

Planbeskrivelse for Rv.70 Fale bru – Sunndal kommune

15.09.2023

PLANBESKRIVELSE

PROSJEKT **Detaljregulering for Rv. 70 Fale bru – Plan-ID 20210520**

OPPDRAKSGIVER **Statens vegvesen**

KONTAKTPERSON Algirdas Audzijonis

DATO 15.09.2023

SAMMENDRAG

Forslag til reguleringsplan er utarbeidet for å legge til rette for ny bru på riksveg 70 ved Fale, over elva Driva i Sunndal kommune. Eksisterende bru på Rv. 70 ved Fale tilfredsstillende ikke krav til bruksklasse BK10/60 og planlegges derfor ny bru.

Planforslaget for Fale bru er delt i to områder, et bruområde og et deponiområde for overskuddsmasser fra bru- og tilhørende veganlegg.

Planområdet ved Fale bru er ca. 54,7 dekar og omfatter eiendommene gnr/bnr 29/2, 29/4, 29/9, 29/10, 29/15, 29/16, 30/1, 30/7, 30/8, 31/1, 31/2, 31/3, 31/5, 32/2, 32/6, 16, 32/19 og 32/23.

Planområdet for deponiområde er ca. 69,1 dekar og omfatter eiendommene gnr/bnr 33/1 og 33/2.

Planforslaget er innsendt av Pir2 AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen Planforslaget er utarbeidet med bistand fra EFLA, rådgivere innen; geoteknikk, støy, trafikk/veg, VA, hydrologi, elektro og miljøgeologi/forurenset grunn. Naturmangfold er utredet med bistand fra Nature restaurering AS og landskapsutforming er utarbeidet av landskapsarkitekt fra Pir II.

Sunndal kommune har vurdert at planen ikke skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven.

Riksvegen er en viktig hovedfartsåre mellom Trøndelag og Møre og Romsdal hvor vesentlig del av trafikken er gjennomgangstrafikk. Dagens riksveg og bru går gjennom et landskap dominert av jordbruk. Veggen og brua krysser Driva som er et nasjonalt laksevassdrag med svært høy verdi.

Planforslaget legger til rette for at ny bru kan bygges og tas i bruk, før eksisterende bru fjernes.

Det legges til rette for ny bru tett inntil den eksisterende, på sørsiden. Rv 70 må tilpasses og bygges om på begge sider av ny bru.

Planen forutsetter etablering av ny atkomst til Brekkahaugen gård, en mindre justering av traseen til fylkesveg 6140 – Hoåsvegen under brua, tilpasning av vegkryss mot kommunal veg 2141 – Vermøyvegen, og terrengbearbeiding i skråning vest for Vermøyvegen.

Bygningene på Falelykkja blir stående nært ny vegtrase og tillates revet. På planlagt deponiområde, på gården Røyhjellen, tillates deponering av inntil 84 00 m³ nye masser. Med planlagte tiltak kan planen gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser.

ROS-analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreducerende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker.

Flertallet av hendelsene har havnet i gul kategori. En hendelse knyttet til kvikkleire i området, og risiko i anleggsperiode er vurdert til rød kategori, og tiltak for videre prosjektering og gjennomføring er sikret i planbestemmelsene. Flere av hendelsene innebærer fare, men sannsynligheten er lav for at hendelsene skal inntreffe. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige mottiltak vurdert for foreslått sikret i planbestemmelser. Det konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres.

Kommuneplanens arealdel (KPA) er vedtatt 06.02.2019, og viser planområdet som LNF-områder; landbruks- natur og friluftsområder med areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. KPA viser flere aktsomhetsområder, hensynssoner, båndlagte områder mv.: Ras- og skredfare, flomfare, hensynssoner mht. støy og bevaring av naturmiljø. Bestemmelser og hensynssoner i KPA ligger som føringer for planarbeidet.

Planen vil legge til rette for ny bru på riksveg 70, i tråd med Statens vegvesens plan for å oppnå en fullverdig vegstandard på vegforbindelsen forbi Fale. Virkningene av planen vurderes samlet sett som overveiende positive.

Tiltak for etablering av ny bru planlegges gjennomført i 2025-2026.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planforslaget	4	5.4	Byggegrenser	24
1.1	Detaljregulering for Fale bru	4	5.4.1	Berørt privat eiendom	24
1.2	Målsetting for planforslaget	4	5.4.2	Avkjørsler og andre naboforhold	24
1.3	Plankonsulent, forslagsstiller	4	5.5	Landskapsbilde	24
1.4	Tidligere vedtak i saken.....	5	5.5.1	Terrengtilpasning i deponiområdet	24
1.5	Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.....	5	5.5.2	Skråning vest for eksisterende bru	24
1.6	Berørte eiendommer	5	5.5.3	Erosjonssikring langs elvebredden ved ny bru.....	25
2	Planstatus og rammebetingelser	5	5.5.4	Erosjonssikring langs elvebredden nedenfor Falelykkja	25
2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	5	5.6	Nærmiljø og friluftsliv	25
2.1.1	Kommuneplan	5	5.7	Naturverdier/naturmangfold.....	25
2.1.2	Reguleringsplaner	6	5.7.1	Grad av inngrep i naturmiljøet	25
2.2	Pågående planer i området.....	6	5.7.2	Rødlistede vegetasjonsarter	25
2.3	Forhold til / avvik fra gjeldende planer	6	5.7.3	Fremmede vegetasjonsarter.....	25
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	7	5.7.4	Sårbart elvemiljø.....	25
3.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	8	5.7.5	Virkninger for registrerte naturtyper.....	26
3.2	Dagens arealbruk	8	5.7.6	Virkninger for elvemiljø, fisk og ferskvannsdyr.....	26
3.3	Stedets karakter	8	5.8	Kulturminner og kulturmiljø	26
3.4	Trafikkforhold	9	5.8.1	Virkninger for kulturminner Falelykkja	26
3.5	Landskapsbilde	9	5.8.2	Virkninger for arkeologiske funn –automatisk fredet.....	26
3.6	Nærmiljø og friluftsliv	10	5.9	Naturressurser / landbruk	26
3.7	Naturverdier/naturmangfold	10	5.10	Støy.....	26
3.7.1	Naturverdier i området ved Fale bru	10	5.11	Massehåndtering og aktuelle deponiområder	26
3.7.2	Naturverdier i deponiområdet.....	10	5.12	Anleggsperioden.....	26
3.7.3	Naturverdier i og langs Driva	11	5.13	Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø)	27
3.8	Kulturminner og kulturmiljø	12	5.14	Konsekvenser for næringsinteresser	27
3.8.1	Falelykkja kulturminner.....	12	5.15	Interessemotsetninger	27
3.8.2	Stor-Fale arkeologisk kulturminne	12	5.16	Avveininger av konsekvenser /virkninger	27
3.9	Naturressurser / landbruk.....	12	6	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse.....	27
3.10	Grunnforhold	13	7	Gjennomføring av forslag til plan.....	28
3.10.1	Stabilitetsforhold (kvikkleire)	13	7.1	Framdrift og finansiering	28
3.10.2	Skredfare (jord/snø, steinsprang)	13	7.2	Utbyggingsrekkefølge	28
3.11	Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)	14	7.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	28
3.12	Teknisk infrastruktur	14	7.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	28
3.13	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	14	8	Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill.....	28
3.14	Annen næring enn landbruk som er relevant	14	8.1	Kunngjøring, varsling og innspill til planarbeidet.....	28
3.15	Eksisterende analyser og utredning.....	14	8.2	Sammendrag av merknader med kommentarer	30
4	Beskrivelse av planforslaget.....	15	9	Vedlegg	31
4.1	Hovedtrekk i planforslaget.....	15	1.	Tegningshefte, EFLA og Pir II	31
4.2	Planlagt arealbruk, reguleringsformål.....	16	2.	Støyvurdering, EFLA.....	31
4.2.1	Rv. 70 - Sunndalsvegen	16	3.	Hydrologi og VAO, EFLA.....	31
4.2.2	Fv. 6140 - Hoåsvegen	16	4.	ROS-analyse, Pir II.....	31
4.2.3	Kv. 2141 – Vermøyvegen	17	5.	Geoteknisk vurderingsrapport, EFLA	31
4.2.4	Kryss og avkjørsler.....	17	6.	Utvidet kontroll av geoteknisk vurdering, GRUNNTEKNIKK.....	31
4.2.5	Myke trafikanter	18			
4.2.6	Kollektivløsning	18			
4.2.7	Ny bru	18			
4.3	Landskap og terreng ved Fale bru	19			
4.3.1	Terrengbearbeiding østsiden av ny bru	19			
4.3.2	Terrengbearbeiding vestsiden av ny bru.....	19			
4.3.3	Terrengmurer, skråninger, skjæringer og støyskjermer.....	20			
4.4	Teknisk infrastruktur – ledninger, VA.....	20			
4.6	Deponiområdet ved Røyhjellen gård	20			
4.7	Erosjonssikring - planområde deponi.....	21			
4.8	Erosjonssikring - planområde bru	21			
4.9	Stabiliserende tiltak i planområde bru - terrengavlastning	23			
4.10	Miljøoppfølging.....	23			
4.11	Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)	23			
5	Virkninger / konsekvenser av planforslaget	23			
5.1	Avvik fra overordnede planer	23			
5.2	Framkommelighet, vegomlegginger	23			
5.3	Myke trafikanter	23			

1 Bakgrunn for planforslaget

1.1 Detaljregulering for Fale bru

Planforslag er utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7, for å tilrettelegge for ny bru med tilhørende veganlegg. Planen skal sikre forsvarlig planavklaring og gjennomføring av bygge- og anleggstiltakene og vern med hensyn til berørte private og offentlige interesser.

