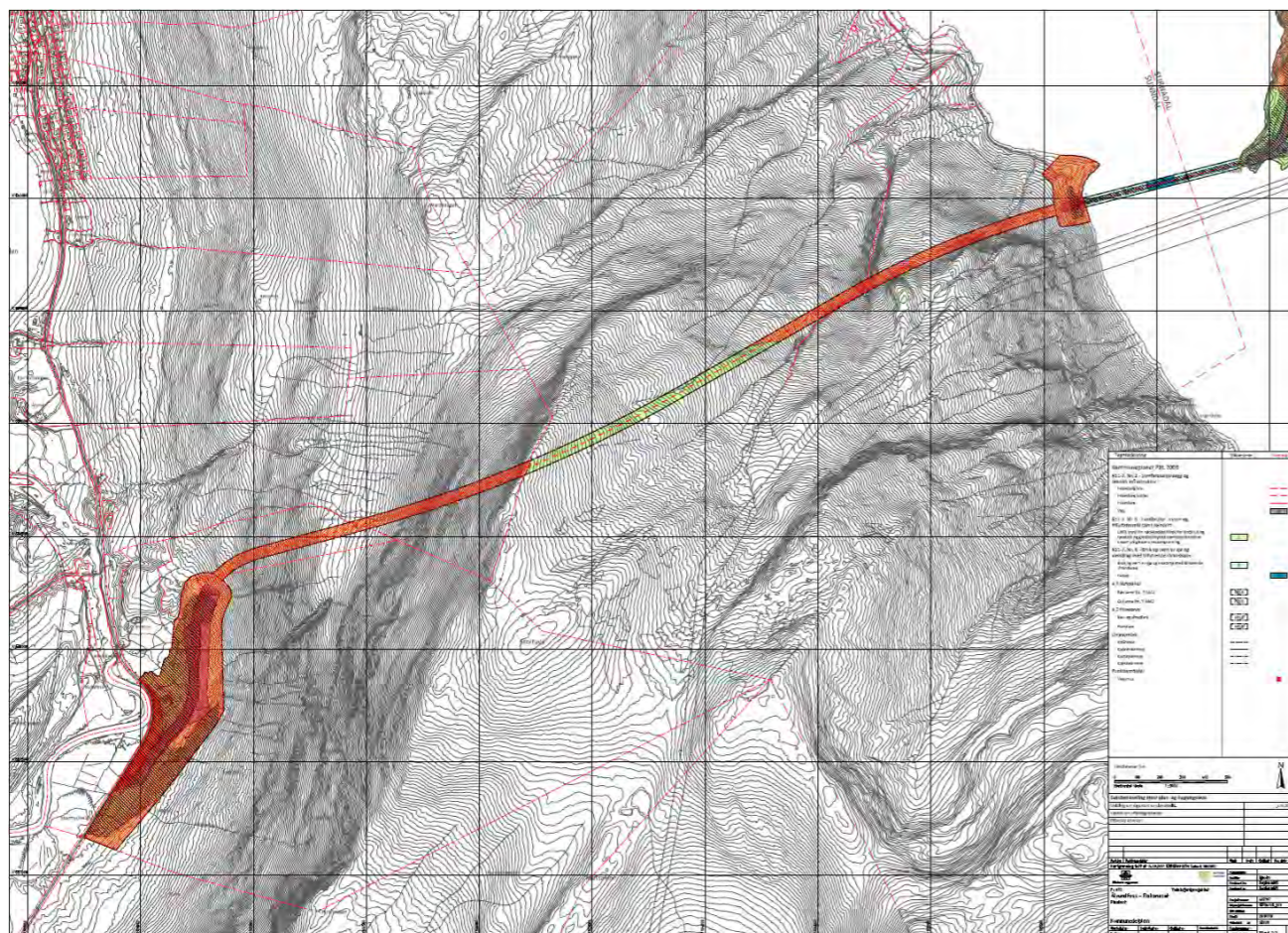
Figur 60. 3D-utsnitt Svinvika frå nordaust.

5.2 Planlagt arealbruk

Formelt er kommunedelplanen fordelt på to plankart:

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

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



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

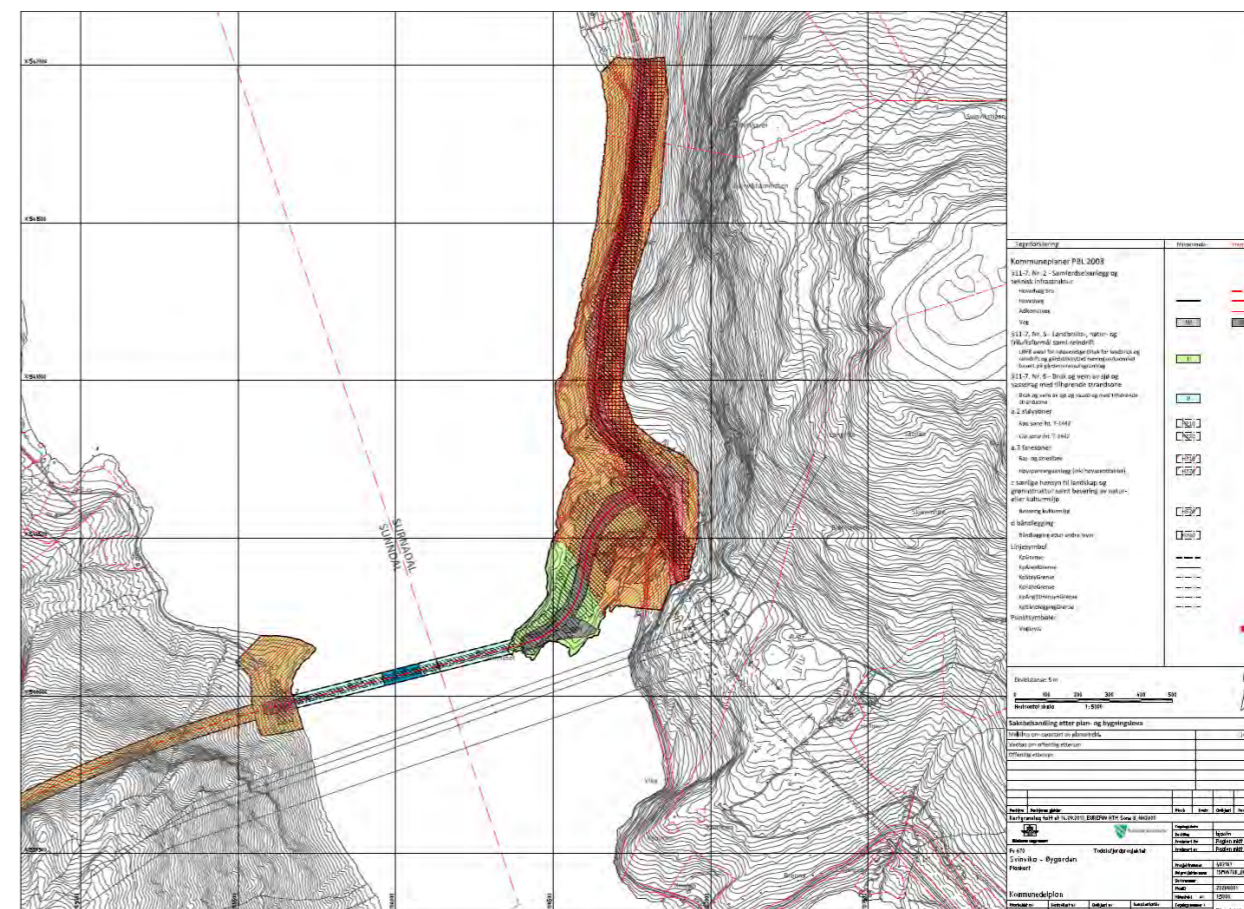
5.2.1 Arealformål

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

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

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

På Ålvundfoss vil det etter nærare kartlegging vere aktuelt å setje av eit naturleg vegetasjonsbelte i området for vassdrag med årviss vassføring. Om reguleringsplanen si avgrensing omfattar vassdrag med årviss vassføring må dette visast med eige arealføremål *Bruk og vern av sjø og vassdrag*.



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

5.2.2 Omsynssoner

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

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

I Svinvika er det sett av omsynssone H570 rundt det regionalt viktige kulturmiljøet knytt til Svinvik gard og Svinvik aboret. Etter at planen var på høyring og offentleg ettersyn er omsynssona utvida i samråd med kulturmyndigheit. Dette er gjort for å synleggjere kulturmiljøet på ein betre måte. Planføresegna opnar opp for at vegformål likevel kan plasserast her. Øvrig tiltak kan ein berre gjere dersom det

gagnar kulturmiljøa eller dempar dei negative konsekvensane vegen har for området. Til dømes vil det vere aktuelt å lage undergang mellom garden og arboret.

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

5.3 Andre vurderte alternativ

5.3.1 Vurderte konsept og traséar

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

Traséar

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

Konsept

- Hengebru
- Flytebru



Dei to traséane er vist stilisert i figur 63. Figur 63. Hovudtraséane i planprogrammet.

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

Forkasta hengebru Skifteshammaren–Kammen

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

Forkasta flytebru Skifteshammaren–Kammen og Rakaneset–Svinvika

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

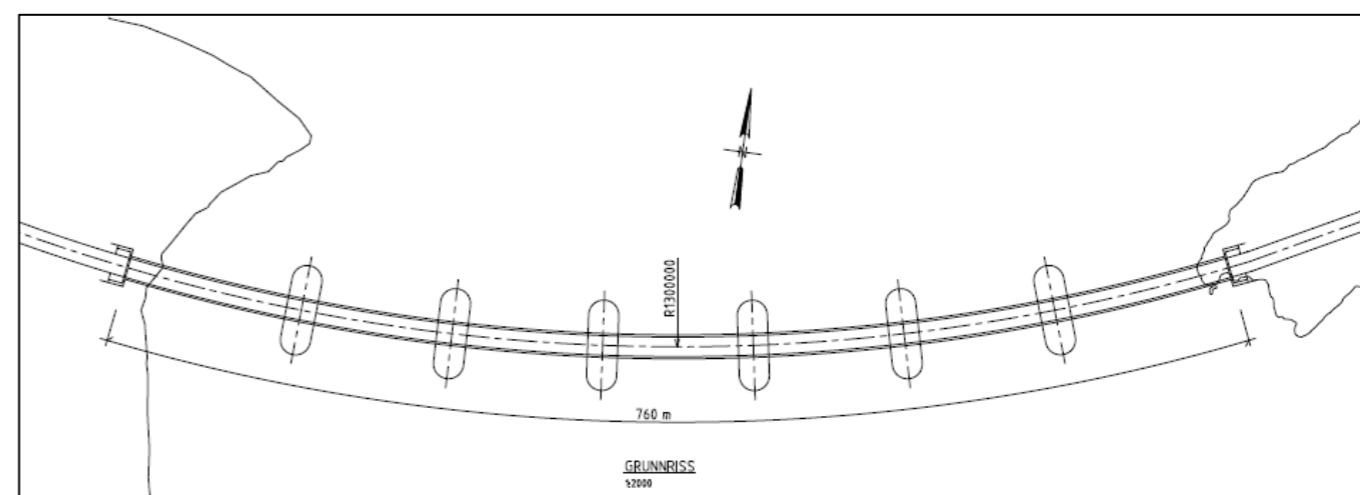
Grunnlaget for kommunane sine vedtak er omsyn til skipstrafikk på Todalsfjorden, også sett i lys av grove vurderingar av kostnader med flytebru.

Ei flytebru vil stenge fjorden vidare inn mot Todalsøra for all båttrafikk større enn mindre passasjerbåtar, mindre kystfiskefartøy og losbåtar, jf. Kystverket sin farleinormal. Av dimensjonerande trafikk som brukar/har brukt Todalsfjorden er sandfraktbåtar viktigaste fartøytypen. I tillegg vart det sett inn ei beredskapsferje i samband med eit skred som tok fv. 6145 i 2013. Ei seglingshøgde på 25 meter er tilstrekkeleg for ferger, hurtiggåande passasjerbåtar, Indre Kystvakt, missiltorpedobåtar (MTB), kystfiskeflåten, seglbåtar inntil 15 meter lengde og brønnbåtar. Todalsfjorden har vore løfta fram som eit mogleg mål for cruiseskip, men kommunane la vekt på at ein i så fall må opp i seglingshøgder frå 55 meter og oppover, noko som vil innebere brukostnader langt utanfor rekkevidde.

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

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

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



Figur 64. Flytebru Rakaneset–Svinvika.

5.3.2 Vurderte enkeltløysingar

Alternativt tunnelpåhogg ved Ålvundfossen

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

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

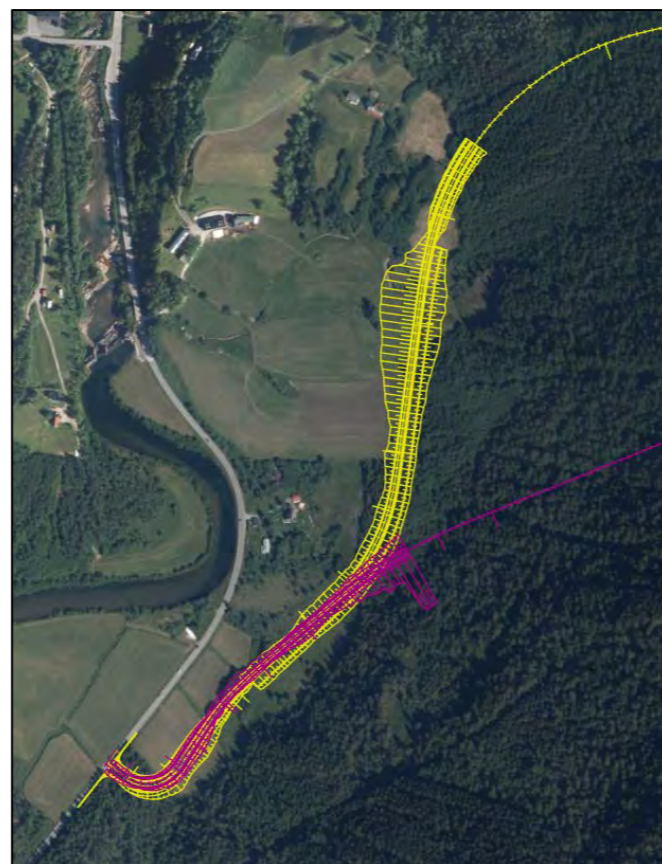
Det kortaste alternative har ein del vegfaglege fordelar, m.a. mindre stigning med 2,4 % mot 6,2 % for det nordlegaste alternativet. Ein vil også spare inngrep og tiltak m.a. for å sikre handtering av overvatn og skredfare, jf. kapittel 7.5 med ROS-analyse. Det er også potensiale for kvikkleire i området,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

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

Bruplassering på Rakaneset

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

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

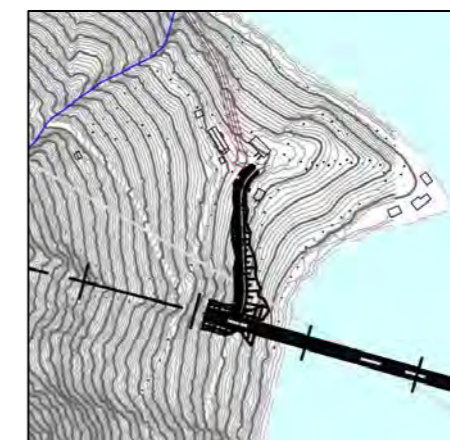


Figur 65. Alternativt påhogg ved Ålvundfossen (fiolett) og påhogg vist i kommunedelplanen (gult).

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



Figur 66. Forkasta plassering av hengebru på Rakaneset.



Figur 67. Valt plassering av hengebru på Rakaneset.

Alternativ vegtraseé i Svinvika

Svinger i eit veganlegg skal normalt ha ein såkalla «nabokurve». Dette inneber at ein venstresving (slik ein har etter brua på Svinneset) i utgangspunktet skal starte med ein slag høgresving.

Venstresvingen i Svinvika er prosjektert i samsvar med dimensjoneringsklasse Hø1 (handbok N100 Veg- og gateutforming versjon 2013), fartsgrense 80 km/t og minste horisontalkurveradius 250 meter, men utan nabokurve som forklart over. Dette er gjort for å redusere tap av dyrka mark. Å utelate nabokurve krev fråvik. Eventuelle fråvik må vere godkjent før reguleringsplan kan godkjennast. Fylkeskommunen er fråviksmyndigheit for ny fylkesveg.

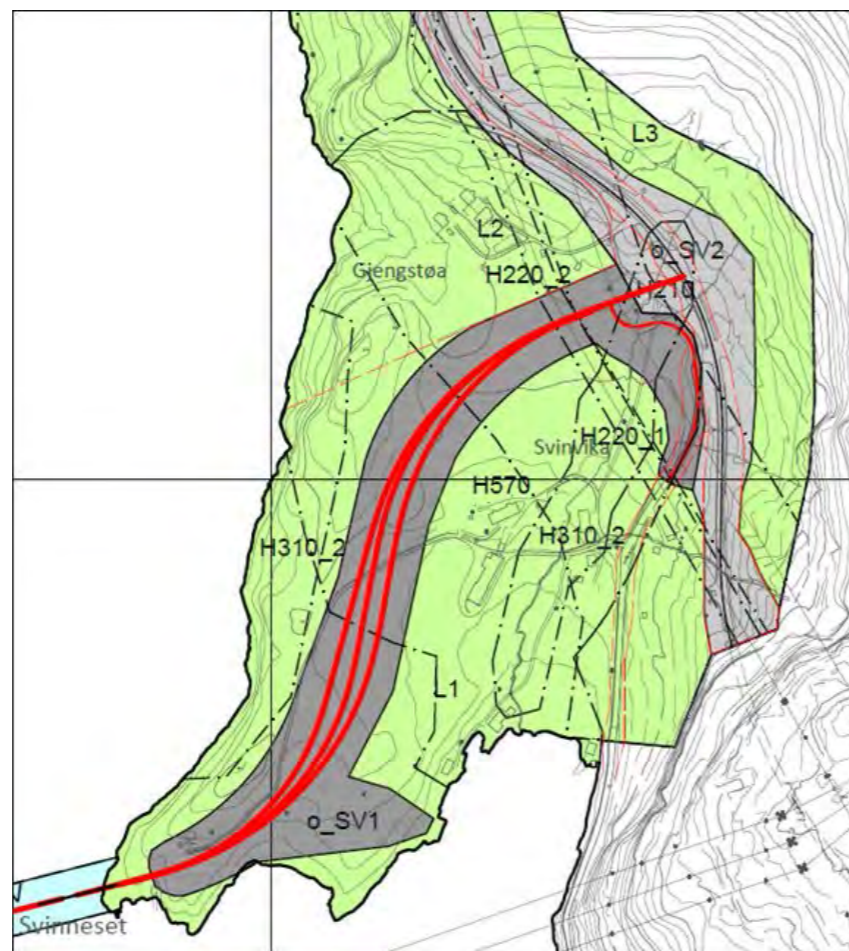
Etter at vegen blei prosjektert har det kome ny handbok N100 (mai 2019). Her har dimensjoneringsklassen Hø1, fartsgrense 80 km/t og minste horisontalkurveradius 225 meter. Det betyr at ein kan bygge ein venstresving som er litt krappare, og ytterligare redusere tap av dyrka mark vest for den nye vegen.

Veglinja vil dele landbruksteigane i to, slik at restarealet blir mindre drivverdig og kan gå ut av bruk. Ut frå eit slik omsyn er det ønskeleg med ein krappare venstresving etter brua i Svinvika, for å redusere tap av dyrka mark like vest for vegen. Av omsyn til landbruk finn fylkeskommunen det mest riktig å legge til rette for justeringsmoglegheit i neste planfase. Dette inneber at ein i reguleringsplanfasa også kan arbeide meir med gode vegløyningar som ivaretar omsyna i Svinvika.