Eksisterende bru på rv. 70 ved Fale tilfredsstillende ikke krav til bruksklasse BK10/60, og skal erstattes av ny bru med tilhørende tilpasning av veg.

Planen omfatter ny bru på rv. 70 ved Fale, over elva Driva i Sunndal kommune. Planområdet ligger ca. 16 km sørøst for Sunndal sentrum.

I tillegg til ny bru omfatter planen utbedring av kryss til Vermøyvegen, samt berørte private avkjørsler. Dagens bru skal være i bruk gjennom hele byggefasen for ny bru, og vil bli revet når ny bru er tatt i bruk.

Utstrekning på ny bru med tilhørende ombygd veg er ca. 800 meter.

Gjennomføring av planforslaget vil gi masseoverskudd. I planforslaget inngår område for permanent massedeponi ca. 1,5 km vest for Fale bru.

1.2 Målsetting for planforslaget

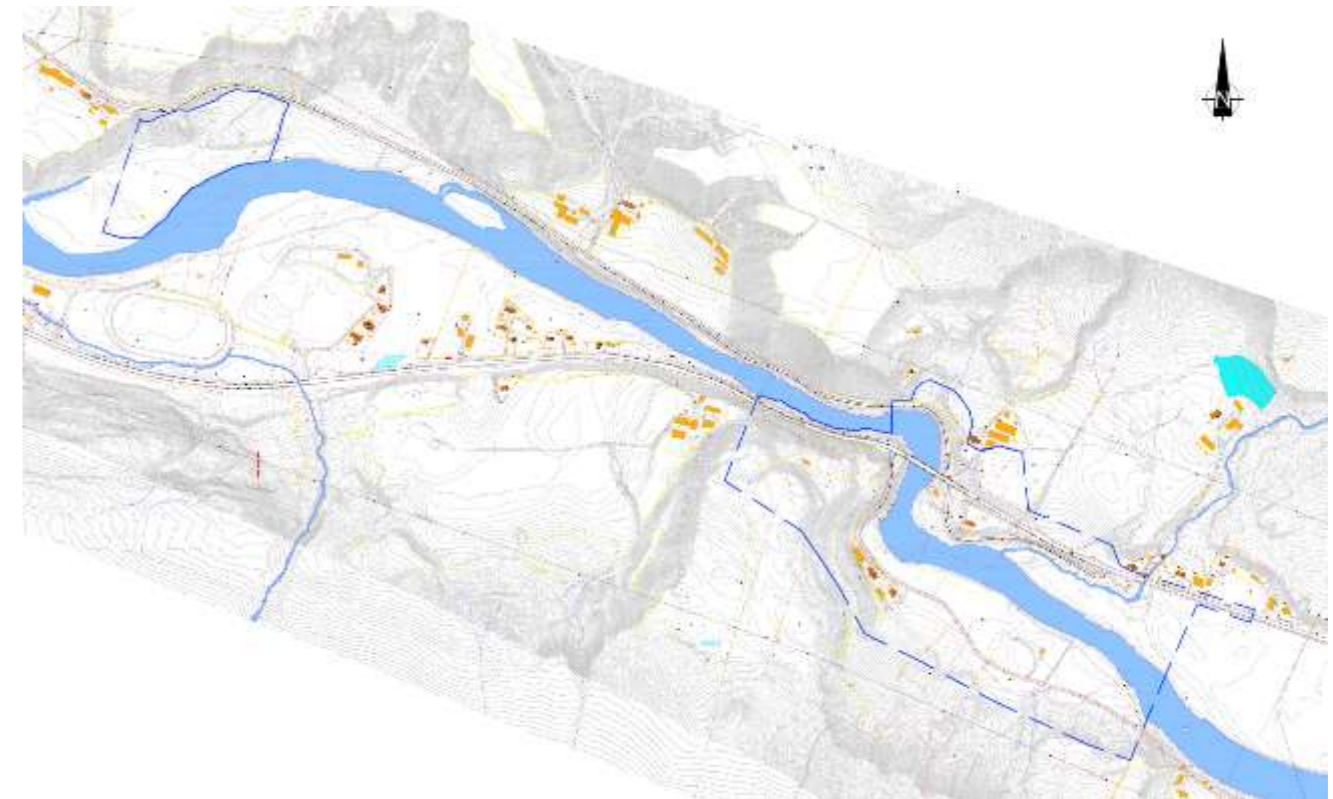
Statens vegvesen ønsker å regulere arealer for å etablere ny bru som tilrettelegger for et mer effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Det vil særlig bedre framkommelighet for tungbilnæringen, og gi bedre trafiksikkerhet i kryss til lokalveger. Eksisterende bru skal benyttes for trafikkavvikling i anleggsfasen.

Planen innebærer forbedring av vegkryssene mot Vermøyvegen samt justering av veglinjene i begge sider av ny bru til eksisterende veglinje. Ny avkjøring til eiendommen Brekkhaugen inngår i planforslaget.

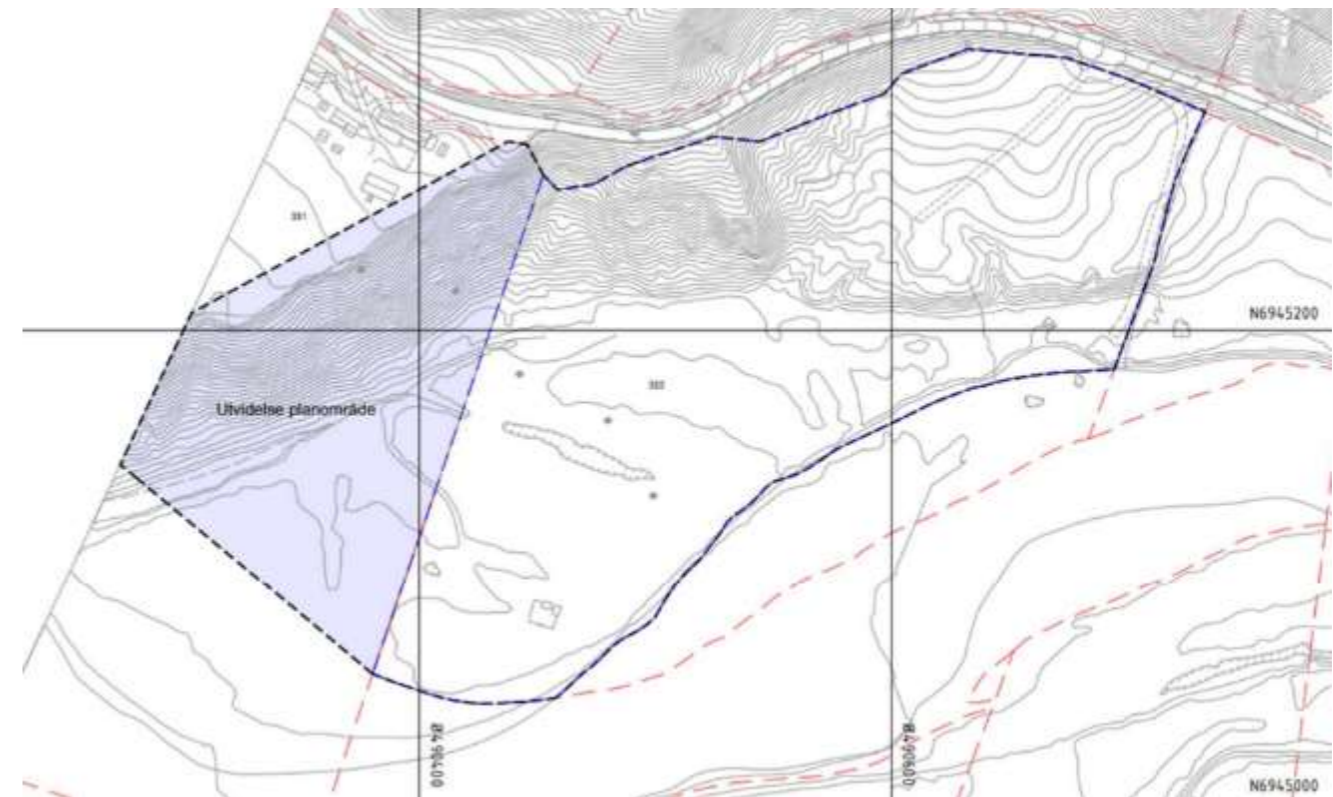
Det søkes å finne løsninger som minimerer negative effekter på ytre miljø under planlegging, bygging og drift av ny bru og vegtrasé.

Driva er nasjonalt laksevassdrag, og det skal tas nødvendig hensyn til miljø ved planlegging og prosjektering for seinere utbygging, forvaltning og drift.

Det skal planlegges for at deponiområdet fylles opp med overskuddsmasser fra Fale bru, og andre prosjekter i regi av Statens vegvesen, og opparbeides til beitemark for grunneieren, Røyhjellen gård.



Figur 1. Kart med angitt planområde for Fale bru, deponiområde, ved varsel om oppstart 14.06.2021



Figur 2. Kart med utvidet planområde ved deponiområde, varslet 07.03.2022

1.3 Plankonsulent, forslagsstiller

Komplett planforslag er innsendt 15.09.2023 av Pir II AS som forslagsstiller på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens §§ 12-3 Detaljregulering.

1.4 Tidligere vedtak i saken

Eksisterende Fale bru har ikke tilstrekkelig bæreevne for dagens krav Bk 10/60t. Den har også kapasitetsoverskridelse for lavere bruksklasse Bk 10/50 A. I møte holdt hos Statens vegvesen 05.02.2020 ble det besluttet at pga. Fale brus konstruktive utforming, alder og fundamenteringsforhold, var det ikke hensiktsmessig å prioritere forsterkningstiltak. Videre ble det anbefalt å prioritere innsatsen med å utvikle veglinjevalg, forprosjekt for nybygg, og avløsning av trafikk under byggeperioden.

Prosjektet Rv. 70 Fale bru, Reguleringsplan og byggeplan, ble bestilt av Statens vegvesen v/ Drift og vedlikehold midt, Plan og utbygging midt 07.04.2021. Internt oppstartmøte ble deretter holdt hos Statens vegvesen 22.06.2021.

1.5 Planprogram/Krav om konsekvensvurdering.

Kommunen har i oppstartsmøte, den 20.05.2021, vurdert at reguleringen ikke er så omfattende eller konfliktfylt at det kreves planprogram etter plan- og bygningsloven § 4-1, og at tiltak i planforslaget ikke omfattes av konsekvensutredningsforskriften. Planbeskrivelsen inneholder en vurdering av tiltakets virkninger i samsvar med plan og bygningsloven §4-2.

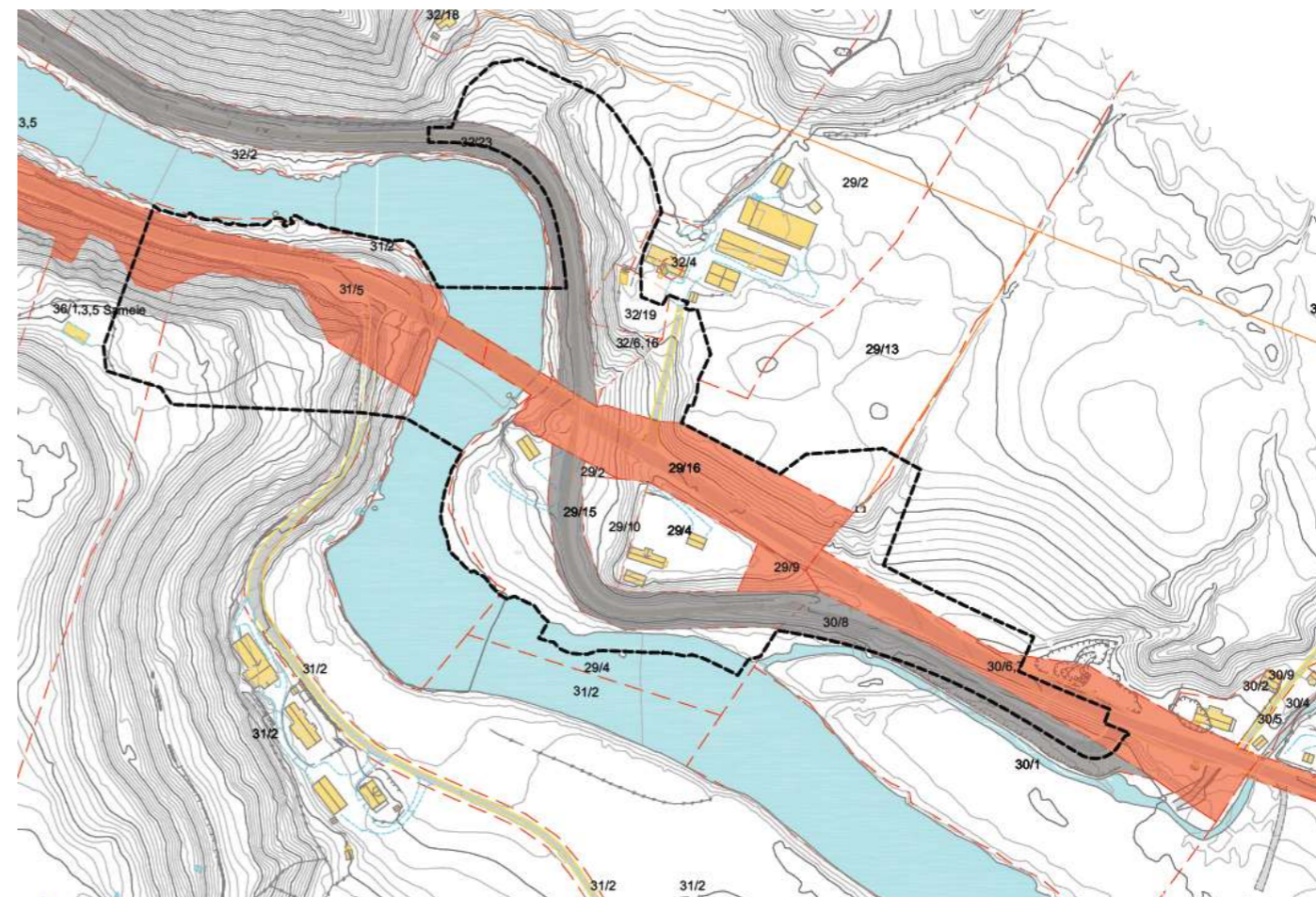
1.6 Berørte eiendommer

Planområdet ved Fale bru er ca. 58,4 dekar og omfatter eiendommene gnr/bnr 29/2, 29/4, 29/9, 29/10, 29/13, 29/15, 29/16, 30/1, 30/7, 30/8, 31/1, 31/2, 31/3, 31/5, 32/2, 32/6, 16, 32/19, 32/23 og 36/1,3,5.

Planområdet for permanent massedeponi ved Røyhjellen gård er ca. 69,1 dekar og har gnr/bnr 33/1, 33/2.

Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune er grunneier i det meste av arealet som berøres for å etablere ny bru med tilhørende veglinjer og terrengarbeider.

De private eiendommene som blir direkte berørt er boligeiendom på Falelykkja, Brekkhaugen gård og Røyhjellen gård. I tillegg vil øvre del av bratt skråning opp fra rv.70 og Vermøyvegen, som tilhører Molykkja gnr/bnr 31/2 berøres i anleggsfasen. Almhjellgården gnr/bnr 30/1 vil kunne bli berørt i anleggsfasen.



Figur 3. Markerte eiendommer har offentlig grunneier (rød markering: SVV, grå markering: Møre og Romsdal fylkeskommune) Planens avgrensning er vist med svart stiplet linje.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Ny Fale bru ligger inne som en av flere tiltak for utbedring langs Rv.70 mellom Kristiansund og Oppdal.

2.1.1 Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel (KPA) er vedtatt 06.02.2019, og viser planområdet som LNF-områder; landbruks- natur og friluftsområder med areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