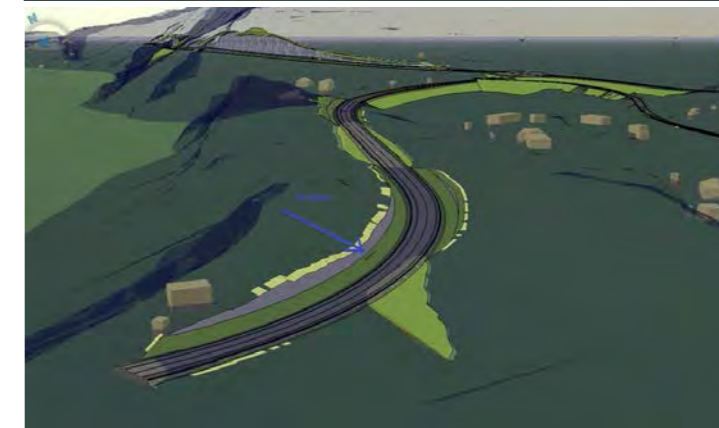
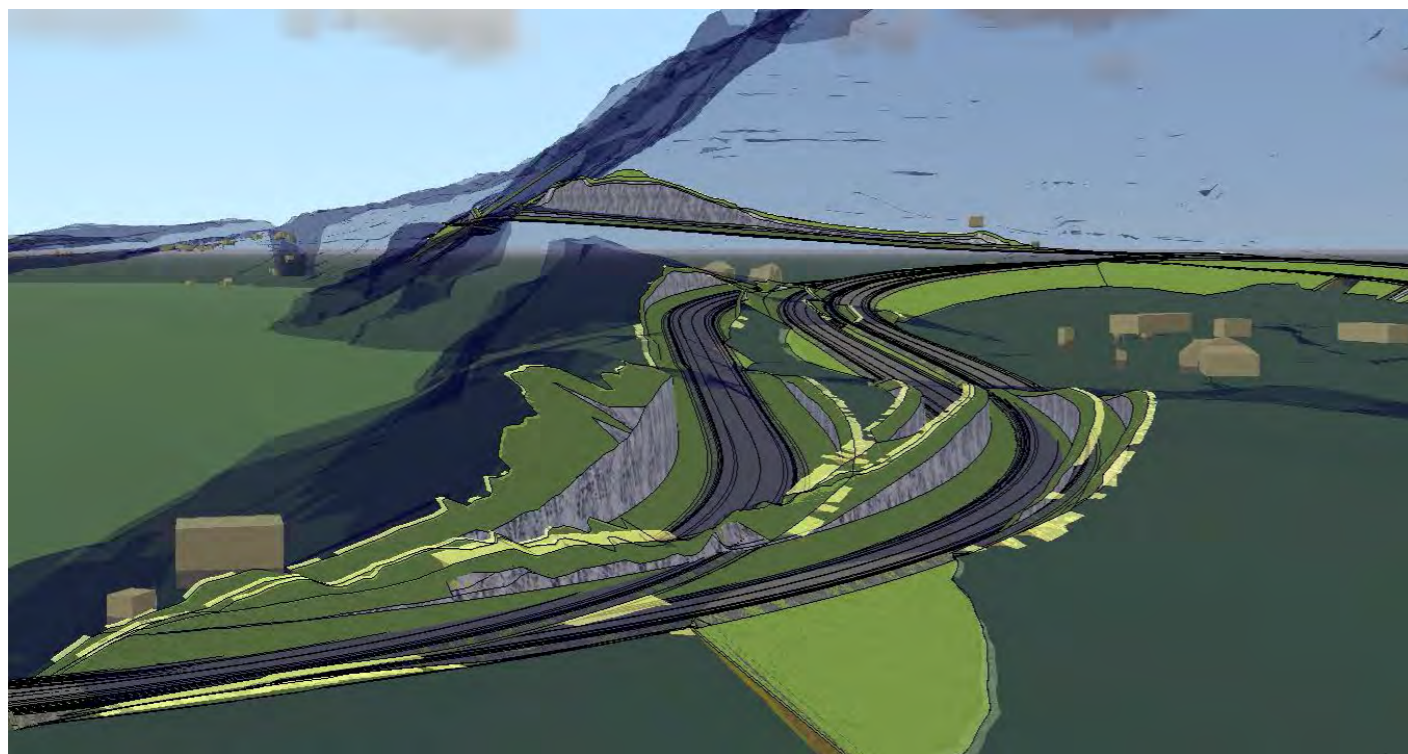
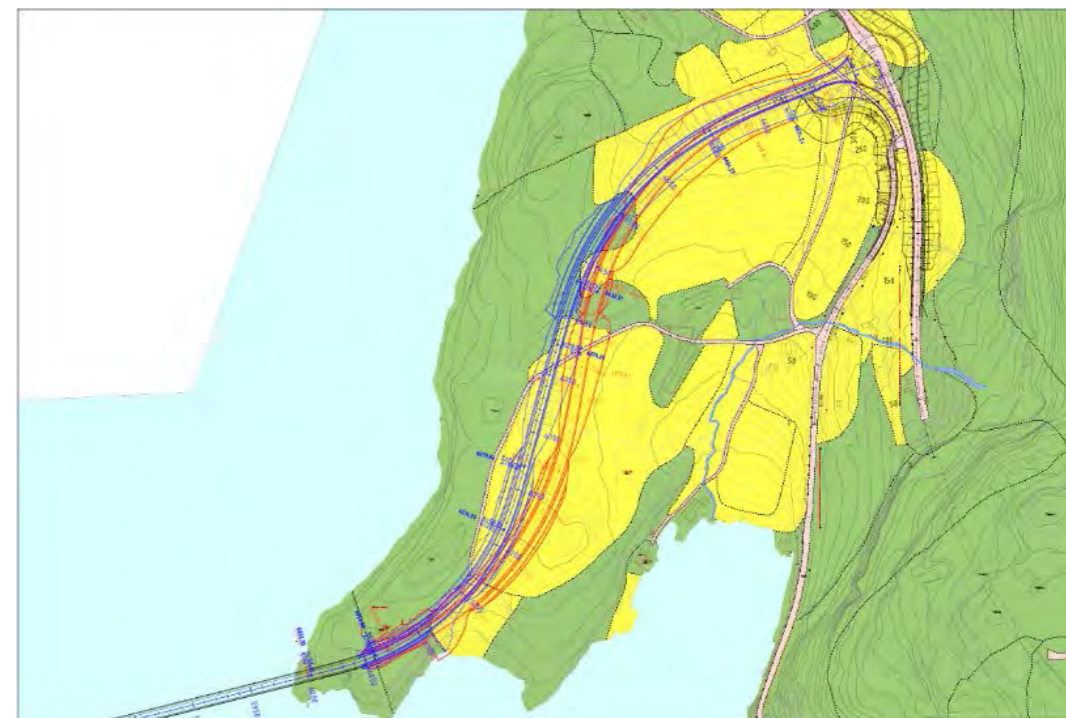
Rent praktisk inneber dette at plankartet sett av eit større areal til vegformål enn nødvendig. Seinare planfasar har då handlingsrom til å velje mellom dei ulike skisserte kurvene/svingane.

Alternative løysingar som er skissert her, inneber ikkje at meir landbruksareal vert omdisponert når ein kjem inn i neste planfase, bere at ein har større handlingsrom for å gjere gode tilpassingar når det kjem til landbruk, kultur og landskap.

Figur 68. Utsnitt av endra plankart. Raud linje lengst til høgre har horisontalkurveradius 250 meter, raud linje i midten har horisontalkurveradius 225 meter og raud linje til venstre har horisontalkurveradius 200 meter.



69. Teknisk teikning av alternative løysingar. Veg/fylling/skjering med raud farge har horisontalkurveradius 250 meter. Veg/fylling/skjering med blå farge har horisontalkurveradius 200 meter. Veg/fylling med horisontalkurveradius 225 meter er ikkje vist, den vil eventuelt come mellom dei to viste vegane ovanfor.

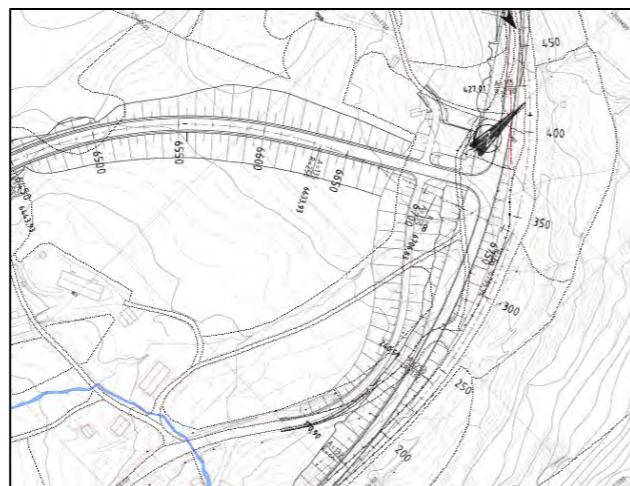


Figur 70. 3D-teikningar av dei ulike horisontalkurveradiusane

T-kryss i Svinvika

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

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



Figur 71. T-kryss i Svinvika – teknisk teikning.

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

Nedre linje i Svinvika

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



Figur 72. Forkasta linje i Svinvika – teknisk teikning.



Figur 73. Forkasta linje i Svinvika – 3D-utsnitt.

6 VERKNADER AV PLANFORSLAGET

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

6.1 Trafikkutvikling

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

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

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

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

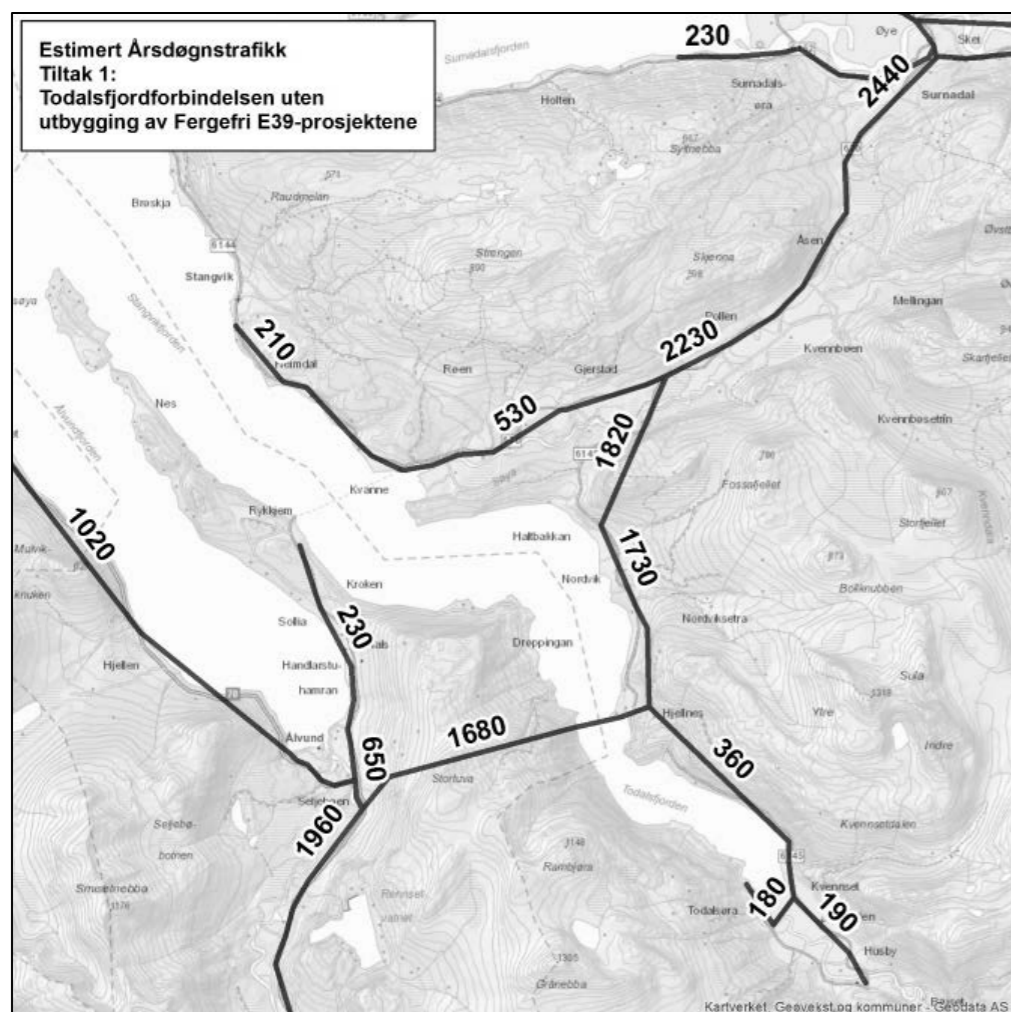
Resultat trafikkberekningar

Tabell 1. Trafikktalet for kryssing av Todalsfjorden i 2030.

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

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

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



Figur 74. Trafikkmengder etter utbygging (2030).

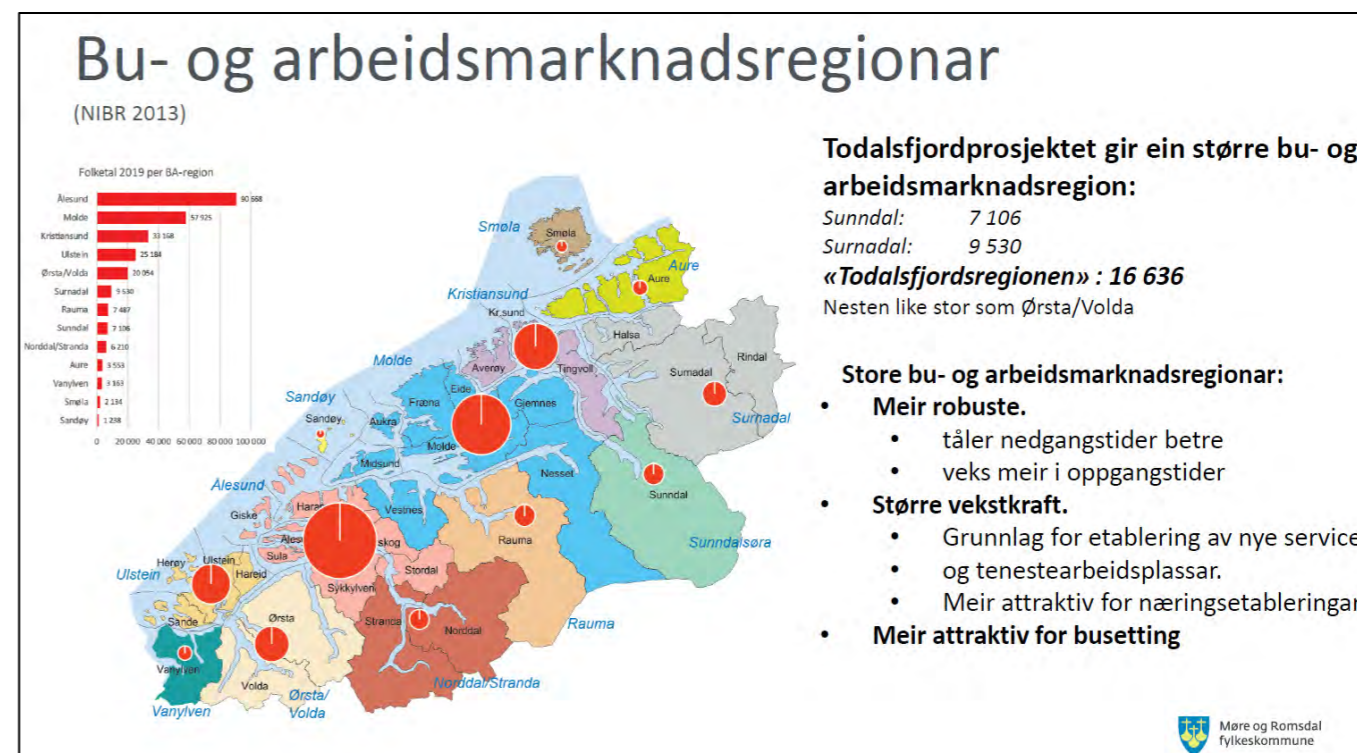
6.2 Samfunnsmessige forhold

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

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

For verksemdar på Todalsøra kan fjordkryssinga styrke driftsgrunnlaget. Også i Svinvika vil fjordkryssinga gi enklare tilkomst til reiselivstilbod ved Svinvik gard og Svinvik arboret. Vegtraséen er likevel i stor konflikt med verdiane i Svinvika då den splitter opp det heilskaplege kulturlandskapet i Svinvika og skil garden og arboretet frå kvarandre. Dette skapar sterke negative ringverknadar både for kulturarv og friluftsliv. Meir om dette i konsekvensanalysen.

Totalt vil likevel sambandet legge til rette for styrka samarbeid mellom kommunane om ulike oppgåver.



Figur 75. Fylkesrådmann Ottar Brage Guttelvik si vurdering av Todalsfjordprosjektet på Todalsfjordkonferansen i august 2019.

6.3 Naboar

Hovuddelen av vegstrekninga går i område med lite busetnad. Ved Ålvundfossen er det i hovudsak tre tun som vil oppleve endringar som følgje av utbygginga. På Rakaneset er det eitt tun, og i Svinvika eitt tun (næringsverksemd), arboret og ein fritidsbustad som vil bli påverka, samt ein fritidsbustad vi legg til grunn blir løyst inn. Korleis prosjektet vil påverke tilhøva for naboar får ein best inntrykk av i teikningar og 3D-skisser i kapittel 5.1, samt i 6.8 om støy.

6.4 Teknisk infrastruktur

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

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

Lågspenninglinja (vestleg linje i figur 76) må truleg leggjast om på ein lenger strekning.



Figur 76. Kraftlinjer i området Rakaneset–Svinvika–Øygarden.