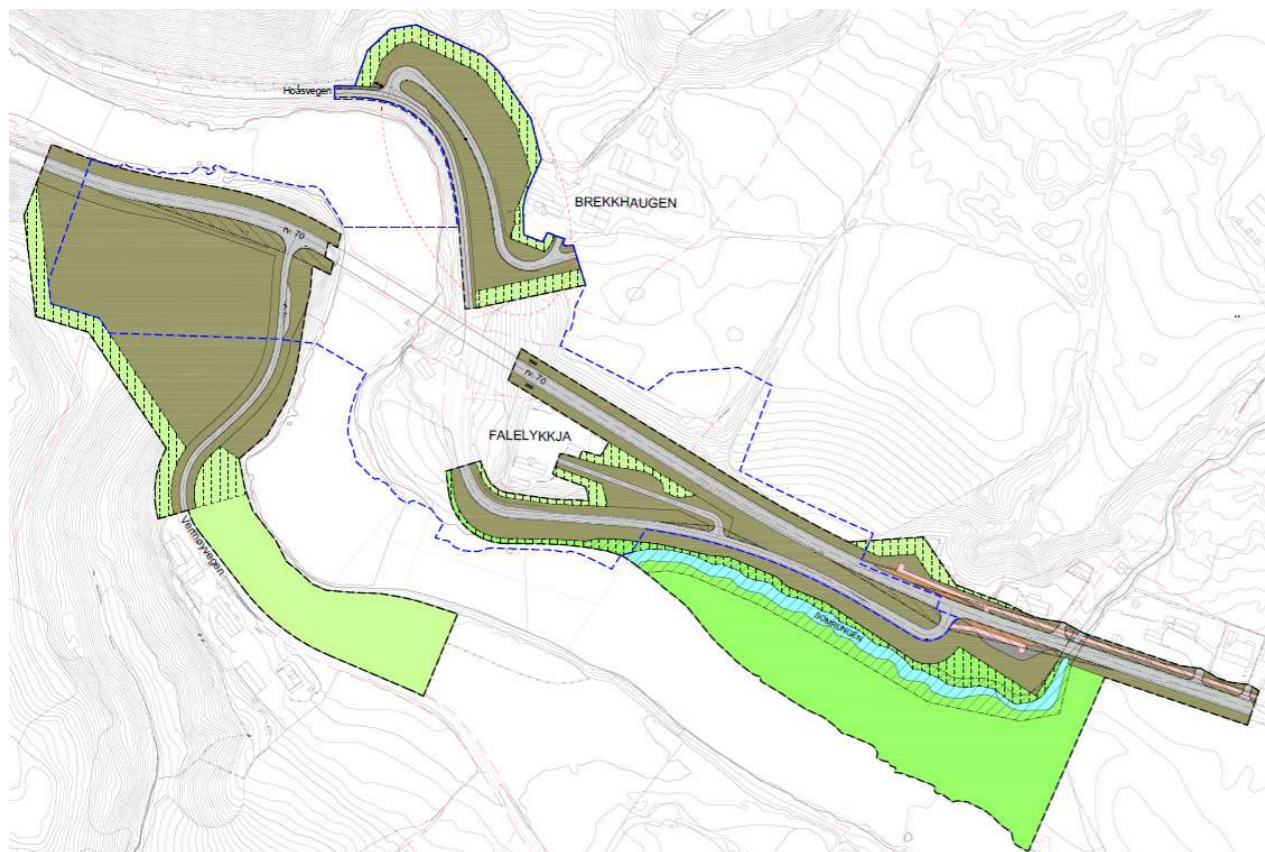
KPA viser flere aktsomhetsområder, hensynssoner, båndlagte områder mv. (ikke uttømmende):

- Ras- og skredfare (Området ligger innenfor aktsomhetsområder for snø-, stein-, jord- og/eller flomskred)
- Flomfare (området ligger innenfor aktsomhetsområder for flom)
- Rød og gul hensynssoner mht. støy (ref. statlige retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, retningslinje T-1442 skal overholdes)
- Bevaring av naturmiljø

Det foreligger bestemmelser til alle nevnte arealformål og hensynssoner som gir føringer for planarbeidet.

2.1.2 Reguleringsplaner

Deler av arealene ved Fale er regulert i reguleringsplan r20120210, vedtatt 13.5.2015. Hovedformålet med planarbeidet var å bedre trafikksikkerheten. Adkomst til Brekkhaugen og Falelykkja som er vist på plankartet, er ikke opparbeidet. Hoåsvegen er opparbeidet, men ligger nærmere Rv.70 enn plankartet angir av hensyn til bekken Somrungen.



Figur 4. Illustrasjon viser gjeldende regulering med blå linje for planavgrænsning. Adkomst til Brekkhaugen og Falelykkja, markert med rød sirkel, er ikke opparbeidet.

2.2 Pågående planer i området

Fale bru er en av 3 igangsatte bruprosjekter på Rv. 70 over elva Driva i Sunndalen, der eksisterende bruer ikke tilfredsstillende gjeldende brukskrav. Pr 2023 er Elverhøy bru i byggefase, og Romfo bru er i startfasen av plan-/byggeplanfase.



Figur 5. Rv. 70 fra Sunndalsøra med pågående bruprosjekter over elva Driva

2.3 Forhold til / avvik fra gjeldende planer

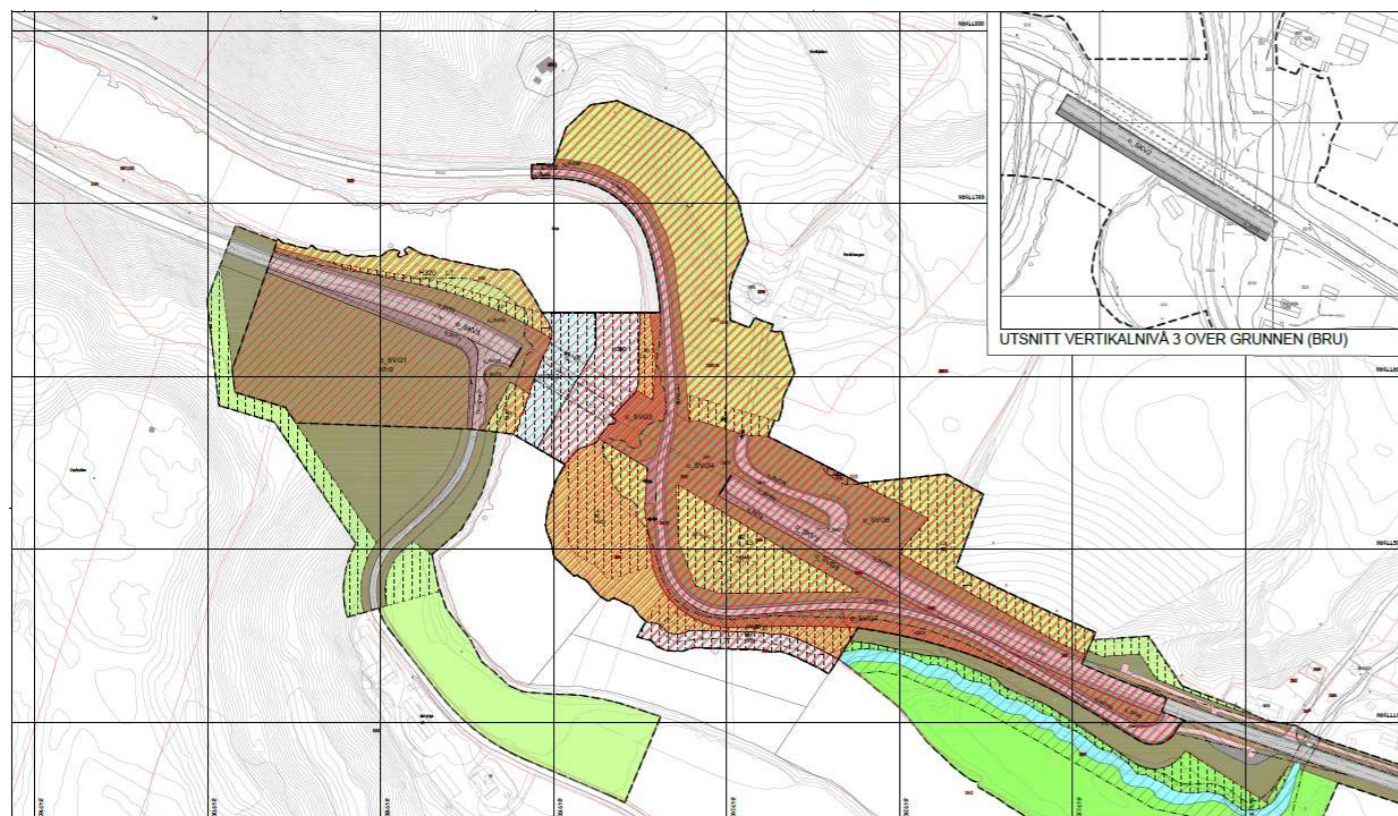
Planforslaget er i tråd med arealbruken i Kommuneplanens arealdel, vedtatt i 2019.

Arealbruken for deponiområdet viderefører kommuneplanens arealdel og detaljreguleres som LNFR.

Planforslaget viderefører og tilpasses gjeldende regulering for Rv.70 vegkryss ved Fale bru (r20120210), vedtatt i 2015.

Avvik fra gjeldende plan i planforslag for ny Fale bru:

- Linjeføring for Rv.70 tilpasses plassering av ny bru, på vest- og østside.
- Regulert adkomst til Brekkhaugen flyttes fra Fv. 6140 (Hoåsvegen) til Rv. 70 (Sunndalsvegen) og arealet tilbakeføres til LNFR.
- Regulert adkomst til Falelykkja reguleres bort og eksisterende bebyggelse tillates fjernet. Areal regulert til vegformål tilbakeføres til LNFR.
- Regulert linjeføring for Fv. 6140 (Hoåsvegen) korrigeres til bygd linjeføring i henhold til innmåling utført av Statens vegvesen. I tillegg justeres linjeføringen under ny bru.



Figur 6. Illustrasjon viser gjeldende plan for rv.70 vegkryss ved Fale bru, r20120210, vedtatt 13.5.2015. i figuren er gjeldende plan sammenstilt med plankart for rv. 70 Fale bru.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Fv. 6140 (Hoåsvegen) ble utbedret i 2016 og krysset ble flyttet lenger øst. Det ble også gjort tiltak med bekken Somrungen. Regulerte adkomster til Brekkhaugen og Falelykkja er ikke opparbeidet.

Planområdet berører i hovedsak vegarealer langs rv. 70 som er annen veggrunn grøntareal (SVG). I planområdet er det to vegkryss, til fv. 6140 Hoåsvegen som følger elva på nord og østsida og går under Fale bru, og til kommunal veg Vermøyvegen som følger elva på vest- og sørsida. Det er også to avkjørsler til to bolig-/gårdseiendommer, Falelykkja og Brekkhaugen. Det er ikke separate tilbud for gående og syklende i området i dag.