6.5 Gang- og sykkeltrafikk

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

6.6 Kollektivtrafikk

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

6.7 Skipstrafikk

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

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

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

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

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

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

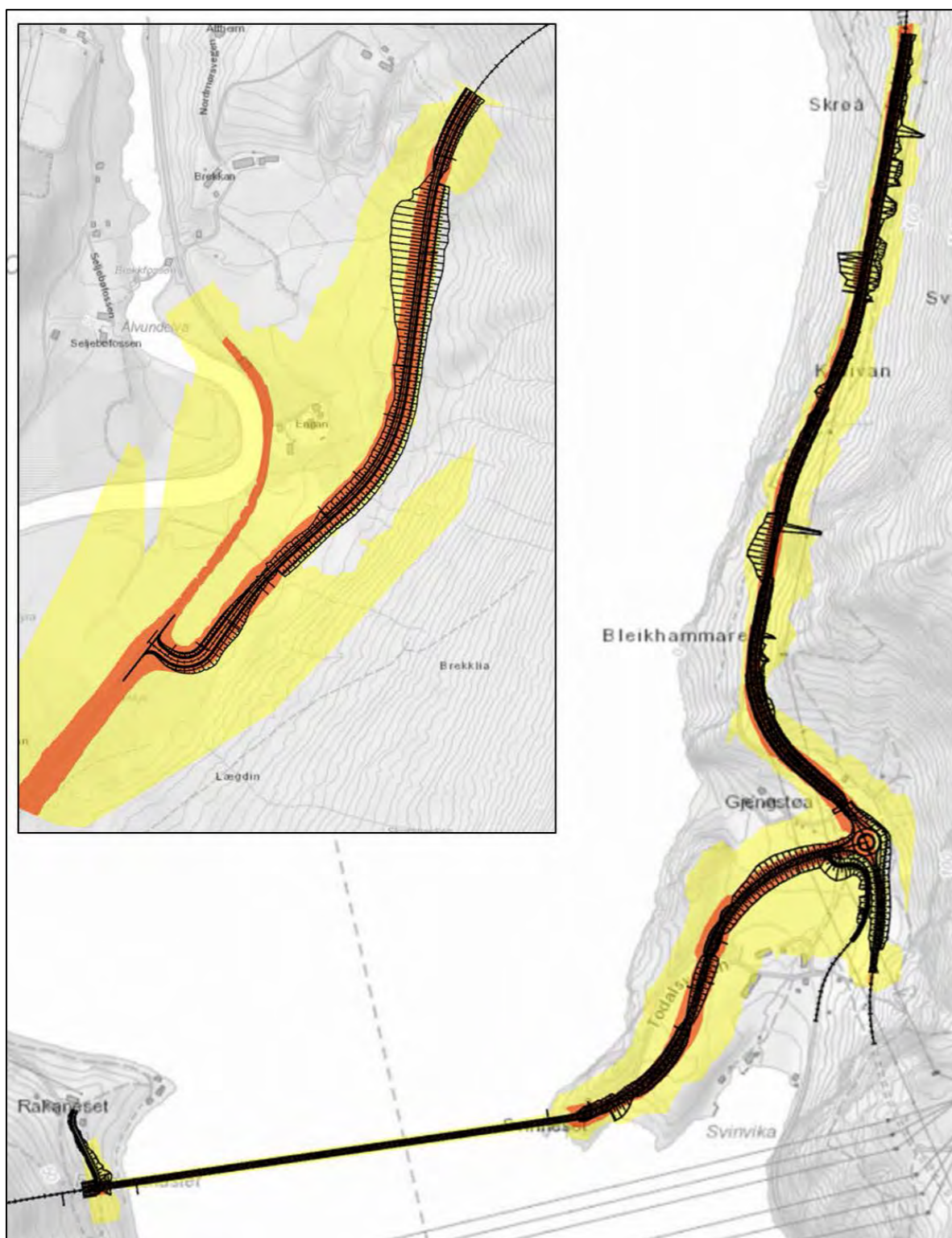
Dersom mindre cruisebåtar skal kunne gå lenger inn i fjorden vil det i følgje farleisnormalen krevje seglingshøgder på minst 55 meter. Det vil innebere sterkt auka brukostnader, både hengebrua i seg sjølv, og ikkje minst på grunn av mykje lenger sidespenn, spesielt i Svinvika. Dette har ikkje vore vurdert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

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

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

6.8 Støy og forureining

Figur 74 viser gul (5–65 dB) og raud støysone (> 65 dB) langs framtidig veg. Trafikkmengdene som er lagt til grunn går fram av trafikkberekingane omtala i kapittel 6.1. Støysonene er vist som omsynssone i kommunedelplanen, og det er gitt føresegner om støykjensleg utbygging innanfor sonene. Meir nøyaktige berekingar vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen, og då vil også behov for støytiltak bli vurdert nærare. Det er fastsett eigne statlege retningslinjer for støy i arealplanlegging, T-1442.



Figur 77. Gul (55–65 dB) og raud (>65 dB) støysone langs vegplanlegget.

I anleggsfasen vil støybelastninga og andre ulemper vere vesentleg større enn i driftsfasen. Støyretningslinjene T-1442 har eigne føringar for støy i anleggsfasen. Dette vil også bli gjort nærare greie for i reguleringsplanfasen.

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

6.9 Massehandtering

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

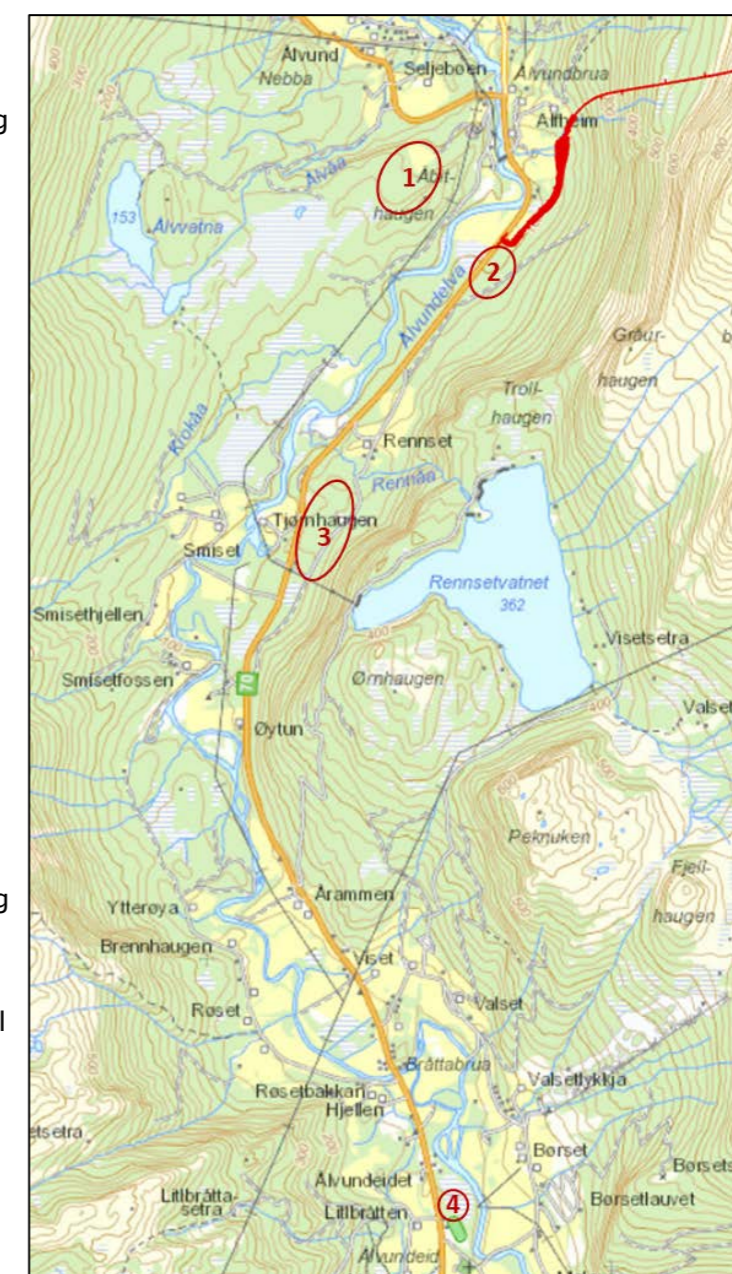
Overskotet av tunnelstein utgjer med tunnelprofil T9,5 310 000 pam³ (anbrakte masser). Det aller meste av tunnelen vil truleg bli driven frå Ålvundfossen. Dette skuldast at det er svært liten plass tilgjengeleg på Rakaneset, og tunneldrift vil vere i konflikt med brubygginga. Drøppingvegen er også ueigna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

Ålvundfossen

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

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

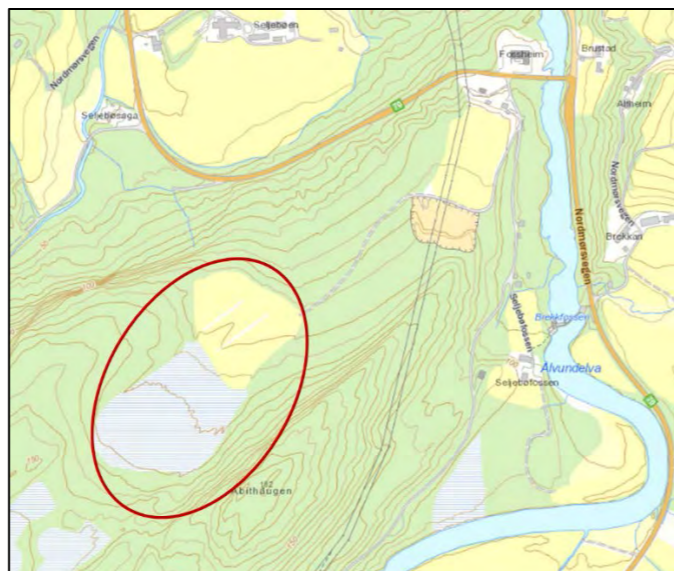
Til slutt bør det ikkje vere konflikter knytt til busetnad, friluftsliv, landskap, natur- og kulturmiljø og næringsinteresser.



Figur 78. Aktuelle lokalitetar for deponering/lagring av stein.

1. Åbithaugen

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



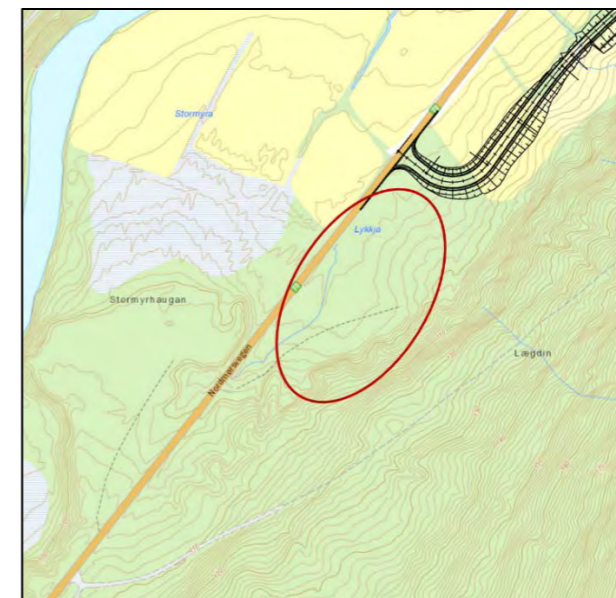
Figur 79. Mogleg plassering av massedepo/-lager ved Åbithaugen.

Fylkesmannen har varsla framtidig motsegn dersom ein går vidare med Åbithaugen som massedepoionråde.

2. Lykkja

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

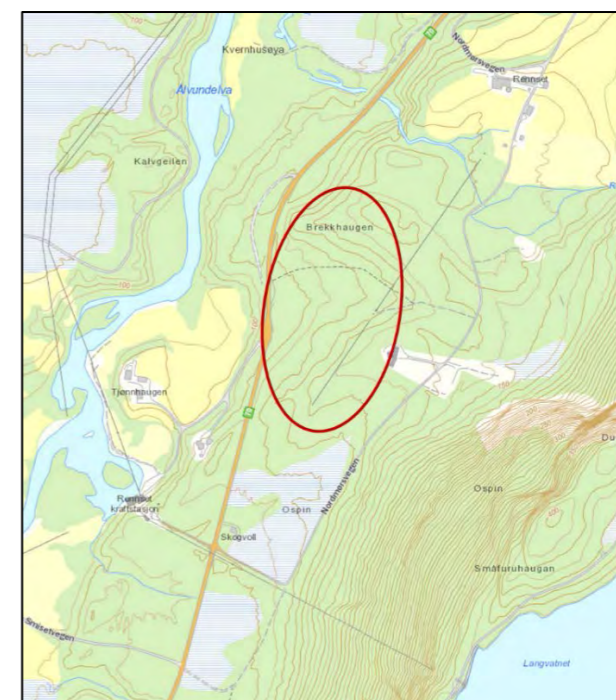
- Kulturmiljø: Det er ikkje registrert særskilte kulturverdiar i området. Potensialet for funn av ukjente kulturminner blir vurdert som lavt. Behov for arkeologiske registreringar må vurderast i reguleringsplanfasen.
- Friluftsliv: Området har liten verdi.
- Landbruk: Området er i dag skog. Etterbruk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



Figur 80. Mogleg plassering av massedepo/-lager ved Lykkja.

3. Brekkhaugen

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



Figur 81. Mogleg plassering av massedepo/-lager ved Brekkhaugen.

7.2 Prissette konsekvensar

7.2.1 Metodikk

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

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

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

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

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

7.2.2 Analyse

Anleggskostnad

Statens vegvesen Region midt gjennomførte kostnadsanslag for kommunedelplanen 28.10.2019. Resultatet er vist i figur 81. Sjå elles avsnitt 8.1.

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

Resultat EFFEKT

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

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

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

Fig. 84. Kostnadsanslag for fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

Trafikantar og transportbrukarar

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

Operatørar

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

Det offentlege

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

Samfunnet for øvrig

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

Konklusjon

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

7.3 Ikkje prissette konsekvensar

7.3.1 Metodikk

Analysen av ikkje-prissette konsekvensar for fem tema (landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfald, kulturarv og naturressursar) skjer i tre trinn. Dette er illustrert i figur 84. Første trinn er å vurdere konsekvensar for kvart tema innanfor ulike delområde i influensområdet. Delområda blir gjeve ein verdi, og tiltaket si påverknad blir vurdert. Påverknad er et uttrykk for permanente endringar som tiltaket vil føre med seg ved ferdig veg. Kriteria for verdisetjing og vurdering av påverknad går fram av dei enkelte deltema i handbok V712. Deretter blir tiltaket si konsekvens i delområdet definert med utgangspunkt i konsekvensvifta i figur 85. Trinn to er å vurdere samla konsekvens (sum av alle delområde) for temaet for kvart alternativ. Kriteria for fastsetjing av konsekvens for kvart alternativ går fram av tabell 6–5 i handbok V712. For kvart tema blir alternativa rangert. Tredje trinn er å vurdere samla konsekvens for alle tema for kvart alternativ. Alternativa blir rangert basert på samla konsekvens. Kriteria for samla vurdering av ikkje-prissette tema går fram av tabell 6–7 i handbok V712.

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



Figur 85. Tre hovudtrinn for vurdering av ikkje-prissette tema.

3 – Svinneset–Svinvika–Bleikhammaren

Svinneset er ein framtrepende terrengformasjon på austsida av fjorden. Delområdet blir avgrensa av den steile Svinvikhammaren i sør og Bleikhamaren i nord. Karakteristisk er og skogklede berghamrar ned mot sjøen. Dei flate partia på neset er dyrka opp og bygningar dannar tun der ein og finn fleire eldre gardsbygningar. Vegetasjonen dannar ei ramme rundt dyrka mark. Området framtrer som ein heilskap der eksisterande veg og bygningar dannar visuelle samanhengar i landskapet. Neset er viktig for landskapsopplevinga langs fjorden.

Verdi: **Stor**

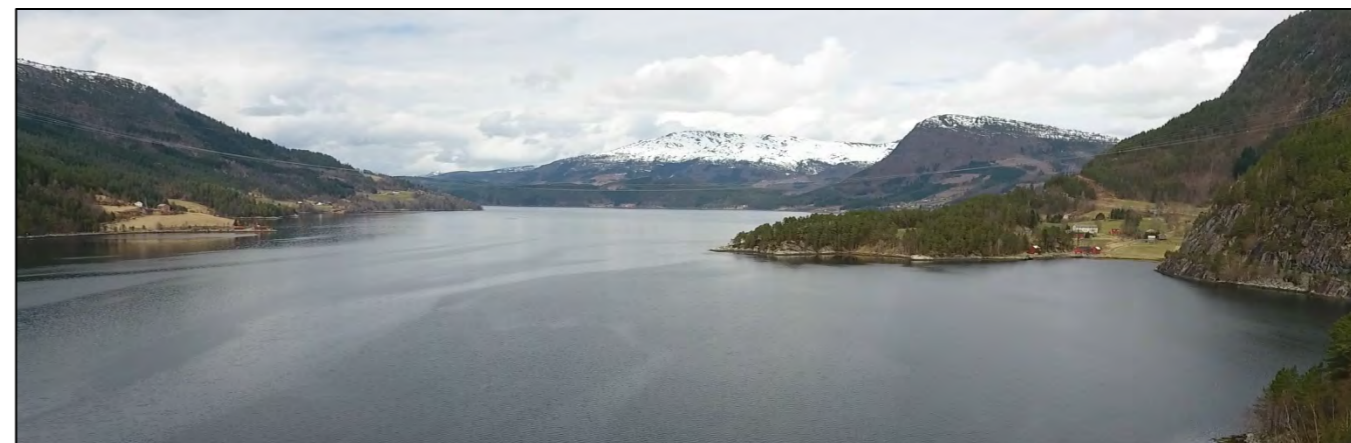


Figur 87. Svinvika frå lufta.

4 – Todalsfjorden

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

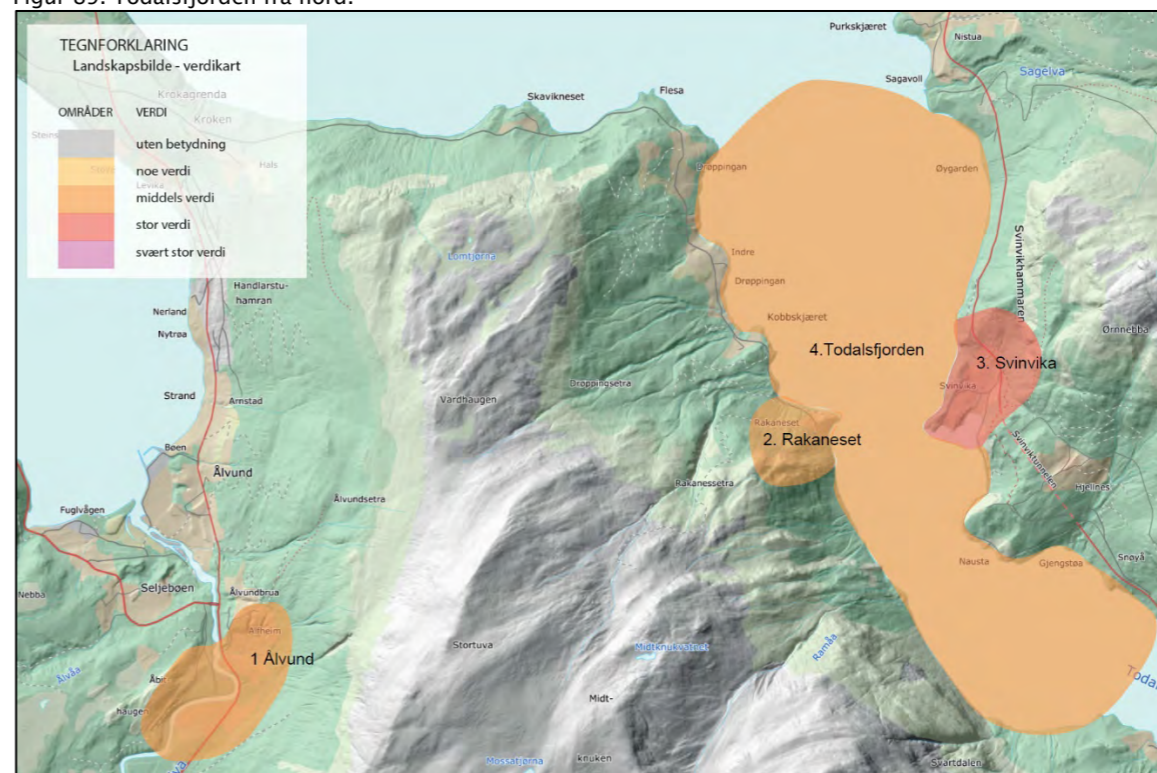
Verdi: **Middels**



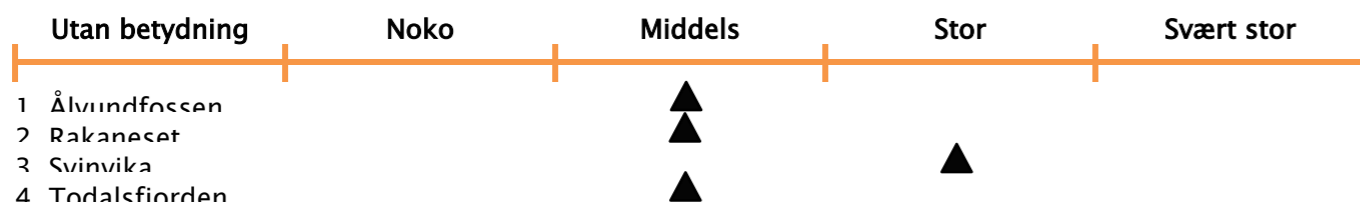
Figur 88. Todalsfjorden frå sør.



Figur 89. Todalsfjorden frå nord.



Figur 90. Kart som viser verdisetjing av delområde tema landskapsbilde.



Vurdering av påverknad og konsekvens for delområda

Etter metoden blir konsekvensen for landskapet vurdert etter korleis tiltaket påverkar kriteria *forankring og lokalisering, landskaps- og terrenginngrep, skala, linjeføring og arkitektonisk utforming.*

For eksempel vil eit tiltak kunne ha *Ubetydeleg endring* om det er godt forankra, ikkje fører til fragmentering, ikkje er skjemmaende og tilpassa skalaen i landskapet. Konsekvensen for kvart delområde blir ei samanstilling av verdien på området og ei vurdering av tiltakets påverknad

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

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

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

1 – Ålvundfossen

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

Forringa

Noko forringa

Ubetydeleg endring

Forbetra



Figur 91. Utsnitt av 3D-modell ved Ålvundfossen.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**.

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

2 – Rakaneset

Sterkt forringa På Rakaneset går ny fv. 670 frå tunnelen og rett ut på brua over Todalsfjorden. Mellom portalen og sidespenntet til hengebrua blir det nokre titals meter avhengig av kor lang portalen blir.

Forringa

Noko forringa

Ubetydeleg endring For å sikre tilkomst for utrykking og drift vil lokalvegen på Rakaneset bli ført fram mot brua. Endeleg linjeføring blir fastsett i reguleringsplanen

Forbetra



Figur 92. Utsnitt av 3D-modell ved Rakaneset.

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

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**

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

3 – Svinvika

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

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



Figur 93. Utsnitt av 3D-modell ved Svinvika.

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

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

Påverknadsgraden blir sett til **Forringa**

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

4 – Todalsfjorden

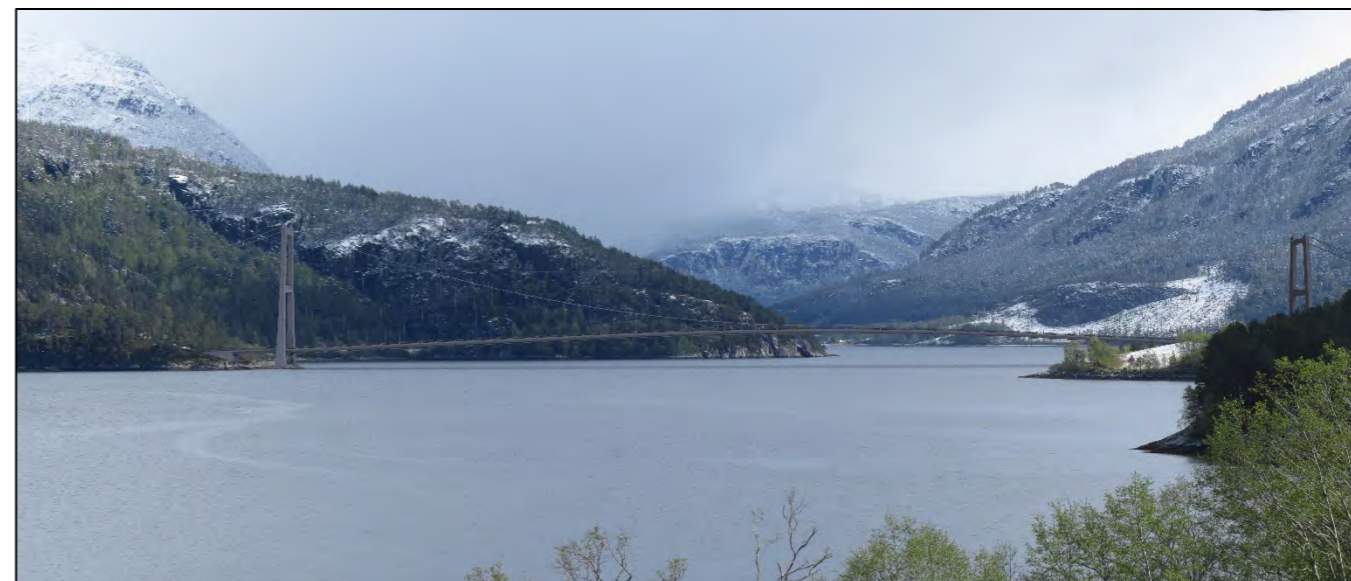
- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Hengebrua har eit spenn mellom brutårna på 713 meter. På kvar side er sidespenna 32 meter. Toppen av brutårna er 95 m.o.h. Brua med brutårna er visuelt dominerande i fjordrommet, men har samtidig arkitektoniske kvalitetar som byggverk. Brua si storleik er tilpassa landskapets sin skala. Store bruer kan betraktast som ikkje ønskja inngrep i eit verdifullt og vakkert landskap som bør bli verande urørt. I dette tilfellet finnast frå før ei regional kraftlinje som kryssar Todalsfjorden. Omvendt kan ein og hevda at store bruer kan tilføre landskapet ein ekstra dimensjon og vere eit positivt landskapselement.

Brua bryt i liten grad med landskapsbildet sin karakter og er tilpassa skalaen i landskapet. Tiltaket framstår som ein arkitektonisk heilskap.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**.

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



Figur 94. Illustrasjon av Todalsfjordbrua frå nord (Dr.techn. Olav Olsen).



Figur 95. Illustrasjon av Todalsfjordbrua frå sør (Dr.techn. Olav Olsen).

Samla konsekvens for landskapsbilde

Tabell 6. Samla konsekvens for tema landskapsbilde.

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



Figur 96. Todalsfjordbrua frå sør (øvt) og nord (nedst).

7.3.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

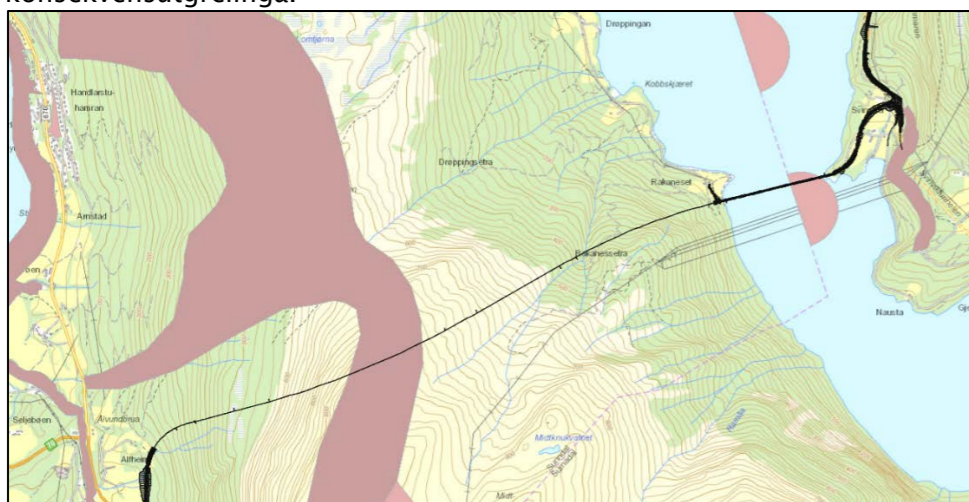
Temaet omfattar alle område som har betydning for ålmenta sine moglegheiter til å drive friluftsliv som helsefremmande og trivselsskapande aktivitet i nærmiljøet og i naturen.

Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget omfattar opplysningar innhenta frå kommunen sin administrasjon, merknader til planarbeidet og friluftskartlegginga i www.naturbase.no.

Kartlegging av friluftsområde

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



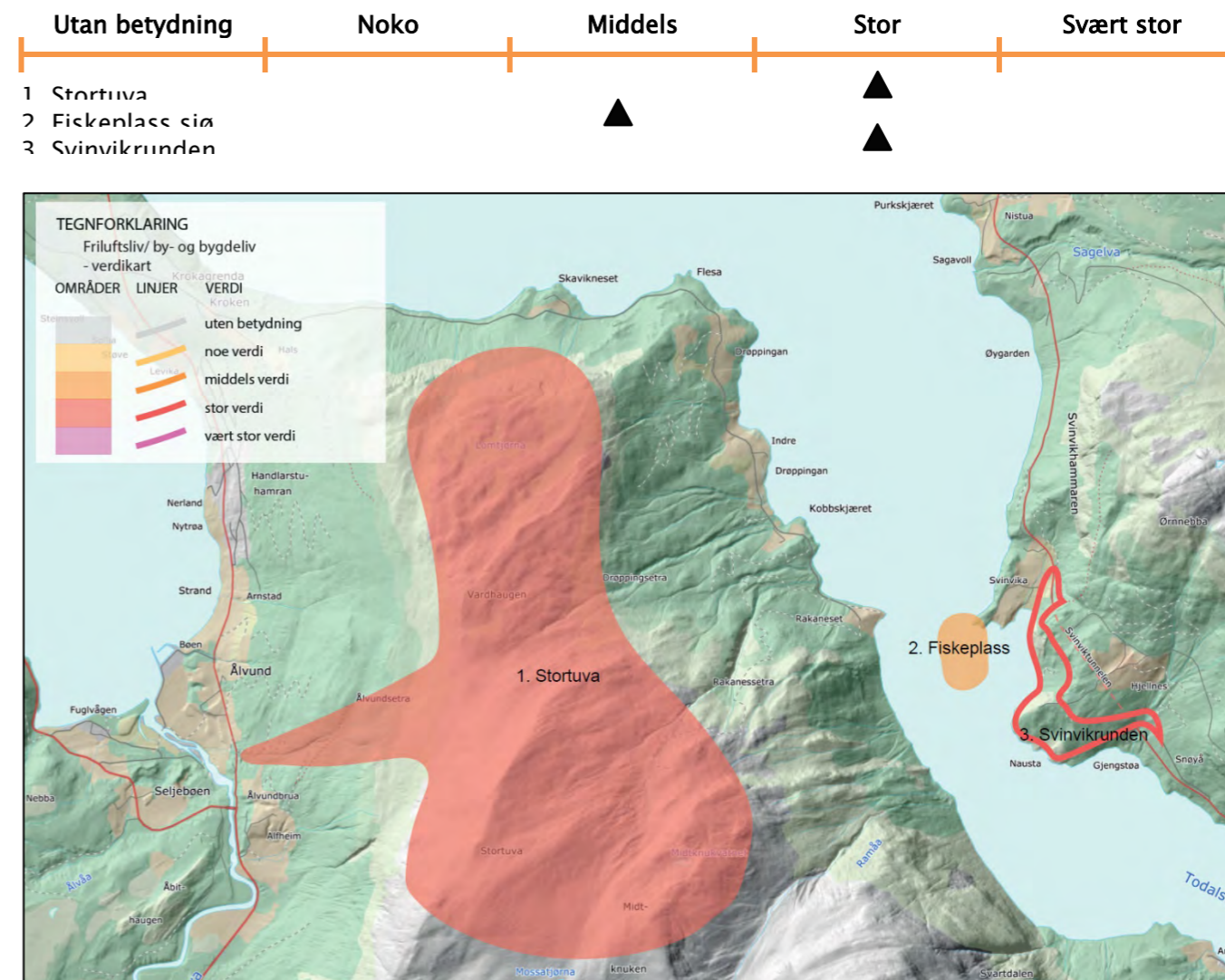
Figur 97. Registrering av delområde i kommunal friluftskartlegging (gislink.no).

Inndeling og verdisetjing av delområde

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

Nr	Områdenavn	Verdi	Områdebeskrivelse
	Ålvundelva	Middels verdi	Lokal bruk og attraktivt for nokre grupper, rafting, padling.
1	Stortuva	Stor verdi	Turstier i opent fjellterreng, flott utsikt og populær tur blant befolkninga i Sunndal. Brukast av mange.
2	Fiskeplass i sjø	Middels verdi	God fiskeplass i sjø. Svinneset kan og nyttast til fiske frå land. Middels bruksfrekvens
3	Svinvikrunden	Stor verdi	Tur-runde langs den gamle bilvegen i Todalen. Bratt skogsterreng og fin utsikt mot fjorden og fjellområde på vestsida. Majestetisk furuskog langs vegen. Svinvik arboret og kulturlandskapet omkring Svinvik gard ligg på andre sida av fylkesvegen og supplerer opplevingstilbodet vesentleg, med flott utsikt og direkte tilgjengeleg frå parkeringsplassen tilhøyrande arboret. Dette er eit mykje bruka område.

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



Figur 98. Kart som viser verdisetjing av delområde tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Vurdering av påverknad og konsekvens for delområda

Påverknad er eit uttrykk for endringar som tiltaket vil medføre på det enkelte delområde. Endringar som inngår i vurderinga er om området blir redusert i omfang, om det blir påverka av støy eller andre inngrep, og om viktige, stadgivne opplevingskvalitetar blir påverka. Nye barrierar kan hindre bruk, eller i motsett fall kan tilkomsten bli betre og bruken auke. Endringar i tilkomst/tilgjengelegheit vert også vurdert.

1 – Stortuva

Sterkt forringa	Området blir ikkje direkte påverka av vegtiltaket. Ny forbindelse over Todalsfjorden gir lettare tilkomst for dei som bur på austsida, og såleis kan bruken auke noko. Men dette gjeld sjølvstøtt begge vegar og det er vanskeleg å sjå vesentlege nye kvalitetar som ikkje allereie finst på austsida. På same måte er det vanskeleg å hevde at bru- og vegkonstruksjonen vil vere avgjerande for utsikt og opplevingar innanfor området.
Forringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	
Forbetra	
	Påverknaden blir sett til Ubetydeleg Konsekvensgraden blir sett til Ubetydeleg (0)

2 – Fiskeplass i sjø

Sterkt forringa	Fiskeplassen blir delvis liggande under brua. Det påverkar ikkje fisket, men bru og trafikk/trafikkstøy kan verke forstyrrande for dei som driv fiske. Brufundament vil stå på land og Svinneset vil bli forringa som fiskeplass. Brua vil bli bygd med gang- og sykkelveg og brua kan nyttast som utfartsområde med formål å fiske frå brua.
Forringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	
Forbetra	
	Påverknaden blir sett til Ubetydeleg Konsekvensgraden blir sett til Ingen/ubetydeleg (0)

3 – Svinvikrunden

Sterkt forringa	Turstien Svinvik-runden tar utgangspunkt i p-plassen ved Svinvik arboret. Denne parkeringsplassen og den fysiske koplinga mot turstien vil vere uendra. Brusambandet vil gi lettare tilkomst frå vestsida av fjorden, og kan såleis gi grunnlag for auka bruk. Dette vil eventuelt også auke behovet for parkering, som uansett må sikrast gjennom reguleringsplanen for veganlegget. Området har i dag kvalitetar som er unike og supplerer tilbudet som allereie finst på vestsida av fjorden. Men dette vert i stor grad endra. Svinvik arboret og Svinvik gard ligg nær turstien og framstår i stor grad som ei samla oppleving. Bru-konstruksjonen med fyllingar og skjeringar kjem tett på, og vil i vesentleg grad dominere det visuelle bildet i området og i vesentleg grad redusere dei estetiske kvalitetane. Området vil bli mindre attraktivt som friluftsdestinasjon. Trafikkstøy vil også gjere området mindre attraktivt. Turstien vil likevel vere der og truleg vere viktig lokalt. Arboretet vil også vere der som ein regional/nasjonal destinasjon, men med vesentleg lågare opplevingskvalitet enn før inngrepet.
Forringa	
Noko forringa	
Ubetydeleg endring	
Forbetra	
	Påverknaden blir sett til Sterkt forringa Konsekvensgraden blir sett til Betydeleg (- -)

Samla konsekvens for friluftsliv/by- og bygdeliv.

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

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
1 Stortuva	0	0
2 Fiskeplass	0	0
3 Svinvikrunden	0	- -
Avregning		Den store verdien i Svinvikrunden vert tillat utslagsgivande vekt i samla konklusjon.
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Stor negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.3.4 Naturmangfald

Kunnskapsgrunnlag

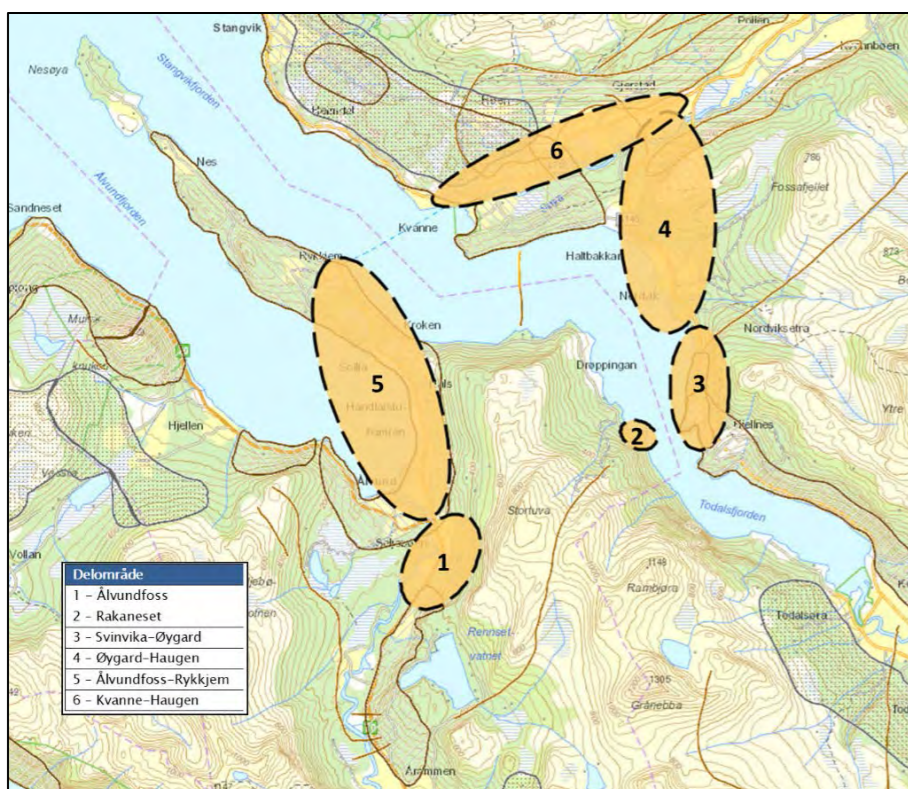
Som det går fram av kapittel 4.7. er det ikkje registrert særskilte naturverdiar i nokon del av planområdet. Ved Ålvundfossen og Svinvika er det registreringar av beite- og vinteropphaldsområde for hjortevilt. Omsyn til hjortevilt blir lagt til grunn for konsekvensanalysen for naturmangfald. Enkeltregistreringane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

Inndeling og verdisetjing av delområde

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

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





Figur 99. Strekningsvise delområde for hjortevilt.

Påverknad og konsekvens for delområda

Kriteria for vurdering av påverknadsgrad på delområda er sett opp i tabell 6-24 i handbok V712. Vurdering av konsekvensgrad for kvart delområde følger av konsekvensvifta i figur 6-6 i handbok V712, jf. figur 83 i avsnitt 7.3.1.