Det er kjent at det er vanskelige grunnforhold med kvikkleire på sørøstsiden av Driva. Driva er et nasjonalt laksevassdrag.

Området er regulert i plan fra 2015. Aktsomhetsområder, hensynssoner og båndlagte områder vurderes på nytt og vil videreføres der det er nødvendig (ikke uttømmende):

- Ras- og skredfare (Området ligger innenfor aktsomhetsområder for snø-, stein-, jord- og/eller flomskred)
- Flomfare (området ligger innenfor aktsomhetsområder for flom)
- Rød og gul hensynssoner mht. støy
- Hensynssone med båndlegging av automatisk fredet kulturminne



Figur 7. Utklipp fra Google Streetview. Øverst fra brua i kjøretretning vestover mot Sundalsøra. Nederst fra Hoåsvegen som går under brua på nord- og østsiden av elva Driva. Her sett mot sør.

For å deponere masser som må fjernes er det valgt å regulere inn et eget deponiområde ved Røyhjellen som ligger ca. 2 km vest fra anleggsområdet ved Fale bru. Området har vært brukt som deponiområde tidligere ifbm. utbedring av skråning på vestsiden av Fale bru og det ble lagt ut opp en 3-4 m høy fylling der i 2018-2020.



Figur 8. Utklipp fra Google Streetview. Deponiområdet sett fra Hoåsvegen i kjøretning vestover mot Sunndalsøra.

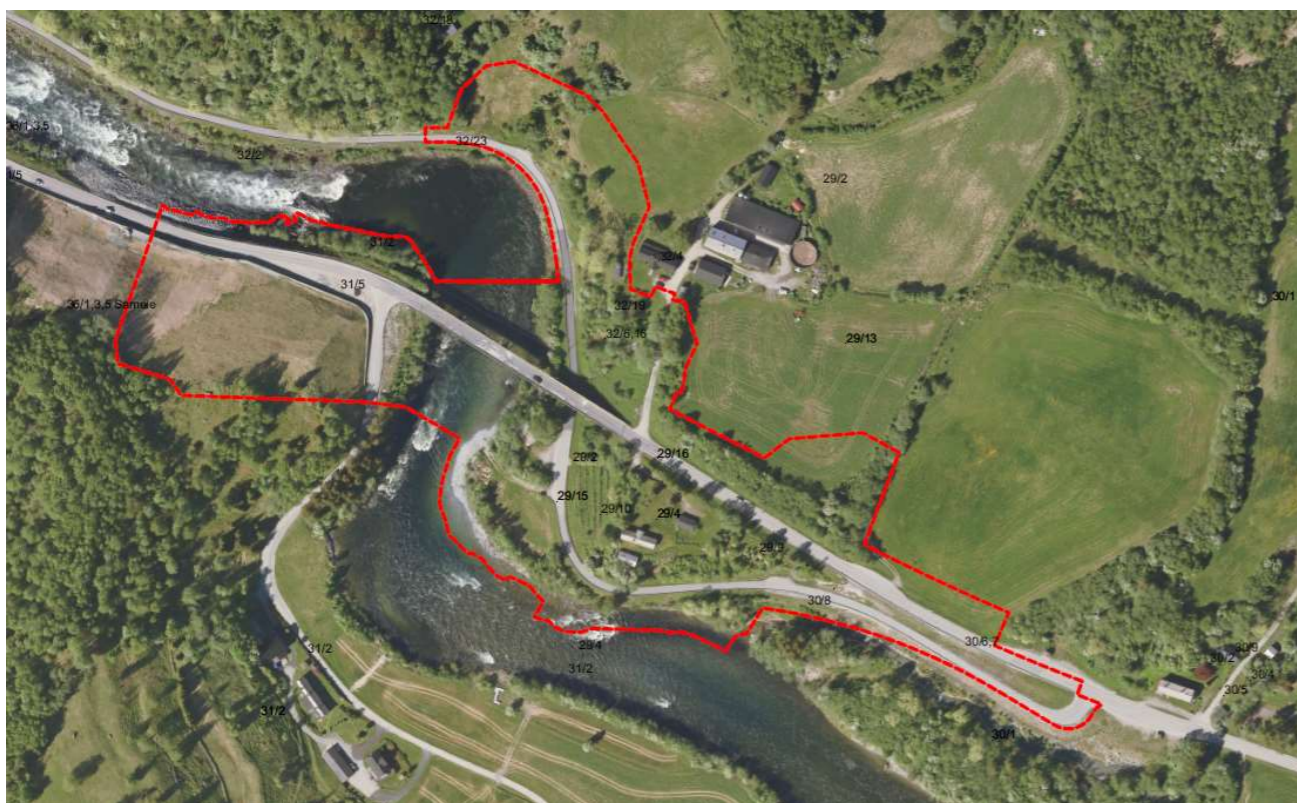
3.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet for Fale bru er ca. 63,5 dekar og ligger 17,2 km fra Sunndalsøra, i avstand langs rv.70.

Planområdet for deponiområdet er ca. 69,1 dekar og ligger ca 1,4 km fra Fale bru, avstand langs fv. 6140 Hoåsvegen.

3.2 Dagens arealbruk

Planområdet for Fale bru består i hovedsak av arealer for veg med tilhørende sidearealer. I tillegg landbruksareal som tilhører Brekkaugen gård gnr/bnr 32/19, 32/6, 16, og areal som tilhører Falelykkja gnr/bnr 29/4, 10, 15 som er i bruk som (fritids)bolig, frukthage og naturområde.



Figur 9. Ortofoto som viser dagens arealbruk ved Fale bru, innenfor planavgrensningen (rød linje)

Planområdet for deponiområdet har natur langs Driva, og eksisterende massedeponi inn mot Hoåsvegen.



Figur 10. Ortofoto som viser dagens arealbruk i deponiområdet, innenfor planavgrensningen (rød linje)

3.3 Stedets karakter

Området rundt Fale bru er et smalt dalføre hvor li- og fjellsideene ligger bratt opp fra dalsøkket med elva Driva slyngene nedover den. Rundt selve brua ligger noen bolighus samt et gårdsbruk på hver side av elva Driva og Fale bru. I tillegg ligger et gammelt gårdsbruk like ved bruas østre ende.



Figur 11. Selve dalbunnen med småkupert terreng før det stiger bratt opp til fjellet; Fale bru sett fra sør

Terrenget er formet med mindre og større platåer med til dels bratte skråninger imellom. Og i bunnen, sammen med elva, ligger hovedvegen gjennom dalen.

3.4 Trafikkforhold

Rv. 70 er en av de viktigste hovedfartsårene mellom Trøndelag og Møre og Romsdal. Det er ikke registrert trafikulykker innenfor planområdet de siste 10 år.



Figur 12. Trafikkmengde i dagens situasjon. Kilde Statens vegvesen

Rv. 70 har ÅDT 1450 kjt/døgn og 12% tungtrafikk (for 2021). Fartsgrense er 80 km/t. Fartsgrense er midlertidig satt ned til 70 km/t ved Fale bru.

Dagens Fale bru ble bygget i 1968 og har ikke beregningsmessig kapasitet for bruksklasse Bk10/60, veggruppe A som er dagens krav. Brua har også overskridelser for gjeldende bruksklasse Bk10/50.

Fv. 6140 – Hoåsvegen har ÅDT 100 kjt/døgn og 7 % tungtrafikk. Kjørebanebredde er definert som ca. 3,7 m og total vegbredde ca. 4,3 m. Fartsgrense er 80 km/t.

Kv. 2141 – Vermøyvegen har ÅDT < 50 kjt/døgn. Kjørebanebredde er definert som ca. 3,2 m og total vegbredde ca. 3,8 m. Fartsgrense er 80 km/t.