1 – Ålvundfossen

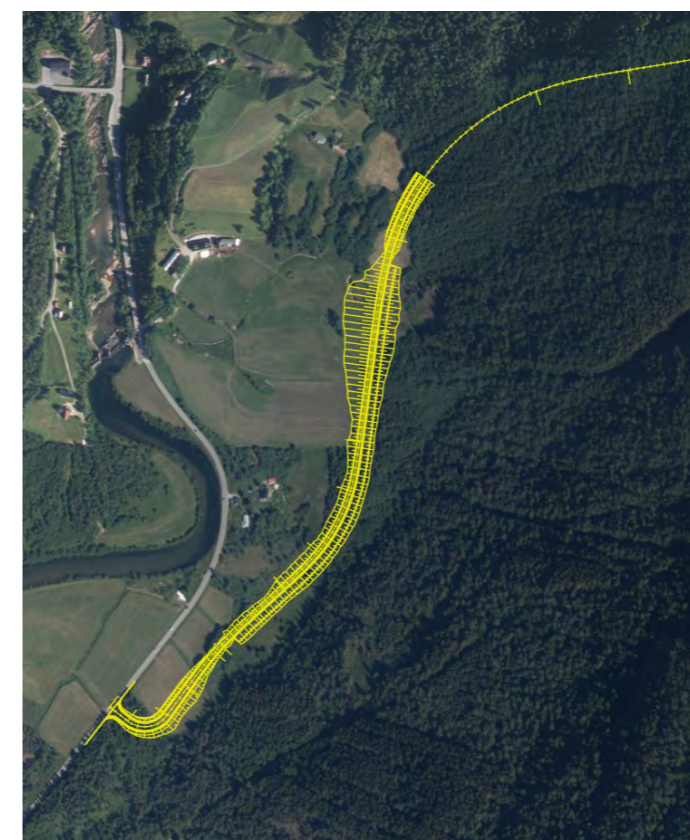
<p>Sterkt forringa</p>	<p>◀</p>	<p>Ved Ålvundfossen vil nytt veganlegg gå skrått oppover langs lia. Døgnvandring for hjort som står i området vil i stor grad gå opp og ned lia på tvers av veglinja. Generelt oppheld hjorten seg på dagtid i skogkledde lier, gjerne i plantefelt og andre stader med godt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

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

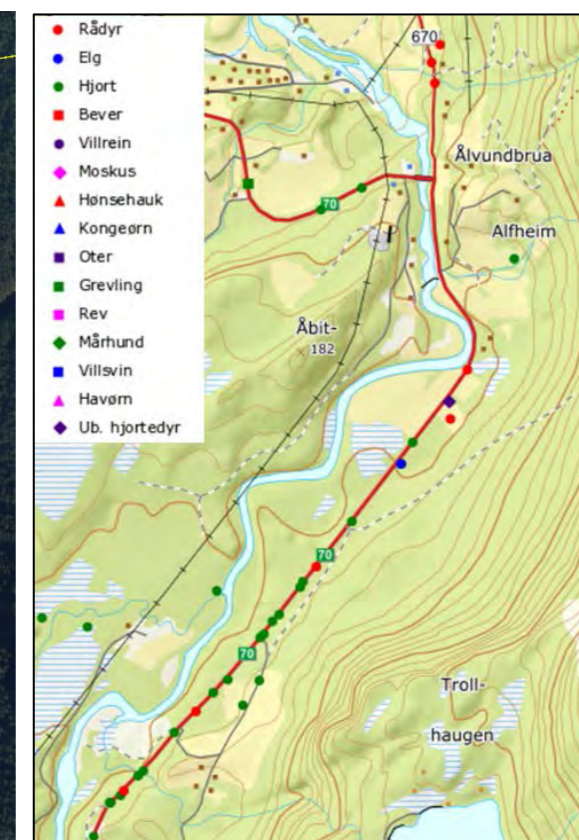
Konsekvensgrad for delområde 1 Ålvundfossen blir sett til **Noko miljøskade (-)**



Figur 100. Påkøyrslar på vegane som blir berørt av Todalsfjordprosjektet (hjorteviltregisteret.no).



Figur 101. Teknisk plan på ortofoto ved Ålvundfossen.



Figur 102. Påkøyrslar ved Ålvundfossen (hjorteviltregisteret.no).

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

2 – Rakaneset

- Sterkt forringa
- Foringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Kva gjeld hjortevilt blir Rakaneset lite berørt. Dette gjeld både arealbeslag og fare for påkøyrslar. Avstanden frå tunnelportalen til brua (sidespennet) er så kort at det er avgrensa kor mykje kryssing det vil bli.

I reguleringsplanen må ein sikre at det ligg godt til rette for viltkryssing under sidespennet til hengebrua.



Figur 103 Teknisk plan på ortofoto ved Rakaneset.

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

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

3 – Svinvika

- Sterkt forringa
- Foringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Vegen frå Svinneset og opp til fv. 6145 blir for det meste liggande på dyrka mark og på eit punkt i kanten mellom dyrka mark og skog. Berørte område vil vere mest brukt som beite i dei mørke delane av døgnet. Det vil truleg ikkje vere noko tydeleg døgntrekk over nyvegen, då det meste av hjorteviltet om dagen truleg oppheld seg i lia aust for fv. 6145. Det bidrar også positivt at det vil vere relativt god sikt frå vegen og ut på tilliggjande areal. Siste ti åra er det berre registrert ein påkøyrslar på fv. 6145 i Svinvika.

I reguleringsplanen bør ein utforme anlegget slik at det blir flatare parti inn mot vegen, og ein unngår rekkverk.



Figur 104 Teknisk plan på ortofoto ved Rakaneset.

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

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

4 – Øygarden–Haugen

- Sterkt forringa
- Foringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

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

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

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



Figur 105. Påkøyrslar på strekninga Øygarden–Haugen

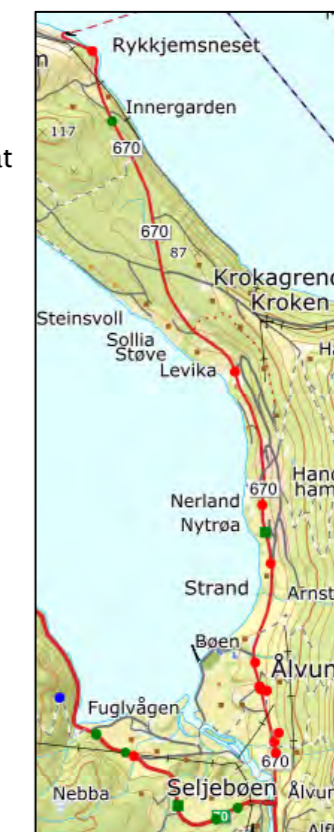
5 – Ålvundfossen–Rykkjem

- Sterkt forringa
- Foringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

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

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

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



Figur 106. Påkøyrslar på strekninga Ålvundfossen–Rykkjem

6 – Kvanne–Haugen

Sterkt forringa	På strekninga Kvanne–Haugen vil trafikken bli om lag halvert etter realisering av kommunedelplanen. Strekninga er mykje belasta med påkøyrslar, og nedgangen i trafikk vil truleg redusere dødelegheita for hjortevilt merkbar.
Forringa	
Noko forringa	Påverknaden av delområdet blir sett til Forbetra .
Ubetydeleg endring	Konsekvensgrad for delområde 6–Kvanne–Haugen blir sett til Noko forbetring (+) .
Forbetra	



Figur 107 Påkøyrslar på strekninga Kvanne–Haugen

Samla konsekvens for naturmangfald

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

Tabell 9. Samla konsekvens for tema naturmangfald.

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

Naturmangfaldlova (nml) §§ 8–12

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

7.3.5 Kulturarv

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

Inndeling og verdisetjing av delområde

1. Rakaneset

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

Verdien bli sett til **Noko verdi**.

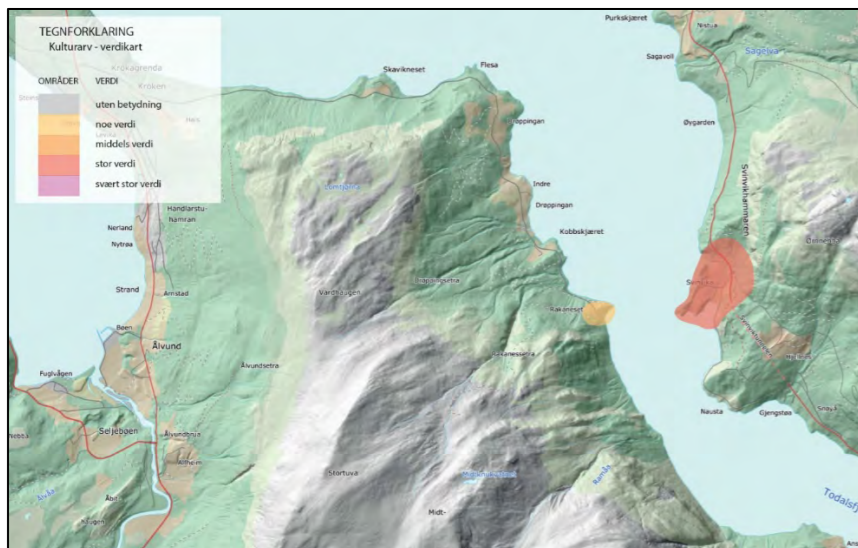
2. Svinvika/Arboretet

Svinvika ligg lunt til ved fjorden med gode hamneforhold. Det er høgt potensiale for funn av ukjente automatisk freda kulturminne frå steinalder og heilt opp til mellomalder. Arboretet er bygd opp som ein naturhage på småbruket Gjengstøa av Halvor og Anne Svinvik i berghamrane ned mot Todalsfjorden på 1940-tallet og utover. Mest kjent er hagen for den store samlinga av rododendron, men hagen har også ei innhaldsrik bartresamling, staudesamling og ein stor frukthage. Sistnemnde er back-up samling for norske fruktgenbankar. Svinvika med gardsanlegg, plantehagen, stigane og kulturlandskapet utgjer til saman eit kulturhistorisk landskap med høg regional verneverdi. Svinvik gard har fleire registrerte bygningar i SEFRAK. Våningshuset er frå 1600 talet og driftsbygningane frå 1800 talet. Ein gourmetrestaurant er i drift her, den er bygd opp rundt kulturarven og restauranten satsar på kortreist mat. Regional delplan for kulturminne verdsetter området som eit regionalt verdifullt kulturminne/kulturmiljø.

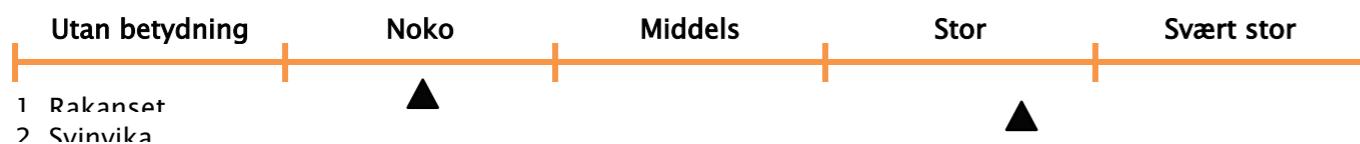
I nærleiken finnast det og fleire generasjonar med veghistorie; gamal køyreveg frå 1898, bilveg frå 1938 og ein tunnel frå 2001. Desse inngår i den skilta rundturen «Svinvikrunden». Samla gir alle desse

verdiane ein synergieffekt knytt til kulturminne/kulturmiljø/kulturlandskap med høg formidlings- og opplevingsverdi.

Verdien blir sett til **Stor**.



Figur 108. Kart som viser verdisetjing av delområde tema kulturarv.



Vurdering av påverknad og konsekvens

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

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

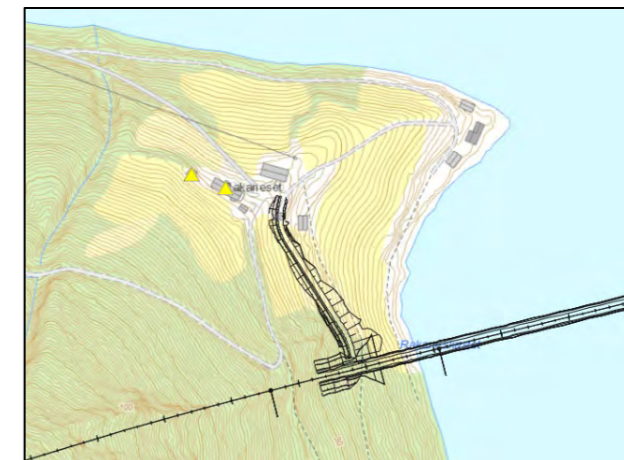
1 – Rakaneset

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Forståinga av og samanhengar i landskapet blir ikkje berørt av utbygginga. Ingen kjente kulturminner går tapt.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**

Konsekvensgrad for delområde 1 blir sett til **Ingen/ubetydeleg (0)**.



Figur 109. Teknisk teikning og kulturverdiar ved Rakaneset.

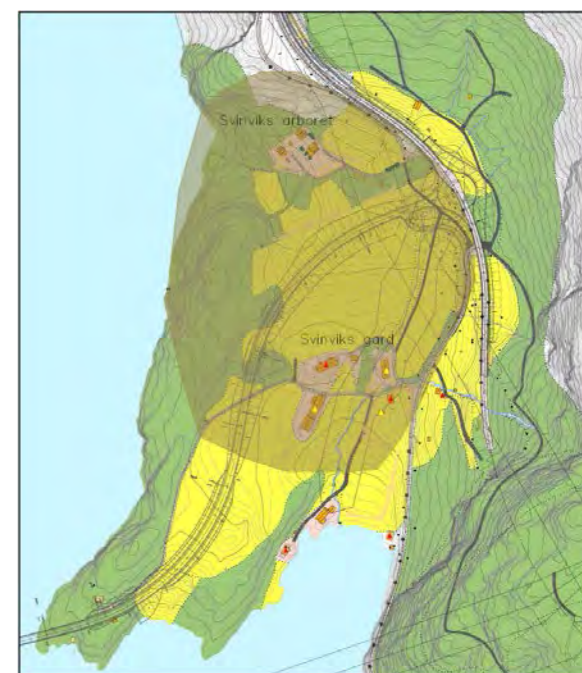
2 – Svinvika

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Ingen kjente kulturminner blir direkte berørt, men ny veg vil splitte opp kulturlandskapet/ kulturmiljøet på ein slik måte at samanhengar og heilskapen i miljøet blir sterkt redusert og svekka. Potensialet for ukjente kulturminne er vurdert som stort.

Påverknaden blir sett til **Sterkt forringa**

Konsekvensgrad blir sett til **Alvorleg miljøskade (- - -)**.



Figur 110. Teknisk teikning og kulturverdiar i Svinvika.

Samla konsekvens for tema kulturarv

Tabell 11. Samla konsekvens for tema kulturarv.

Delområde	Referansealternativ	Alt. 1
Delområde 1 Rakaneset	0	0
Delområde 2 Svinvika	0	- - -
Avveging		Svinvika er eit svært viktig regionalt kulturmiljø som blir vesentleg svekka som kulturminne. Delområde har høgt konfliktpotensial og er utslagsgivande for den samla vurderinga.
Samla vurdering	0	Stor negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.3.6 Naturressursar

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

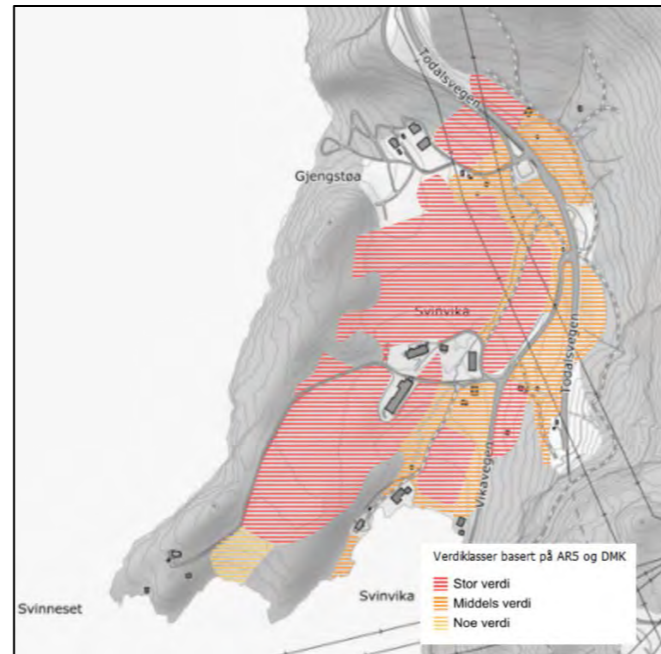
Kunnskapsgrunnlag

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

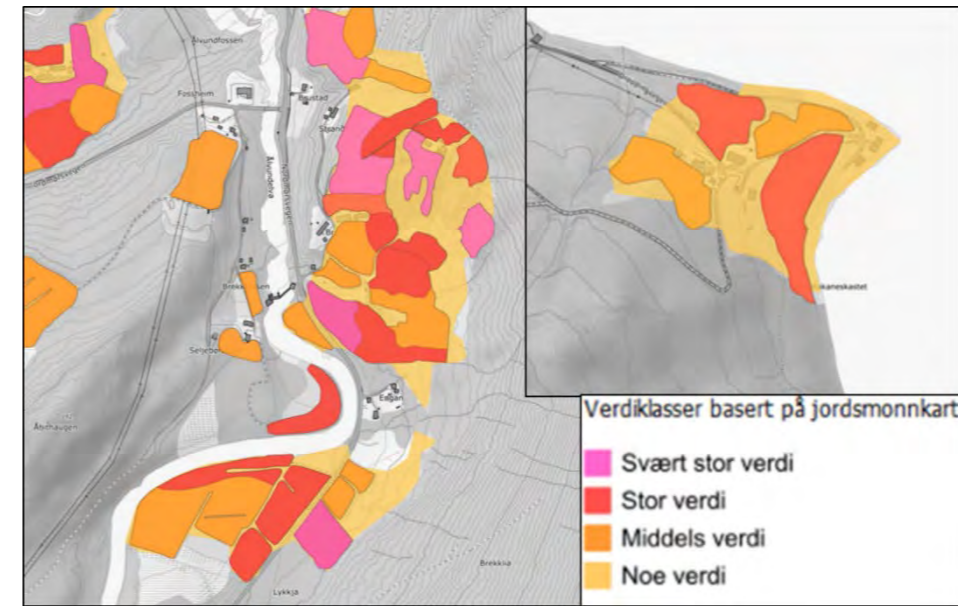
Inndeling og verdisetjing av delområde

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

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



Figur 111. Verdikart landbruk i Svinvika



Figur 112. Verdikart landbruk ved Ålvundfossen (venstre) og på Rakaneset (høgre).

Påverknad og konsekvens for delområda

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

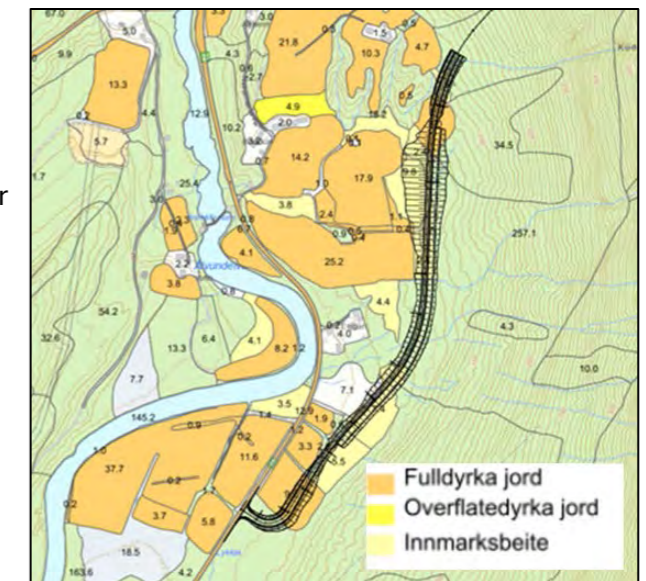
1 – Ålvundfossen

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

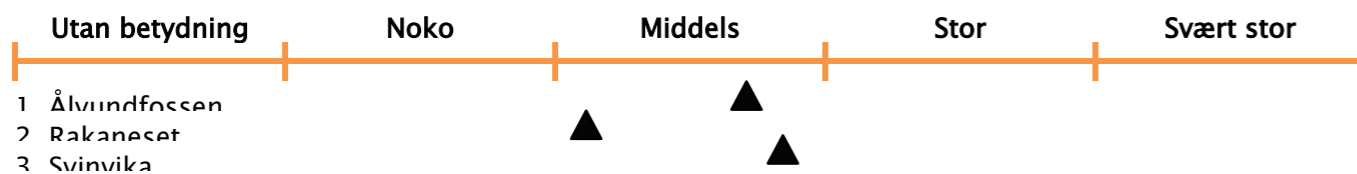
Ved Ålvundfossen ligg vegen i overgangssone mellom dyrka mark og skog. Noko areal vil bli splitta opp og gå ut av bruk. Areal som må bli omdisponert til vegføremål er ca. 27 daa fulldyrka jord og innmarksbeite som er vurdert til å ha frå stor til middels verdi.