Figur 13. Avkjørsler og kryss som inngår i planområdet

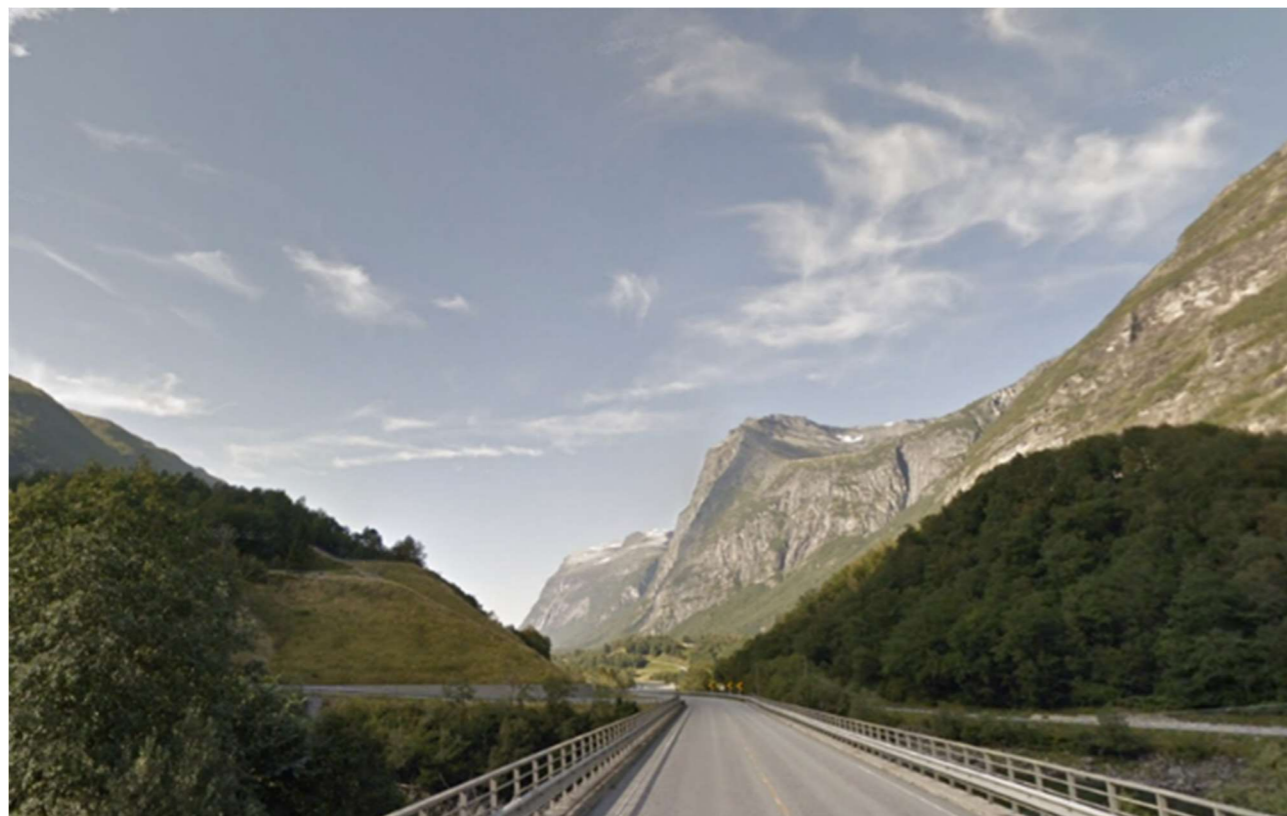
3.5 Landskapsbilde

I et overordna landskapsbilde er dette området som en forlengelse av fjorden i et markert traufom, der større elver utgjør vasskomponenten og dalbunnen preges av stedvis jordbruk med bygninger/gårdstun tilnærmet trøndersk byggestil.

Arealbruken preges av intens dyrking og høsting over lang tid; det samme med utmarksbeitene også. Store felt med granplantinger er også en del av dagens landskapsbilde.

De bratte fjellssidene på hver side av bunnen gir begrenset sol vinterstid. De beste solforholdene oppleves midt på sommeren, når sola står høyest på himmelen og kommer «over» de høye fjellssidene.

Falebrua krysser elva der den gjør en s-sving. Topologien er krevende, med til dels bratte skråninger ned mot elva. Like vest for brua kommer Vermøyvegen inn mot rv. 70. Det var opprinnelig en bratt skråning ned mot krysset, men i 2016 ble terrenget vest for Vermøyvegen tatt ned og eksisterende støttemur ombygget for å bedre siktforholdene.



Figur 14. Bratte li- og fjellsider opp fra dalbunnen, sett fra Fale bru mot vest.

3.6 Nærmiljø og friluftsliv

Beboere i nærområdet benytter eksisterende bru for å krysse elva, både til fots, med sykkel og bil.

En nasjonal sommer-fotrute mellom Sunndalsfjella og Trollheimen krysser Sunndalen via Fale bru, og Eiriksvollen selvbetjente turisthytte ligger rett nord for brua.

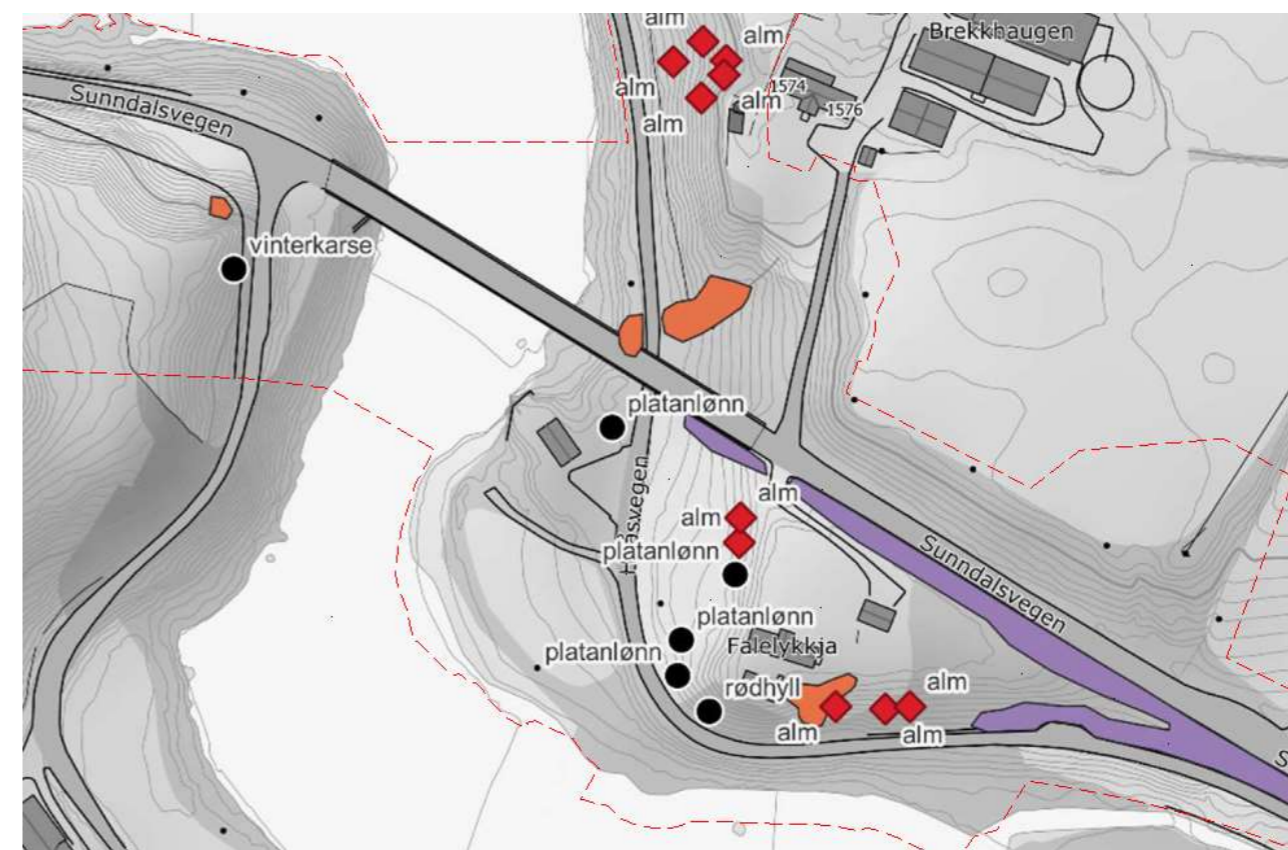
3.7 Naturverdier/naturmangfold

De viktigste naturverdiene innenfor planområdet er naturmiljøet i og langs Driva.

NaturRestaurering AS har i ulike sesonger 2021/2022, gjennomført kartlegging av naturmangfold i planområdet.

Det er registrert forekomster av flere fremmede arter innenfor planområdet, deriblant hagelupin (SE), vinterkarse (SE) kjempespringfrø (SE) og kjempeslirekne (SE).

3.7.1 Naturverdier i området ved Fale bru



Figur 15. Rødlistede og fremmede arter innenfor planområdet. Planavgrensning vist med rød linje. Kilde: NaturRestaurering AS

Rødlistede arter er markert med rød firkant, og fremmede arter med svarte sirkler. Områder med kjempeslirekne er markert med oransje polygon, mens området med lupin er markert med lilla polygon.

Det er innenfor planområdet påvist flere større almetrær (sterkt truet, EN). De største av disse er tilknyttet gårdene Brekkaugen og Falelykkja. Trærne ved Falelykkja er styva / beskåret.

Det er registrert forekomster av flere fremmede arter innenfor planområdet, deriblant hagelupin (SE), vinterkarse (SE) kjempespringfrø (SE) og kjempeslirekne (SE). Ved befaring våren 2022 ble det påvist svært mye lupin på sørsiden av Rv 70 -Sunndalsveien øst for Fale bru (figur 15). Det er også spredte forekomster av lupin i skråningen vest for brua (ikke markert i kartet).

Tidligere kartlagte populasjon av kjempeslirekne er markert i bekkeområdet nordøst for brua. Her strekker populasjonen seg over Hoåsveien og ned mot elva (figur 15).

Sørøst for tunet på Falelykkja er det påvist en større populasjon med kjempeslirekne. Det ble også funnet et par-tre individer vest for brua (figur 15). Andre fremmedarter påvist er enkeltindivider av platanlønn (SE) og vinterkarse (SE).