Påverknaden blir sett til **Noko forringa**

Konsekvensgraden blir sett til **Noko (-)**



Figur 113. Teknisk teikning på markslagkart ved Ålvundfossen.



- 1 Ålvundfossen
- 2 Rakaneset
- 3 Svinvika

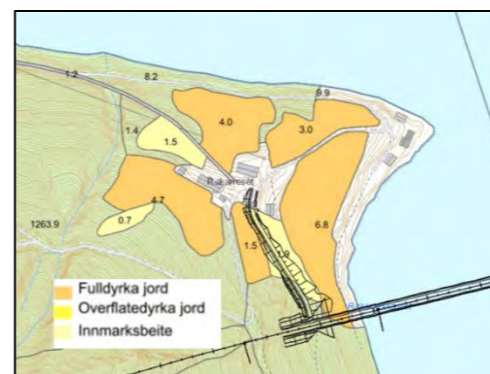
2 – Rakaneset

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

Vegtiltaket slik det er modellert til no gir beslag av 2 900 m² med dyrka mark av noko verdi. I reguleringsplanen kan tilkomstvegen til brua bli lagt om, med andre verknader. Heile Rakaneset vil bli eit stort anleggsområde, og brukte areal kan opparbeidast til dyrka areal etter utbygging.

Påverknaden blir sett til **Ubetydeleg**.

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



Figur 114. Teknisk teikning på markslagkart på Rakaneset.

3 – Svinvika

- Sterkt forringa
- Forringa
- Noko forringa
- Ubetydeleg endring
- Forbetra

I Svinvika vil ca. 28 daa med dyrka mark og innmarksbeite av middels verdi bli omdisponert til vegformål. I tillegg til arealbeslag deler veglinja teigane slik at restarealet blir mindre drivverdig og kan gå ut av bruk.

Påverknaden er sett til **Forringa**.

Konsekvensgraden er sett til **Betydeleg (- -)**



Figur 115. Teknisk teikning på markslagkart i Svinvika..

Samla påverknad og konsekvens for naturressursar

Tabell 12. Samla konsekvens for tema naturressursar.

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

7.3.7 Samla konsekvens for ikkje-prisette tema

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

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

Tema	Referansealternativ	Utbyggingsalternativet
Landskapsbilde	0	Noko negativ konsekvens
Friluftsliv/by- og bygdeliv	0	Stor negativ konsekvens
Naturmangfald	0	Ubetydeleg konsekvens
Kulturarv	0	Stor negativ konsekvens
Naturressursar	0	Noko negativ konsekvens
Avveging		Tabell 6-7 i handbok V712
Samla vurdering	Ubetydeleg konsekvens	Stor negativ konsekvens
Rangering	1	2

7.4 Samla vurdering av prisette og ikkje-prisette konsekvensar

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

Tabell 14. Oppsummert samfunnsøkonomisk analyse og rangering av alternativa.

		0-alt.	Kommunedelplanen
Netto nytte	Netto nytte (kroner), NN	0	-2 050 094
	Netto nytte per budsjettkrone, NNB	0	- 0,83
	NNB, rangering	1	2
Ikkje-prisette	Ikkje-prisette konsekvensar	Ubetydeleg	Stor negativ
	Ikkje-prisette, rangering	1	2
	Rangering	1	2

7.5 Risiko- og sårbarheitsanalyse

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

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

prosjekteringa, ev. i reguleringsplan dersom det er aktuelt å vurdere tunnelprofil T8,5, jf. krav i dimensjoneringsklasse Hø1 i handbok N100 Veg og gateutforming.

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

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

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

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

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

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

7.6 Måloppnåing

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

Tabell 16. Måloppnåing for kommunedelplan fv. 670 Todalsfjordprosjektet.

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

7.7 Drøfting konsekvensanalyse og tilråding

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

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

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

8 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN

8.1 Framdrift og finansiering

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

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

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

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

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

8.2 Utbyggingsrekkefølge

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

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

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

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

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

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

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

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

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

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

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

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

Spesielle miljø-utfordringar som krev særskilt merksemd i YM-planen vil bli sett opp i planomtalen i reguleringsplanen i neste fase, men vil inkludere reinsing av tunneldrivevatn, handtering av framande artar, støy- og støvhandtering, akutt ureining osv.

9 INNKOMNE MERKNADER

9.1 Innspel ved varsel om oppstart

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

Fiskeridirektoratet, brev datert 31.05.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev datert 16.06.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Kystverket, brev datert 24.06.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

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

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Krister Øvrevik, brev datert 30.06.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev datert 01.07.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Nordmøre museum, brev datert 01.07.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Konsekvensar for kulturmiljø er gjort greie for i avsnitt 7.3.5.*
2. *Støy er gjort greie for i kapittel 6.8.*
3. *Vurderingane som ligg til grunn for val av Rakaneset–Svinvika som alternativ for å krysse Todalsfjorden går fram av kapittel 5.3.1.*

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

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Ole Hals, brev datert 01.07.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

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

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

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Jon Reidar Husby, brev mottatt 05.07.2016

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

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

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

9.2 Merknader til høyring av planforslag

Det er kome til saman 25 uttaler til planforslaget. Uttalen frå Møre og Romsdal fylkeskommune i brev av 28.10.2020 er ikkje en del av oppsummeringa her. Uttalen er ei fagleg merknad som har blitt løyst internt, og er i mindre grad ein merknad til kommunen. Andre merknader og innspel er summert opp og vurdert nedanfor:

Andreas Gjerde Ulvund, brev datert 03.09.2020

1. Merknaden gir innspill på plassering av område for massedeponering, og Ulvund stiller eit område disponibelt på eigen tomt.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Avklaring av areal som er eigna for massedeponi/-lager både i anleggsperioden og i driftsfasen vert handsama i reguleringsplanen. Fylkeskommunen tar med oss innspelet i det vidare arbeidet.

Surnadal Arbeiderparti, brev mottatt 21.09.2020

1. Det er fatta politisk vedtak i Surnadal Arbeiderparti som ber om at det blir bruka minst mogleg dyrka mark, samt at planen må ta omsyn til næringsinteresser som blir berørt, og Svinvik arboret på best mogleg måte.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. For løysinga med tunnel frå Ålvundfossen til Rakaneset og hengebru frå Rakaneset til Svinvika, er konsekvensane omtala i planomtalen, kapittel 7.3.6 for landbruk og kapittel 7.3.5 for Svinvik arboret. Det er ulike næringsinteresser som blir påverka av planforslaget, sjå difor kapittel 6 og 7 i heilskap. Rettleiaren for jordvern er eit av fleire dokument som ligg til grunn for reguleringsplanarbeidet. Forslag til alternativ vegjusteringar er tatt inn i planomtala kapittel 5.3.2. Detaljar knytt til meir presis plassering og utforming av veg, parkering og tilkomst blir tatt hand om i reguleringsplanfasen. Uttalen blir difor tatt til orientering og som innspel til reguleringsplanarbeidet.

Kystverket, brev datert 28.09.2020

1. Merknaden er knytt til bru-kryssinga over fjorden, og kva dette kan bety for ferdselen på fjorden. Kystverket peiker på at det er viktig at framtidig arealdisponering tar høgde for at bileia blir prioritert ferdselsområde. I praksis inneber dette at Kystverket skal behandle tiltak i leia eller tiltak utanfor sjølve leia som kan virke inn på ferdselen.
2. Ein gjennomgang av trafikale tilhøve og skipstrafikken på fjordsystem viser at minste seglingshøgde er tilstrekkeleg vurdert og grunnigjeven, og kan fastleggast til 25m HAT.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Saksbehandlingsreglar knytt til tiltak i leia eller utanfor leia følgjer av plan- og bygningsloven og hamne- og farvasslova. Avsett arealformål vil også sette skrankar mot andre tiltak enn bru.
2. Krav til seglingshøgde er tatt med i føresegna. Møre og Romsdal fylkeskommune tar uttalen til orientering.

Tore og Kristina Svinvik, Brev mottatt 07.10.2020

1. Merknaden gjer greie for konsekvensane planen har for deira visjon og vidare utvikling av Svinvika Gard. Støy og fjordkryssinga vil øydelegge for dagens drift av restaurant og vidare utvikling av Svinvika Gard.
2. Merknaden viser til at trasevalet i planen vil føre til øydelegging av 28 daa matjord.
3. Forventa støynivå som følgje av vegtrafikkstøy og bruk av wire på hengebru, som kan bli reflektert og forsterka av fjella, er ikkje ønskeleg.

4. Merknaden viser også til kvalitetane til Svinvika som kulturlandskap som består av mange og vel bevarte kulturminne (bygningar). Merknaden peiker på at desse bygningane kan bli forsømt ved ei eventuell nedlegging av drifta, som vil kunne bli ein konsekvens av planen.
5. Merknaden ønsker at det vert sett på andre moglegheiter/traséval.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Verdiane knytt til Svinvika er store, og verknader for ulike tema er gjort greie for i kapittel 7.3.
2. Konsekvensane for landbruk er omtala i kapittel 7.3.6. I Svinvika vil ca. 28 daa med dyrka mark og innmarksbeite av middels verdi bli omdisponert til vegformål. I tillegg til arealbeslag deler veglinja teigane slik at restarealet blir mindre drivverdig og kan gå ut av bruk. Påverknaden er satt til «forringa» med «betydeleg» konsekvensgrad. I Svinvika er det tale om mindre justeringar eller avbøtande tiltak som kan gjerast. Fylkeskommunen vil i det vidare arbeide for å redusere dei negative konsekvensane. Dette inneber å arbeide for gode løysingar for arrondering, tilførselsvegar og vatnføring knytt til dyrka mark. Fylkeskommunen vil også prøve å redusere omfanget av høg fylling mot dyrka areal, samt tilrettelegge for løysinga som gjer at mindre areal ikkje blir drivverdig. Sjå omtala kapittel 5.3.2.
3. Busetnaden i Svinvika er lagt delvis innfor gul omsynssone i kommunedelplana. Dette er omtala i kapittel 6.8. Det er gitt føresegn om støykjensleg utbygging innanfor sona. Meir nøyaktige berekningar vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen, og då vil også behov for støyttiltak bli vurdert nærare.
4. Konsekvensane for verdiane i Svinvika og arboretet er beskrive i kapittel 7.3.5. Ny veg vil splitte opp kulturlandskapet/kulturmiljøet på ein slik måte at samanhengar og heilskapen i miljøet blir redusert og svekka. Potensialet for ukjente kulturminne er vurdert som stort. Påverknaden av kulturmiljøet i Svinvika er justert og satt til «sterkt forringa» med konsekvensgrad «alvorleg miljøskade».
5. Det har vore vurdert fleire alternativ for løysingar i eit forprosjekt levert frå Statens vegvesen Region midt i mars 2015. Forprosjektet vurderte tunnel til Todal, undersjøisk tunnel, og fleire brutrasear. Forprosjektet rådde til å arbeide vidare med tunnel frå Ålvundfossen og hengebru eller flytebru frå Rakaneset til Svinvika. Surnadal kommunestyret slutta seg til tilrådinga i vedtak den 07.05.2015, Sunndal kommunestyre den 13.05.2015 og Fylkestinget i vedtak den 15.06.2015. Vurderingane som ligg til grunn for val av Rakaneset–Svinvika som alternativ for å krysse Todalsfjorden går fram av kapittel 5.3.1. Det ser ut til å vere mindre justeringsmoglegheiter for veglinja på Svinvika, men det kan vere mogleg å justere høgda på vegfyllinga. Dette vert tema i vidare planlegging.

Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 15.10.2020

1. NVE registrer at sjølv om område for massedeponi er skissert med moglege plasseringar, så er ikkje område tatt med i plankart eller konsekvensutgreidd. NVE tar derfor ikkje stilling til desse områda no, men føreset at avklaring av arealbruken vil skje i eigne planprosessar med utgreiing av konsekvensar både i høve til grunnforhold og vassdragsmiljø.
2. NVE rår til at eit mindre vassdrag i Svinvika på austsida av Todalsfjorden som inngår i planområdet, vert sett av som aktsemdområde med flaumfare H320 med tilhøyrande føresegn som set krav om avklaring av reell fare på neste plannivå.

3. Langs Ålvundelva er det også nokre mindre elvar og bekkar som bør viast større merksemd med nærare avklaring av flaumfare på neste plannivå.
4. NVE kan ikkje sjå at det er sett særskilde krav i føresegna knytt til grunnforholda. NVE legg til grunn at grunnforholda er avklara med tilstrekkeleg tryggleik mot områdeskred av kvikkleire.
5. Det må opprettholdast eit avgrensa naturleg vegetasjonsbelte som motverkar avrenning og gir levestad for plantar og dyr langs breidda av vassdrag med årssikker vassføring.
6. NVE saknar ei betre vurdering av planframlegget i høve til verneverdiane for vassdraget til Ulvåa til Ålvund. NVE rår til at det vert gjort ei slik vurdering i samband med vidare handsaming av planen.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Avklaring av arealbruk for massedeponi vil bli tatt hand om i reguleringsplanfasen.
2. Plankart og føresegn er oppdatert i tråd med nytt aktsemdkart for flaum av 01.09.2020 (DOK)
3. Langs Ålvundelva er det foreslått regulert omsynssone H320 for flaumfare. Fylkeskommunen tar merknaden kva gjelder øvrige elvar og bekkar med reguleringsplanen.
4. I geoteknisk rapport 40125–GEOT–R1 er dei innleiande geotekniske undersøkingane presentert. Samandraget viser til at foreslåtte forslag til tunnelpåhugg og fundamentering av brutårn synest akseptable. I samband med reguleringsplan kan det likevel bli aktuelt å utføre ytterlegare grunnundersøkingar for å etablere sikrere kunnskap om lausmassar, og for å avgrense kvikkleireområde ved Ålvundfoss. Det er behov for vidare berekningar knytt til vidare detaljplanlegging av vegløyninga i komande planar.
5. Ålvundelva er ikkje del av kommunedelplanen. Fylkeskommunen er merksam på at det likevel vil vere behov for eit naturleg vegetasjonsbelte i dette område, samt andre område med mindre bekkar i tråd med rapporten om hydrologiske vurderingar for veglinjer Ålvundfoss. Dette vil bli tatt hand om i samband med vidare handsaming av reguleringsplanen.
6. Fylkeskommunen vil i neste planfase sjå nærare på vegutbygginga si samla belastning på vassdrag. Fylkeskommunen vil arbeide for å få med nødvendige førebyggjande og kompenserande tiltak.

Roar Halle, brev mottatt 15.10.2020

1. Merknaden ber om at Møre og Romsdal fylkeskommune samarbeider med NTNU Geologi avdeling v/Prof. Ivar Horvli for vidare utgreiing av betre alternativ enn forslaget i planen. Merknaden viser særleg til tidlegare alternativ: Bru frå Kammen til Skifteshammaren. Alternativet leggjast fram som kostnadssparande og miljøvenleg. Merknaden viser til at argumenta om rasfare mot dette alternativet ikkje har fagleg tyngde.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Aktsemdsona for snøskred, jord- og flaumskred og steinsprang er henta frå NVE Atlas. Skredfare er også omtale i eige fagnotat «Skredfarevurdering Todalsfjordkryssing, 40125–GEOI–R1, og inngår som tema i Risiko- og sårbarhetsanalysen. ROS–analysen er summert opp i kapittel 7.5. Ifølge rapporten har Skifteshammeren så stor fare for steinsprang at alternativet med hengebru frå Kammen til Skifteshammeren ikkje lar seg gjennomføre. Rapporten er kontrollert av uavhengig konsulent. Flytebru som alternativ er ikkje vurdert i den geologiske

rapporten. Flytebru–alternativet er av omsyn til skipstrafikk på Todalsfjorden og grove vurderingar knytt til kostnader forkasta. Dette er omtala i kapittel 5.3.1.

Nordvik grendalag, brev av 20.10.2020

1. Merknaden knytt seg i hovudsak til utfordringar med eksisterande veg forbi Nordvik (Øygarden–Åsbøen). Merknaden viser til trafikale utfordringar i dagleg bruk og standarden på vegen. Grendalaget påpeiker at det er heilt avgjerande at bygging av veg mellom Øygarden og Åsbøen blir samkøyrd med bygging av brua og vegen vidare til Øygarden. Merknaden foreslår ei rekke løysingar og utfordringar knytt til bygging av vegen forbi Nordvik.
2. Når det gjeld Svinvika viser merknaden til uttale frå Kristina og Tore Svinvik. Både garden, restauranten og arboretet er viktige for reiselivet i området og har utvikla seg til ein vesentleg del av omdømmebygginga til Surnadal.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Planomtalen er merksam på at strekninga Øygarden–Åsbøen har dårleg framkome. Møre og Romsdal fylkeskommune tar med innspelet om ei meir inngåande vurdering av dei trafikale tilhøve mellom Svinvik og Åsbøen i det vidare planarbeidet, sjølv om denne strekninga er utanfor denne kommunedelplanen.
2. Sjå eigen kommentar knytt til vurderingane som er gjort i Svinvika under tilbakemelding til Kristina og Tore Svinvik.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard, brev av 20.10.2020

1. Merknaden er knytt til sikring av mineralressursane for framtida, og å hindre at viktige førekomstar blir bandlagt av arealbruk som hindrar framtidig utnytting. Det føreslåtte planområdet ligg i aust innanfor førekomstområdet Seljebø, lausmasseområdet. Førekomsten har lokal betyding registrert i Noregs geologiske undersøking (NGU). DMF forventar ei utgreiing som viser i kva grad registrert førekomstområde vert påverka av det føreslåtte planarbeidet i vidare planarbeid. Dette inneber også avbøtande tiltak.
2. Når det gjeld handsaming av overskotsmassar rår DMF til at det gjerast ei vurdering av kvaliteten på massane, og at det eventuelt vert sortert mellom utfyllingsmassar og massar som kan nyttast som byggeråstoff.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Møre og Romsdal fylkeskommune tar merknaden med i det vidare arbeidet med reguleringsplan.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune tar merknaden med i det vidare arbeidet med reguleringsplan. Fylkeskommunen vil arbeide for at massane blir handsama på ein samfunnstenleg måte og at det vert lagt til rette for at massar kan nyttast seinare i andre prosjekter.

Nordmøre museum, brev datert 22.10.2020

1. Merknaden gjer greie for kvalitetane til Svinviks arboret som botanisk hage. Arboretet har ei stor samling av rododendron, bartresamling, staudesamling og ein stor frukthage. Sistnemnte fungerer som back-up samling for norske fruktgenbankar. Merknaden peiker på at Arboretet har ein nasjonal verdi og rolle i denne samanhengen. Merknaden viser til at Svinvik arboretet inngår i det heilskaplege kulturlandskapet i Svinvika og at arboretet må sjåast i samheng med Svinvikgarden med sitt komplette Nordmørstun og kulturmark frå fjord til fjell og veganlegg frå tre hundre år tilbake i tid, inkludert den særprega gamlevegen frå 1898 som snor seg over Hjellnes mot Todalen. Området er mykje brukt til både oppleving og rekreasjon.
2. Nordmøre museum meiner at det i kommunedelplan er lagt til grunn eit omfang av kulturmiljøet som ikkje harmonerer med vurderingane frå dei regionale kulturminnemyndighetene. Det er ikkje samsvar mellom tekst i planomtale og kart. Konklusjonane for kulturmiljø og friluftsliv når ein ikkje ser området i samheng vert ikkje rett. Dersom foreslått areal avsett til vegformål i plankartet blir konsekvensvurdert på nytt, må Svinvika som eit heilskapleg kulturmiljø bli lagt til grunn.
3. Merknaden viser til at både Svinvika gardsanlegg og arboret er listeført og foreslått verna gjennom Plan- og bygningslova som kulturmiljø av regional verdi i Møre og Romsdal fylkeskommune si *Regional delplan for kulturminne*. Dette er ei fagleg vurdering som Nordmøre museum stiller seg bak. Konsekvensane av ei utbygging vil for arboret ved Svinvika, og kulturmiljøet som heilskap, vere svært alvorlege og irreversible.
4. Merknaden viser til at Svinvika tilbyr eit samspel mellom natur- og kulturarvsopplevingar til fastbuande og tilreisande, har nyskapande næringsutvikling og arbeidsplassar, reiselivsattraksjonar og merkevarer å vere stolte av, og gode område for friluftaktivitet og rekreasjon for alle. Dei poengterer at dette er kvalitetar som blir etterspurd i arbeid med utvikling av reiselivsprodukt og opplevingsnæring, attraktive lokalsamfunn og bulyst, samt verdien av å ta vare på historisk kulturmiljø. Nordmøre museum ber difor om at andre alternativ vert vurdert, for å ivareta omsynet til den ikkje-fornybare ressursen som kulturmiljøet i Svinvika er.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Pkt. 1–4: Møre og Romsdal fylkeskommune har tatt alle merknader til etterretning. I samarbeid med kulturavdelinga i fylkeskommunen er planomtalen oppdatert, inkludert ei endring av konsekvensutgreiinga. Konsekvensutgreiinga er nå oppdatert slik at omtalen vurderer Svinvika med garden og arboretet i samheng. Dette er gjort i samråd med regional kulturmyndighet. For kulturarv er påverknadsgraden sett til «sterkt forringa» og konsekvensgraden er sett til «alvorleg miljøskade». For friluftsliv er påverknadsgraden sett til «sterkt forringa» og konsekvensgraden er sett til «betydeleg miljøskade». Sjå meir i dette i kapittel 7.3.*

Jordvern Møre og Romsdal, brev datert 22.10.2020

1. Jordvern meiner at prosjektet må finne løysingar som reduserer tapet av dyrka areal på Ålvundfjordsida.
2. Vegfylling mv. i nokre av utsnittene i planomtalen er vist med grøn farge. Dette kan bli oppfatta som dyrka mark.

3. Jordvern ønskjer trasear og linjeføring som unngår høg fylling mot dyrka areal. Høg fylling tar mykje areal og fører ofte til problem kytt til t.d. drenering og tilkomst. Jordvern ber om at alternativ til fylling vurderast, til dømes mur eller halvbru. Dette bør vere aktuelt ved t.d. tunellinnslaget på Ålvundeid og i Svinvika.
4. Kommunedelplanen må legge til rette for at reguleringsplanen i neste omgang tar omsyn til matproduksjon inn mot veganlegget: Dyrka areal må få best mogleg arrondering, det er behov for tilførselsvegar, vatn må få renne på ein god måte i tilknytning til dyrka areal mv.
5. Merknaden knytt seg til at kommunane ikkje har dyrka jord å miste og at det er mangelvare i begge kommunar. Det bør derfor vera eit klart samfunns mål å sikra at Todalsfjord-prosjektet vert realisert utan å redusere matjorda.
6. Merknaden er knytt til pkt. 5 og viser til at det bør vere eit samfunns mål å sikre at Todalsfjord-prosjektet blir realisert i hovudsak utan omdisponering av dyrka jord.
7. Topografien gir ikkje rom for å ta i bruk alternative areal til matproduksjon nær dei områda som er foreslått til veg, slik at næringsgrunnlaget blir redusert, med flytting som mogleg konsekvens. Det er derfor viktig å sikre vegframføring og andre tiltak som gjer at dyrka jord ikkje går tapt.
8. Handtering av steinmassar kan bli ei stor utfordring i prosjektet. Lagring av stein må ikkje skje på dyrka jord.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Møre og Romsdal fylkeskommune vil i reguleringsplanen arbeide for å minimalisere tap av jordbruksareal ved Ålvundfossen. Figur 42 i avsnitt 5.1.1 viser omfanget av det planlagte veganlegget.*
2. *Fargeval er fastsatt og følger av nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister del 2 – spesifikasjon for tegneregler. Fylkeskommunen vil difor legge vekt på 3D-modellering med ortofoto som visualiserer reelle forhold i vidare arbeid.*
3. *Møre og Romsdal fylkeskommune vil arbeide vidare for å redusere omfanget av høg fylling mot dyrka areal i reguleringsplanarbeidet.*
4. *Fylkeskommunen vil arbeide for gode løysingar for arrondering, tilførselsvegar og vatnføring knytt til dyrka mark i vidare arbeid.*
5. *Fylkeskommunen legg til grunn handboka «Jordmassar – frå problem til ressurs – ta vare på matjorda» i vidare planlegging og gjennomføring av prosjekt. Fylkeskommunen vil arbeide for at storleiken av nydyrking motsvarer det som vert nedbygd.*
6. *Det vil bli krevjande å unngå omdisponering av dyrka jord i dette prosjektet. Reguleringsplanen vil omtale dette i meire detalj.*
7. *Fylkeskommunen vil i reguleringsplanen arbeide for at veglinja gir eit minimum av tap av dyrka mark.*
8. *Fylkeskommunen vil vurdere andre deponi for deponering av overskotsmasse frå prosjektet. Sjå også pkt. 5 over.*
9. *–9a, 9b, 9c. Fylkeskommunen tar merknadene med i vidare arbeid.*

Røv Mølle, brev datert 23.10.2020

1. Innleiande merknad er knytt til val av trase. Sjølv om omkamp er uønska, uttrykker merknaden ein skuffelse over at tunnel frå Todalen til Ålvundeid/Ålvundfossen er forkasta. Det nemnte alternativet har færrest konflikstar med omsyn til naturinngrep, bustader og næring.
2. Røv Mølle AS meiner at ein bakke på 6,2 prosent stigning ved Ålvundfossen for å spare 200 meter tunnel er ei svært dårleg løysing for ein transportør som skal bruke vegen med tunge bilar.
3. Merknaden ber om at dei store naturinngrep og negative konsekvensar i Svinvika blir redusert mest mogleg.
4. Røv Mølle peikar på at veg mellom Åsbøen og Svinvika er altfor smal og svingete til at det er forsvarleg å sette på den trafikken som er berekna å kome som følgje av prosjektet.
5. Merknaden peiker på at overskot av tunnelmassar er ein ressurs, som kan kome til nytte for oppgradering av vegar nær prosjektet.
6. Røv Mølle er uroa for høge bomtakstar for brukarar som vil bruke det faste sambandet dagleg.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen tar merknaden til orientering. Kommunedelplanen bygger på forprosjektet som vart vedtatt av Surnadal kommunestyret den 07.05.2015, Sunndal kommunestyre den 13.05.2015 og Fylkestinget den 15.06.2015. Etter ei tilråding frå Statens vegvesen blei alternativet med tunnel til Todalsfjorden forkasta.*
2. *Utfordringar knytt til plassering av tunnel-påhogget er omtala i kapittel 5.3.2. Fylkeskommunen tar merknaden med til reguleringsplanfasen der endeleg plassering av påhogget vil bli vurdert på eit meir detaljert grunnlag enn det som lar seg gjere på kommunedelplannivå.*
3. *Konsekvensane for Svinvika er omtala i kapittel 7.3. Fylkeskommunen vil i neste planfase arbeide vidare for å redusere dei negative konsekvensane for Svinvika. "*
4. *Planomtalen er merksam på at strekninga Øygarden-Åsbøen har dårleg framkome. Møre og Romsdal fylkeskommune tar med innspelet om ei meir inngående vurdering av dei trafikale tilhøva mellom Svinvik og Åsbøen i det vidare planarbeidet, sjølv om denne strekninga er utanfor denne kommunedelplanen.*
5. *Kommunedelplanen legg opp til at overskotsmasser vert plassert i deponi for seinare bruk. Møre og Romsdal fylkeskommune tar merknaden med i reguleringsplan-fasen. Fylkeskommunen vil arbeide for at massane vert handsama på ein samfunnsstenleg måte, og at det vert lagt til rette for at massar kan kome til nytte seinare i andre prosjekt.*
6. *Det er grunn til å anta at bompengar skal delfinansiere dette prosjektet.*

Hanna Svinvik, brev datert 25.10.2020

1. Merknaden gjer greie for konsekvensane planen har for Svinvika, både Svinvika gard, arboret og friluftsliv med blant anna Svinvik-runden. Utviklinga av heile Svinvik-området har ein stor verdi som vil bli øydelagt dersom ein tillèt å byggje tunnel og bru over til Svinvika. Merknaden viser til at næringa er bygd opp på unikt vis og profesjonell matkunst går hand i hand med lokal kultur, historie og framtid. Dette er ein god strategi for å få unge til å velje å bu på eit lite sted som Surnadal. Ved å velje foreslått plan, vil verdiane bli øydelagt. Merknaden peiker på fleire alternativ framfor å byggje ned Svinvika, t.d. å byggje bru lengre ut eller la ferja vera gratis. Alternativt kan også vegen til Trondheim heller prioriterast.

2. Svinvik reagerer negativt på at prosjektet inneber at matjord går tapt, at prosjektet stimulerer til auka trafikk, og at klimaperspektivet ikkje er omtala.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Verdiane knytt til Svinvika er store, og verknader for ulike verdier/tema er gjort greie for i kapittel 7.3. For restaurantdrifta og busetnad viser fylkeskommunen i tillegg til kapittel 6.2 og 6.3.*
2. *Fagrapporten frå Rambøll med tittelen «Fv. 670 Todalsfjorden, prissatte konsekvenser» datert 17.12.2019 er underlag for planomtalen. Rapporten inneheld berekningar for luftforureining. Klimagassutsleppa for utbyggingsalternativet (scenario 1, dvs. Todalsfjorden og E39 Betna – Stormyra) samanlikna med 0-alternativet aukar med omlag 46 000 tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2024–2063. Klimagassar som inngår i berekninga av CO₂-ekvivalentar er CO₂, CH₄ og N₂O.*

Møre og Romsdal bonde- og småbrukarlag, brev datert 26.10.2020

1. Møre og Romsdal Bonde- og Småbrukarlag er kjent med Jordvern sine merknader og støttar desse fullt ut.
2. Møre og Romsdal Bonde- og Småbrukarlag meiner at tunnel-påhogg lenger nord er ei dårlig løysing fordi den tar for lite omsyn til jordvern.
3. Merknaden peiker på kostnader og tilstrekkeleg dimensjonering av undergang for maskinar og utstyr for å drifte areala ovanfor vegtraseen.
4. Møre og Romsdal Bonde- og Småbrukarlag skriv at tiltak knytt til beitedyr, god tilkomst til dyrka jord og innmark/utmarksareal ovanfor vegtraseen, og gjerding mot veg må med.
5. Merknaden omtalar behovet for sikring mot flomskader, utrasing og erosjonsskader. Området er eit viktig trekkområde for hjort og anna vilt, og kostnader til vilttiltak må reknast med.
6. Til slutt skriv Møre og Romsdal Bonde- og småbrukarlag at den samfunnsmessige «kostnaden» ved å bygge ned jordbruksareal bør vege tungt i reknestykket.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen har mottatt merknader frå Jordvern og gitt kommentarar til desse.*
2. *Planomtalen kap. 5.3.2 omtalar alternative tunnel-påhogg ved Ålvundfossen. Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare arbeidet med reguleringsplanen, og vil arbeide for å minimalisere tap av jordbruksareal. Jordvern skal saman med vegfag og kostnader mv. inngå i vurderinga av alternativa i komande arbeid.*
3. *Fylkeskommunen tar merknaden med i vidare arbeid.*
4. *Fylkeskommunen tar merknaden med i den vidare planlegginga.*
5. *Planomtalen omtalar behovet for sikring mot flomskader, utrasing og erosjonsskader i planomtalen kap. 4.7 Naturmangfald. Skredfare er vurdert i eigen rapport som eit underlag til planomtalen.*
6. *Ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing skal synleggjere både prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Dei ikkje-prissette konsekvensane omfattar blant anna naturressursar og er omtala i kapittel 7.3.6. Planomtale med konsekvensutgreiing (sjå kapittel 7), planføresegn og plankart er grunnlag for den endelege politiske vurderinga og politiske vedtak. Naturressursar blir også eit omsyn i den vidare planlegginga.*

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev datert 26.10.2020

1. Fylkesmannen peikar på ein svakheit i planomtalen knytt til naturmangfald. Kjeldereferansar manglar og kartleggingsrapporten er ikkje ein del av plandokumenta. Planomtalen må oppdaterast slik at det vert klart korleis dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova kapittel 2 er tatt omsyn til og vektlagt i vurderinga av saka. Dette inneber ei skildring av avbøtande tiltak og omsyn som skal følgjast opp i det vidare planarbeidet.
2. Fylkesmannen meiner det er ein mangel ved kommunedelplanen at den ikkje i større grad har avklart areal som kan vera eigna for massedeponi/-lager både i anleggsperioden og i driftsfasen av vegen. Prosjektet fører til eit stort masseoverskot, i storleiken 5 310 000 pam₃, mesteparten tunnelstein frå tunnelen.
3. Fylkesmannen peiker på at plan for deponi må også innehalde plan for lagring og etterbruk av jordmassar frå omdisponering av fulldyrka areal.
4. Merknaden ber om ei vurdering av vegutbygginga si samla belastning på vassdrag, og stiller krav om at det blir innarbeidd nødvendige førebyggjande og kompensierende tiltak. Potensielle gytebekkar som blir berørt av ny veg må identifiserast og sikrast utan vandringshinder. Dette bør vere tema på neste plannivå.
5. Vassdrag med årvisss vassføring må visast med eigna arealføremål *Bruk og vern av sjø og vassdrag* i kommunedelplanen, og kantsonene langs desse sikrast gjennom føresegn.
6. Planen legg til rette for nedbygging av 58 dekar fulldyrka mark og innmarksbeite. Fylkesmannen ber difor om at planmyndigheita og utbyggjar finn alternativ/justering av veglinje som ikkje fører til så stort tap av matjord som kommunedelplanen legg opp til.
7. Fylkesmannen varslar framtidig motsegn til massedeponi ved Åbithaugen fordi området består av blant anna ei fulldyrka mark på 20 dekar.
8. Fylkesmannen forventar at landbruksinteressene og matjorda spesielt, får eit større fokus i reguleringsplanarbeidet.
9. Merknaden krev ei massehandteringsplan som viser korleis matjorda og tunnelmassen vert ivaretatt.
10. Fylkesmannen krev at handboka «Jordmasser – frå problem til ressurs – ta vare på matjorda» vert lagt til grunn i planlegging og gjennomføring av prosjektet, og krev at storleiken av nydyrking må motsvare det som vert nedbygd.
11. Fylkesmannen skriv at momenta knytt til landbruk må inngå i føresegna til reguleringsplanen og kan med fordel også inngå i kommunedelplana.
12. Fylkesmannen vil vurdere motsegn til ein framtidig reguleringsplan som ikkje tar omsyn til landbruksinteressene og matjorda i tilstrekkeleg grad.
13. Alle aktsemdsområde med potensiell fare skal vere innarbeidd i planen som omsynssone. Fylkesmannen kan ikkje sjå at område med potensiell fare for jord- og flaumskred er sikra som omsynssone i plankart med tilhøyrande føresegn.
14. Ingeniørgeologisk rapport er ikkje gjort tilgjengeleg i planen. Dersom denne inneheld funn som må avklarast på detaljreguleringsnivå, meiner Fylkesmannen dette må sikrast gjennom kommunedelplanen.
15. Fylkesmannen krev at «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442», med tilhøyrande rettleiar vert lag til grunn for vidare planarbeid.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Det er ikkje funne vesentlege naturverdiar ved Ålvundfossen eller Rakaneset eller Svinvika, ref. planomtalen kap. 4.7 Naturmangfald. Sør og nord for planområdet ved Ålvundfossen er det registrert hjortevilt, og det er observert mykje hjortevilt også i skogslia som blir berørt av kommunedelplanen. På Rakaneset legg planomtalen til grunn at det er hjortevilt i området. I Svinvika er det registrert beiteområde og vinterhaldsområde for hjort og rådyr. Referansen til kartlegging av naturmangfald i planomtalen er: SWECO: Kartlegging av naturtyper i forbindelse med Todalsfjord-prosjektet i Todal og Sunndal kommuner, Møre og Romsdal, p.nr. 10206303, rev. 01, 15.08.2019. Fylkeskommunen vil jobbe vidare med løysingar som motvirkar påkøyrrelse av vilt i reguleringsplanarbeidet.*
2. *Avklaring av areal som er eigna for massedeponi/-lager både i anleggsperioden og i driftsfasen vert handsama i reguleringsplanen. Fylkeskommunen vil også utarbeide ei massehandteringsplan som viser korleis matjorda og masseoverskotet frå tunnelen vert ivaretatt.*
3. *Fylkeskommunen tar merknaden om lagring og etterbruk av jordmassar frå omdisponering av dyrka mark med i vidare planarbeid.*
4. *Dette vil vere tema på neste plannivå og fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare arbeidet med reguleringsplan.*
5. *Ålvundelva er ikkje del av kommunedelplanen. Fylkeskommunen er merksam på at det likevel vil vere behov for eit naturleg vegetasjonsbelte i dette område, samt andre område med mindre bekkar i tråd med rapport «Hydrologiske vurderingar for veglinjer Ålvundfoss». Dette vil bli tatt hand om i reguleringsplana.*
6. *Fylkeskommunen vil prøve å redusere tap av matjord i reguleringsplanen. Kortare veg i dagen på Ålvundfoss (lengre tunnel) vil redusere tapet av dyrka mark i dette området. Dette vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.*
7. *Fylkeskommunen vil vurdere andre deponiområde i reguleringsplanen.*
8. *Fylkeskommunen vil gi landbruksinteressene, og matjorda spesielt, eit større fokus i reguleringsplanarbeidet.*
9. *Sjå kommentar pkt. 2.*
10. *Fylkeskommunen legg handboka «Jordmassar – frå problem til ressurs – ta vare på matjorda» til grunn i planlegging og gjennomføring av prosjektet. Fylkeskommunen vil arbeide for at storleiken av nydyrking svarer til nedbygd areal.*
11. *Fylkeskommunen tar merknadene frå Fylkesmannen med i vidare planlegging.*
12. *Fylkeskommunen tar merknaden frå Fylkesmannen med i arbeidet med reguleringsplanen.*
13. *Område for potensiell fare for jord- og flaumskred er oppdatert i plankart. Området ligg under omsynssone H320 med tilhøyrande planføresegn.*
14. *Ingeniørgeologisk rapport er ein fagrapport som inngår i underlaget til planomtalen. Rapporten var forseinka, den har vore til uavhengig kontroll, og er no kvalitetssikra. Rapporten inneheld ikkje spesielle funn som må avklarast på detaljreguleringsnivå.*
15. *Forholdet til støy vert tema også i den vidare planlegginga av prosjektet. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 med rettleiar vil ligge til grunn for vidare planarbeid.*