Elveodden har en mosaikk av svak lågurtskog og områder med et klart høgstaudepreg med blant annet turt, tyrihjel, skogsvinerot og storbregner. Dominerende treslag er hegg. Dette området vil derfor ikke falle inn under noen naturtype etter Miljødirektoratets instruks.

3.7.2 Naturverdier i deponiområdet

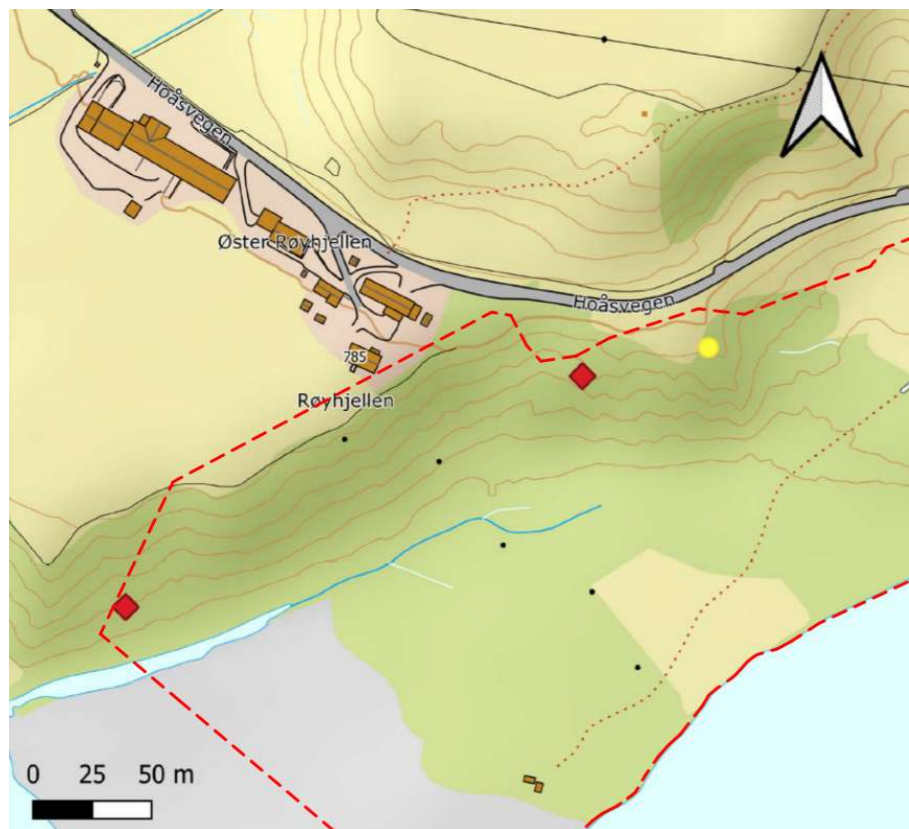
Ved deponiområdet ble det ikke påvist naturverdier ved befaringen i november 2011. Ved befaring i 2022 var det i hovedsak kantsonen i det åpne området mot Driva som ble vurdert.

Store deler av deponiområdet består av relativt triviell natur. Dette dreier seg i stor grad om sterkt endret fastmark med løsdække, eller gammel gjengrodd åker/beitemark. Ut over dette består området av et skogkledd område opp

mot Østre Røyhjellen. Dominerende treslag er gråor, og lågurt- og høgstaudevegetasjon er dominerende i feltsjiktet. Skogsområdet er påvirket av både beiteaktivitet og menneskelig aktivitet. Ved befaringstidspunktet var det et til dels svært tett busksjikt av hegg, og med stor variasjon i skogsdynamikk.

Området er tidligere brukt til beite, men har grodd igjen med gråor og hegg de siste 30-40 årene (grunneier, pers.med.).

Området har to middels store asketrær (EN sterkt truet) som er ca 150 cm i omkrets i brysthøyde. I tillegg ble det funnet et hasselkratt som trolig er svært gammelt. Disse enkeltelementene er de største enkeltverdiene i området, og bør ikke fjernes eller tildekkes med masser.



Figur 16. Kart over den skogkledd lia i deponiområdet. Planavgrensning vist med rød linje. Kilde: NaturRestaurering AS

To større asketrær (ca 150 cm i omkrets i brysthøyde) er markert med rød firkant, mens et eldre hasselkratt er markert med gul sirkel.

3.7.3 Naturverdier i og langs Driva

Området er befart i 2022 ved hjelp av snorkling, inspeksjon fra land og med drone.

Driva er et nasjonalt laksevassdrag, der det skal tas særlige hensyn til laksefisk. Elva er opprinnelig rik på laks (NT - Nær truet) og ørret, men er infisert med parasitten Gyrodactylus salaris. Utryddelsen av parasitten i vassdraget er pågående. Fullskala klorbehandling av Driva for å bli kvitt lakseparasitten planlegges august 2022 og august 2023.

Områdene oppstrøms og nedstrøms Fale bru er svært viktige habitater og funksjonsområder for anadrom fisk. De viktigste områdene er stedene med registrerte gyteområder, kulper (oppholdssted for gytefisk og vinterstøinger), glattstrøm og gruntområde (oppvekstområder for ungfisk)

Hele den undersøkte strekningen inkludert sidevassdraget Somrungen vurderes å ha «svært høy verdi» jf SVV HB V712. Det er registreringer av ål (VU - sårbar) i elva, og det er å forvente at ål bruker Driva med sidevassdrag til

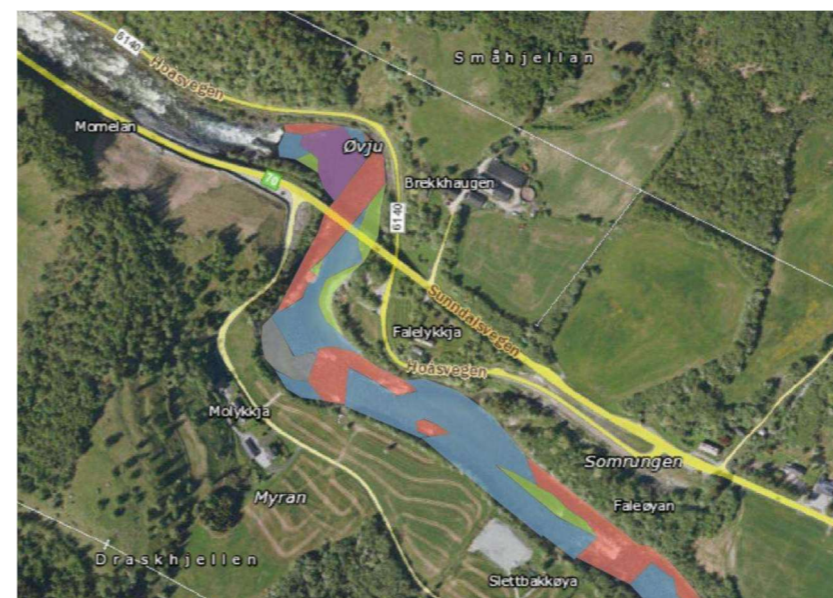
vandring og som levested. Øvjukulpen like under/nedstrøms Fale bru er viktig standplass for fisk både sommerstid og vinterstid, samt gyteområde for laks og sjørøret (pers. komm. Tore Almberg Gravem – Leder Driva elveierlag).

Fale bru – Potensielle gyteområder



Figur 17. Oversikt over sannsynlige gyteområder i elva innenfor planområdet. Kilde: NaturRestaurering AS