Grendalaget foreslår å flytte vegen vestover. Ei slik flytting fører til at svingen blir skarpere og fartsgrensa må ned, dyrka mark i Svinvika vert ikkje delt opp og undergangar vert ikkje naudsynte. Grendalaget viser til at ei flytting gir auka trafikktryggleik (lågare fart og lengre avstand frå bustader) samt at ein kan drive all jorda utan å måtte krysse vegen. Ei flytting av vegen som foreslått vil også gi mindre trafikkstøy til hus og verksemder i nærleiken.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Forslag til alternativ vegjusteringar i Svinvika er tatt inn i planomtala kapittel 5.3.2. Innanfor foreslått sone for veg kan også mindre justeringar vere moglege, og Fylkeskommunen vil arbeide vidare med dette og avbøtande tiltak i neste planfase. Det er likevel ikkje mogleg å justere vegen utover foreslått sone for veg utan at det medfører krav om søknad om fråvik frå vegnormalane, og utan å kome i konflikt med omsynssone for ras- og skredfare. Fylkeskommunen har oppdatert planomtalen og konsekvensutgreiinga slik at konsekvensane for det eksisterande miljøet i Svinvika kjem klarare fram. Sjå meir om dette i kapittel 7.3.*

John Bjarne Svinvik, brev datert 26.10.2020

1. Merknaden frå Svinvik er lagt fram som ein innsigelse.
2. Merknaden er knytt til dei negative konsekvensane planen vil ha for Svinvik Gard. Merknaden meiner at planen vil vere eit stort tilbakesteg for berekraftig utvikling, lokal matdyrking og økoturisme. Merknaden viser til at planen vil føre til nedlegging av to arbeidsplassar og fleire deltidsarbeidsplassar. Den vil gi negative ringverknader og føre til eit tilbakeslag for dei som leverer kortreist mat til garden. Vidareutvikling av området i form av utleie av hytter, båt/sjøaktivitet, klatrepark mm. vil vere forhindra.
3. Merknaden er knytt til omdisponering av dyrka mark som kommunedelplanen legg opp til. Merknaden viser til at planen vil undergrave eigen matvareproduksjon og mattryggleik. Dette er svært uheldig når det er eit nasjonalt mål å auke sjølvforsyningsgraden av mat.
4. Planen har negativ verknad for CO₂-reknskapet fordi fleire vegar gir auka trafikk og utslepp. Merknaden foreslår forbetringar i 0-alternativet.
5. Merknaden gjeld trafikkstøy i Svinvika som ei følge av vegprosjektet. Trafikkstøyen vil i tillegg bli forsterka av berghamrane ovanfor garden. Støy frå ny veg vil gjere at rekreasjonsområdet truleg vil gå tapt.
6. Merknaden gjeld dei negative verknadene planen har for Svinvika som kulturminne, kulturmiljø og turistattraksjon. Merknaden viser både til eldre bygningar, Svinvik arboret og funn på garden som tyder på eldre busetnadar i området.
7. Merknaden gjeld alternative løysingar for vegtrase ved å peike for 0-alternativet samd flytebru. Det peikast særleg på at det økonomiske kan bli rimelegare med sistnemnde løysing.
8. Merknaden gjer greie for dokumentasjon for kostnadane for prosjektet og peikar på at desse truleg vil auke med ca. 3,4 mrd. +- 25% i 2023.
9. Merknaden er knytt til om trafikkgrunnlaget og Hydro Aluminium på Sunndalsøra er tilstrekkeleg for i heile tatt vurdere ferjefritt samband. Merknaden stiller spørsmål til kva Norges undertekning av ACER-avtalen vil gjere med trafikkgrunnlaget som ligger til grunn for å vurdere ferjefritt samband.

Todalen grendalag, brev datert 26.10.2020

1. Merknaden knytt seg til justeringar av foreslått vegtrase slik at den tar så lite matjord som mogleg, samstundes som vegen tar omsyn til dagens næringsverksemd på Svinvik Gard.

10. Merknaden viser til eit eksempel frå Trondheim kor ein i 1970–80 vurderte motorveg på Bakklandet, ein hovudlaus ide som blei skrinlagt. Merknaden stiller spørsmål til om politikarane ønskjer å ta sjansen på noko liknande i Svinvika.
11. Merknaden stiller til slutt spørsmål som politikarane bør stille seg før ein fattar vedtak og godtar kommunedelplana. I hovudsak knyt oppsummeringa seg til om kommunedelplanen er verdt å godkjenne, sett i lys av øvrige konsekvensar og alternativ som ikkje er utgreidd.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Innsigelsesordninga er eit verkemiddel til fylkeskommunen og statlige organer for å følgje opp nasjonal og regional politikk. Svinvik har ikkje innsigelseskompetanse. Innhaldet i brevet vil i det følgjande bli kommentert som ein uttale til planen.*
2. *Verdiane knytt til Svinvika er store, og verknader for ulike tema er gjort greie for i planomtalen, kapittel 7.3. For restaurantdrifta og busetnad viser det i tillegg til planomtalen, kapittel 6.2 og 6.3.*
3. *Konsekvensane for landbruk er omtale i kapittel 7.3.6. Sjølv om det vil bli krevjande å unngå omdisponering av dyrka jord i dette prosjektet skal fylkeskommunen arbeide med å redusere tap av matjord i reguleringsplanen. Fylkeskommunen legg handboka «Jordmassar – frå problem til ressurs – ta vare på matjorda» til grunn i planlegging og gjennomføring av prosjektet.*
4. *Klimagassutsleppa for utbyggingsalternativet (scenario 1, dvs. Todalsfjorden og E39 Betna – Stormyra) samanlikna med 0-alternativet aukar med omlag 46 000 tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2024–2063. Klimagassar som inngår i berekninga av CO₂-ekvivalentar er CO₂, CH₄ og N₂O. Dette framkjem av underlag til planen «Fagnotat prissatte konsekvenser/Fv670».*
5. *Busetnad i Svinvika ligg delvis innafor gul omsynssone for støy i kommunedelplana. Det er gitt føresegn om støykjensleg utbygging innanfor sona. Meir nøyaktige støyberekningar vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen, og då vil også behov for støytiltak bli vurdert nærare.*
6. *I samråd med kulturavdelinga i fylkeskommunen er planomtalen oppdatert, inkludert ei endring av konsekvensutgreiinga. Konsekvensutgreiinga er nå oppdatert slik at omtalen vurderer Svinvika med garden og arboretet i samheng. For kulturarv er påverknadsgraden sett til «sterkt forringa» og konsekvensgraden er sett til «alvorleg miljøskade». For friluftsliv er påverknadsgraden sett til «sterkt forringa» og konsekvensgraden er sett til «betydeleg miljøskade». Sjå meir i dette i kapittel 7.3.*
7. *Fylkeskommunen tar merknaden til orientering då kommunedelplanen byggjer på forprosjektet som vart vedtatt av Surnadal kommunestyre den 07.05.2015, Sunndal kommunestyre den 13.05.2015 og Fylkestinget den 15.06.2015.*
8. *Kostnadsestimatet for prosjektet vert oppdatert i komande planar. Det er ikkje uvanleg at kostnaden for vegprosjekt går opp, av ulike grunnar. Det kan også skje i dette prosjektet.*
9. *Fylkeskommunen meiner at planen legg til rette for å samle Sunndal og Surnadal i ein felles bu- og marknadsregion på indre Nordmøre. Konsekvensar av underteikning av ACER-avtalen er ikkje premissgivande når ein nå ønskjer å legge til rette for at regionen blir meir robust, få større vekstkraft og vere meir attraktiv for busetting.*
10. *Gjennom planføresegn, plankart og planomtale med konsekvensutgreiing (med eit omfattande dokumentunderlag) meiner fylkeskommunen at politikarane i Surnadal og Sunndal kommune har nok grunnlag til å kunne vurdere og fatte vedtak om kommunedelplanen skal godkjennast.*

11. *Fylkeskommunen tar oppsummeringa til orientering da den i hovudsak er knytt til den politiske vurderinga som skal gjerast og ikkje til innhaldet i det konkrete forslaget som ligg føre.*

Naturvernforbundet i Møre og Romsdal, brev datert 25.10.2020

1. *Naturvernforbundet skriv at mange registreringar i Svinvika er relatert til spreiding av artar frå arboretet. Denne spreidinga vil ein måtte ta omsyn til viss det skal byggast noko i området, så ein ikkje spreier framande artar til andre stader. Førekosten av framande artar er mykje større enn det registreringane gjev uttrykk for, ifølge brevet.*
2. *Floraundersøkingane ein kan sjå sporet av ved Engan er også knappe.*
3. *Naturvernforbundet registrerer at fritidstrafikken utgjør ein ganske stor del.*
4. *Naturvernforbundet meiner at elektrifisering av ferjesambandet vil redusere utsleppa.*
5. *Undersøkingane av biologisk mangfald er så mangelfulle at Naturvernforbundet krev tilleggsregistreringar for å ha eit tilstrekkeleg grunnlag for vedtak av planen.*

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune:

1. *Fylkeskommunen vil arbeide for løysingar i komande plan for å motvirke tap av biologisk mangfald.*
2. *Kartlegging og plan for handtering av framande artar vert utført i byggeplanfasen. Temaet vil også bli omtala grundigare i reguleringsplanen.*
3. *At fritidstrafikken aukar etter at fast samband er etablert og erstattar ferje, er eit fenomen som ikkje er uvanleg. Det gjeld spesielt etter at bommen er fjerna.*
4. *Elektrifisering av ferjesambandet vil redusere utsleppa. Eit fast samband som erstattar ferje, vil gi døgnoen forbindelse mellom Sunndal og Surnadal kommunar.*
5. *Reguleringsplanen vil gå i meire detalj når det gjeld biologisk mangfald.*

Mona Reinset, brev mottatt 25.10.2020

1. *Merknaden gjeld val av tunnel-påhugg på Ålvundfoss. Sjølv om vegprosjektet er svært positivt må ein også ta omsyn til gardsdrifta i området. Merknaden peiker på at det nordlegaste alternativet med kortast tunnel vil gi store negative konsekvensar for drifta av garden. Merknaden viser også til fonnefare og steinsprang i dette området. Tunnelpåhogg lengst sør vil unngå storparten av desse farane.*
2. *I plandokumenta kan det virke som at det omregulerte område ikkje er beiteområde for hjort. Dette stemmer ikkje. Veg mellom ulike hjortetråkk utgjør ein stor trafikkfare.*

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen tar merknaden til reguleringsplanfasen der endeleg plassering av tunnel-påhugget vil bli vurdert på eit meir detaljert grunnlag enn der som lar seg gjere på kommunedelplan-nivå.*
2. *Planomtalen kap. 4.7 Naturmangfald viser til registrering av beiteområde for hjort og rådyr sør og nord for planområdet ved Ålvundfossen, og at det er observert mykje hjortevilt også i skogslia som blir berørt av kommunedelplanen.*

Krister Øvrevik, brev mottatt 25.10.2020

1. Merknaden er knytt til konsekvensane planen har for dyrka mark i Ålvund. Som eigar av berørt område, vil store deler av Øvrevik si beste full dyrka mark bli blokkert som følgje av planen som beskriv at innmark vil bli bruka til rigg- og anleggsområde. Det sørlegaste tunnel-alternativet vil gi ein god jordvern-effekt for gardsbruket.
2. Merknaden peiker på at det manglar økonomiske vurderingar av kva det vil koste å leggje strømnnettverk til det høgaste tunnel-påhugget, då det vil krevje ein kraftig veg i fleire hundre meter for å komme seg opp i høgda der tunnel-påhugget skal starte. Det sørlegaste tunnel-påhugget vil vere rimelegare og gi betre veg for trafikktryggleik og vedlikehald.
3. Merknaden gir innspel til plassering av område for massedeponering, og Ulvund stiller eit område på eiga tomt til disposisjon.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen vil prøve å redusere tap av matjord i reguleringsplanen og legg til grunn handboka «Jordmassar – frå problem til ressurs – ta vare på matjord» i planlegging og gjennomføring av prosjektet. Fylkeskommunen vil arbeide for at storleiken av nydyrking motsvarar nedbygd areal. Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare planarbeidet. Plassering av tunnel-påhugg vil bli avklart i komande planar.*
2. *Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare planarbeidet.*
3. *Avklaring av areal som er eigna for massedeponi/-lager både i anleggsperioden og i driftsfasen vert handsama i reguleringsplanen. Fylkeskommunen tar innspelet med i det vidare arbeidet.*

Marisa Forså, brev datert 26.10.2020

1. Merknaden er knytt til lønnsmda av vegprosjektet slik det kjem fram av forslaget, sett i forhold til 0-alternativet. Merknaden peiker på at eit betre alternativ er å sette inn moderne ferje og at dette vil vere meir i tråd med måla i Nasjonal Transportplan.
2. Merknaden viser til at det ikkje synast som at konsekvensanalysen tar for seg dei negative konsekvensane, berre dei positive, og at den samfunnsmessige verknaden ikkje er utreda. Dette bidrar ikkje til å skape tillit til vedtaksprosessane.
3. Merknaden stiller spørsmål til om konsekvensutreiinga omtaler dei langsiktige verknadane for miljø og samfunn.
4. Brevet avsluttar med ei oppmoding om å vise vilje til å skifte fokus til ein berekraftig løysing i arbeidet mot målet om ein lettare ferdsel mellom Surnadal og Sunndal kommune.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Den samfunnsøkonomiske analysen viser at fv. 670 Todalsfjordprosjektet ikkje er samfunnsøkonomisk lønsamt etter metodikken i handbok V712 Konsekvensanalyser. Men konsekvensanalysen fangar ikkje opp den samfunnsmessige verknaden av å knyte indre Nordmøre saman til ein region med felles bu- og arbeidsmarknad, og å legge til rette for utvida samarbeid mellom kommunane. Utbyggingsalternativet er det einaste av alternativa som kan oppfylle måla for strekninga.*
2. *Konsekvensutgreiinga i kapittel 7 oppfyller krava som er gitt i forskrift om konsekvensutgreiing. Den viser til både positive og negative verknader som planen kan føre til.*
3. *Sjå pkt. 2.*

4. *Fylkeskommunen tar uttalen til orientering.*

Marit Røy Nes, Solveig Nes og Ingunn Nes, brev datert 26.10.2020

1. Merknaden gjeld val av tunnel-påhugg ved Ålvundfossen. Som eigar av «Alfheim» vil eit nordleg tunnel-påhugg redusere verdien til eignedomen som følgje av støy og utsikt til skjemmaende fyllingar som vil bryte opp dagens kulturlandskap. Å velje 200 m kortare tunell kan bety økonomisk sparing, men kortare tunnel ha særleg negative konsekvensar for jord- og skogbruk, vilt og busetnad i nærleiken.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare arbeidet med reguleringsplanen.*

Lise Reinsset, brev mottatt 26.10.2020

1. Merknaden uttrykker kritikk og bekymring for konsekvensane som planen vil få for garden Brekkan på Ålvundfoss. Merknaden peiker på at ei oppdeling av jordteigane vil føre til at drift av beitedyr vert utfordrande. Eigar har også jobba utretteleg for å samle jordteigane for å skape eitt samanhengande bruk. Det ville ha vore synd om Brekkan igjen skulle bli delt opp.
2. Det er ønskjeleg å velje den minst inngripande traseen for å bevare eksisterande gardsbruk og natur, landskap og miljø rundt vegprosjektet, og jordvern. Merknaden uttrykker også at det kan bli auka kostnadar knytt til skredsikring i Brekkli, noko som vil redusere gevinsten ved å velje kortaste tunell-løysing.
3. Merknaden viser til historia til garden Brekkan som er omtala for fyrste gong i 1643.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare planarbeidet, og vil arbeide for å minimalisere tap av jordbruksareal. Fylkeskommunen vil arbeide for at storleiken av nydyrking svarer til nedbygd areal.*
2. *Utfordringar knytt til plassering av tunnel-påhugget er omtala i kapittel 5.3.2. Fylkeskommunen tar merknaden vidare til reguleringsplanfasen der endeleg plassering av påhugget vil bli vurdert på eit meir detaljert grunnlag enn det som lar seg gjere på kommunedelplan-nivå.*
3. *Fylkeskommunen tar merknaden til orientering.*

Statens vegvesen, brev datert 28.10.2020

1. Statens vegvesen støtter anbefalinga om at vegen vidare nordover frå Svinvika til Åsbøen vert utbetra, fordi strekning har svært dårleg standard. Det er mogleg å avslutte prosjektet ved nytt kryss i Svinvika og la eksisterande veg nordover til Åsbøen vere uendra. Statens vegvesen meiner at dei trafikale og miljømessige utfordringane som oppstår dersom denne vegstrekninga får vesentleg meir trafikk, bør omtalast. Dette må sjåast i samheng med kommunedelplanen for «Trollheimstunnelen og rv. 671 Åsbøen – Hallset bru.
2. Statens vegvesen tilrår ein at ein framtidig reguleringsplan omfattar heile strekninga, frå krysset med rv. 70 til krysset i Ålvund til eksisterande kryss med fv. 670, slik at konsekvensane kan

vurderast meir inngåande, og på det viset gi eit betre vedtaksgrunnlag for ei eventuell trinnvis utbygging.

3. Statens vegvesen anbefaler at omklassifisering av vegnettet bør omtalast så tidleg som mogleg i eit prosjekt. Ved ei så omfattande vegomlegging, vil det vere hensiktsmessig å omtale omklassifisering allereie i kommunedelplanprosessen.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Planomtalen er merksam på at strekninga Øygarden–Åsbøen har dårleg framkome. Fylkeskommunen tar med innspelet om ei meir inngåande vurdering av dei trafikale tilhøve mellom Svinvika og Åsbøen, sjølv om denne strekninga er utanfor denne kommunedelplanen.*
2. *Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare arbeidet.*
3. *Fylkeskommunen har som prinsipp å ikkje eige parallelle vegar i det same området. Etter realisering av dette prosjektet, kan det bli aktuelt å nedklassifisere fylkesvegar i Ålvundfjord og Todalen til kommunale vegar. Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare arbeidet.*

Sunndal Bondelag, brev datert 28.10.2020

1. Bondelaget uttrykker bekymring knytt til tap av dyrka jord som følgje av vegprosjektet. Både på Rakanaset og på Ålvundfossen finst dyrka jord som blir hausta og bruka som beite, altså ein viktig ressurs, og dyrka mark er viktig for kulturlandskapet. Desse omsyna må med i planleggingsfasen.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommunen tar merknaden med i det vidare planarbeidet og vil arbeide for å minimalisere tap av jordbruksareal. Fylkeskommunen legg til grunn handboka «Jordmassar – frå problem til ressurs – ta vare på matjorda» til grunn i planlegging og gjennomføring av prosjektet. Fylkeskommunen vil arbeide for at storleiken av nydyrking motsvarar nedbygd areal.*

Tingvoll kommune, brev datert 01.11.2020

1. Tingvoll kommune har ingen merknader til planforslaget, men ønskjer å signalisere at dei støtter arbeidet for å binde regionen saman til ein sterkare bu- og arbeidsmarknads-region på indre Nordmøre.

Kommentar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

1. *Fylkeskommentaren tar uttalen til orientering.*

10 VEDLEGG

- Forslag til plankart
- Forslag til føresegner
- Illustrasjonar
- Tekniske teikningar
- Trafikknotat
- Effektberekningar
- Geoteknisk rapport
- Skredfarevurdering
- Ingeniørgeologisk rapport
- Naturkartlegging
- Hydrologirapport Ålvundfoss
- Skisseprosjekt Todalsfjordbrua
- Innkomne merknader ved oppstart
- Uttale etter at plana var til høyring og offentleg ettersyn