Fale bru – Bunnsstrat

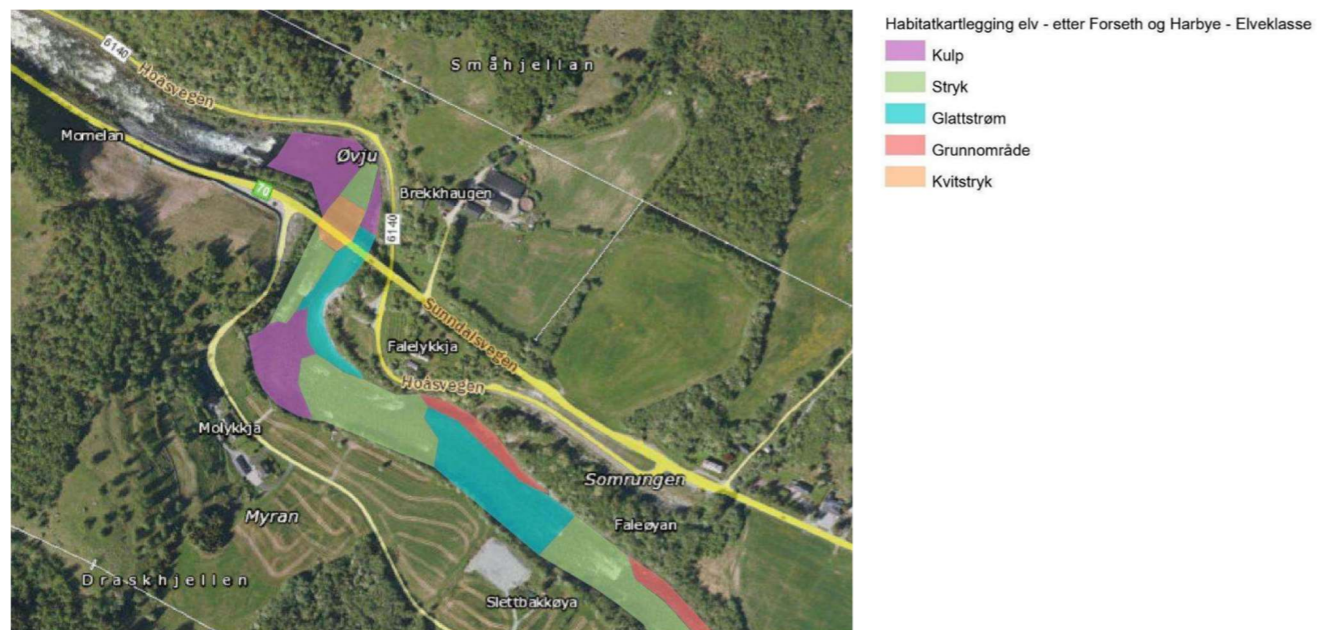


Habitatkartlegging elv - etter Forseth og Harbye - Bunnsstrat

- S1: Silt, sand og fin grus (< 2 cm)
- S2: Grus og småstein (2 - 12 cm)
- S3: Stein (12 - 29 cm)
- S4: Stor stein og blokk (≥ 30 cm)

Figur 18. Oversikt over de ulike kategoriene av bunnsstrat i elva innenfor planområdet. Kategorisert etter (Forseth & Harbye, 2013).

Fale bru – Elveklasser



Figur 19. Oversikt over de forskjellige elveklassene i elva innenfor planområdet. Kategorisert etter (Forseth & Harbye, 2013).

3.8 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen fredede bygninger innenfor planområdet.

3.8.1 Falelykkja kulturminner

På Falelykkja gnr/bnr 29/4 og 29/10 ligger bygninger som er registrert i SEFRAKs register: Våningshus med id-nummer 1563-0003-020 og Nerstua med smie med id-nummer 1563-0003-021.

Falelykkja er også registrert som Bosetnings-/aktivitetsområde, Fale I, id 283910-0 i *Arkeologisk rapport 2022 Fale bru MRFK*.



Figur 20. Våningshuset på Falelykkja (foto: Kulturminnehjelpen, 2022)



Figur 21. Nerstua med smie på Falelykkja (foto: Kulturminnehjelpen, 2022)

Gårdsbebyggelsen ligger på skrenten ved Driva. Bebyggelsen lå fram til 1866 lengre opp, men ble den 13. desember det året tatt av en fonn. Tre familiemedlemmer omkom, og bygningene ble ødelagt eller forsvant. Bebyggelsen ble deretter oppført ca. hundre meter lengre sør, nærmere elva.

Det er gjennomført tilstandsanalyse NS3424 nivå 1 av våningshuset og Nerstua med smie. Analysen er gjennomført av Kulturminnehjelpen AS, i løpet av juni 2022. Falelykkja med kulturlandskap, våningshuset, Nerstua med smie og garasjen er beskrevet.

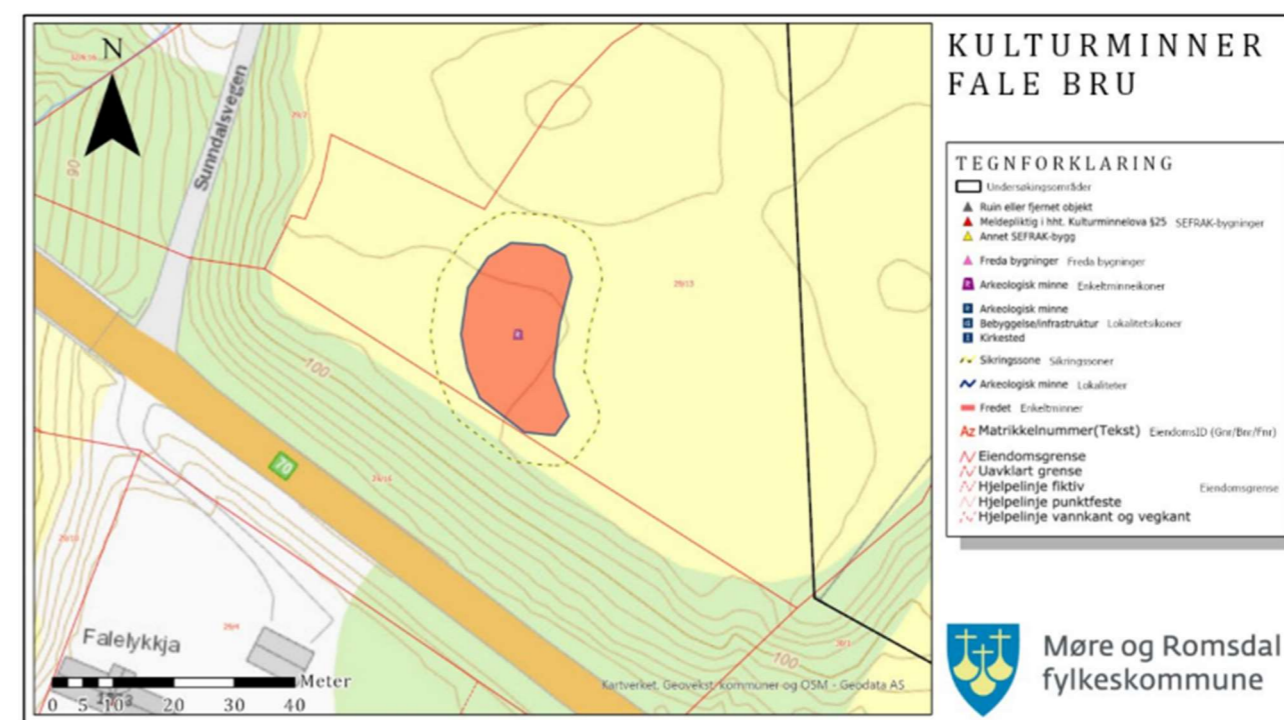
Opprinnelige materialer, konstruksjoner og detaljer er bevart sammen med materialer, konstruksjoner og detaljer fra de mange om- og påbyggingene i husene. Smia er intakt med fast og løst inventar. Bygningenes karakteristiske volumer er bevart. Husene har nyere kledning. Våningshus og Nerstua med smia har høy kildeverdi. Slik gårdstunet ligger i dag, har det begrenset opplevelsesverdi. Falelykkja har i senere tid vært i bruk som fritidsbolig. Tilstandsanalyse er utarbeidet av Kulturminnehjelpen AS (2022)

3.8.2 Stor-Fale arkeologisk kulturminne

Arkeologiske undersøkelser er blitt foretatt på Stor-Fale, gbnr. 29/1 mfl. I Sunndal kommune, i forbindelse med igangsetting av planforslag for ny bru over Driva. Og det ble gjort funn fra yngre romertid, som er automatisk fredet kulturminne. Arkeologisk funnsted ligger på gården Brekkhaugen gbnr. 29/13. Arkeologisk rapport er utarbeidet i 2022, av Carl Fredrik Wahr-Hansen Vemmestad for Møre og Romsdal fylkeskommune.

Funnet ligger inn mot tiltak som utløses i forbindelse med etablering av ny adkomst til Brekkhaugen går.

Det er funnet 1 automatisk fredet kulturminne innenfor planområdet: Arkeologisk funnsted på garden Brekkhaugen gnr 29/13.



Figur 22. Arkeologisk funnsted. Kilde: Arkeologisk rapport 2022 Fale bru MRFK

3.9 Naturressurser / landbruk

Driva er et nasjonalt laksevasdrag, der hele elvestrekningen er viktig for fiske. Elvebredder både ved Fale bru og deponiområdet ved Røyhjellen er attraktiv for fritidsfiske. Øvjukulpen like under/nedstrøms Fale bru er viktig standplass for fisk både sommerstid og vinterstid, samt gyteområde for laks og sjørøret (jf Driva elveeierlag).

3.10 Grunnforhold

3.10.1 Stabilitetsforhold (kvikkleire)

Planområdet ligger under marin grense. Forekomst av kvikkleire innen deler planområdet er påvist i tidligere grunnundersøkelser.

Sommeren og høsten 2022 ble supplerende grunnundersøkelser utført for denne reguleringsplanen, både innen bruområde ved Fale og for planlagt massedeponi ved Røyhjellen. EFLA AS har utarbeidet datarapport, datert 16.03.2023. Resultater fra tidligere grunnundersøkelser er tatt med og presentert på plan og profil tegninger.

Ved Fale er det boret inntil ~64 m uten å treffe berg. Generelt forekommer topplag med friksjonsmasser. Under topplag med grovere masser forekommer kohesjonsjordarter hvor leire og siltig leire er dominerende.

Som kjent fra før viser deler av leiren/siltig leire kvikke-/sprøbruddegenskaper.

Under lag med leire er morene truffet i noen borepunkter.

Ved Røyhjellen (massedeponi) er det boret inntil ~40 m uten å treffe berg.

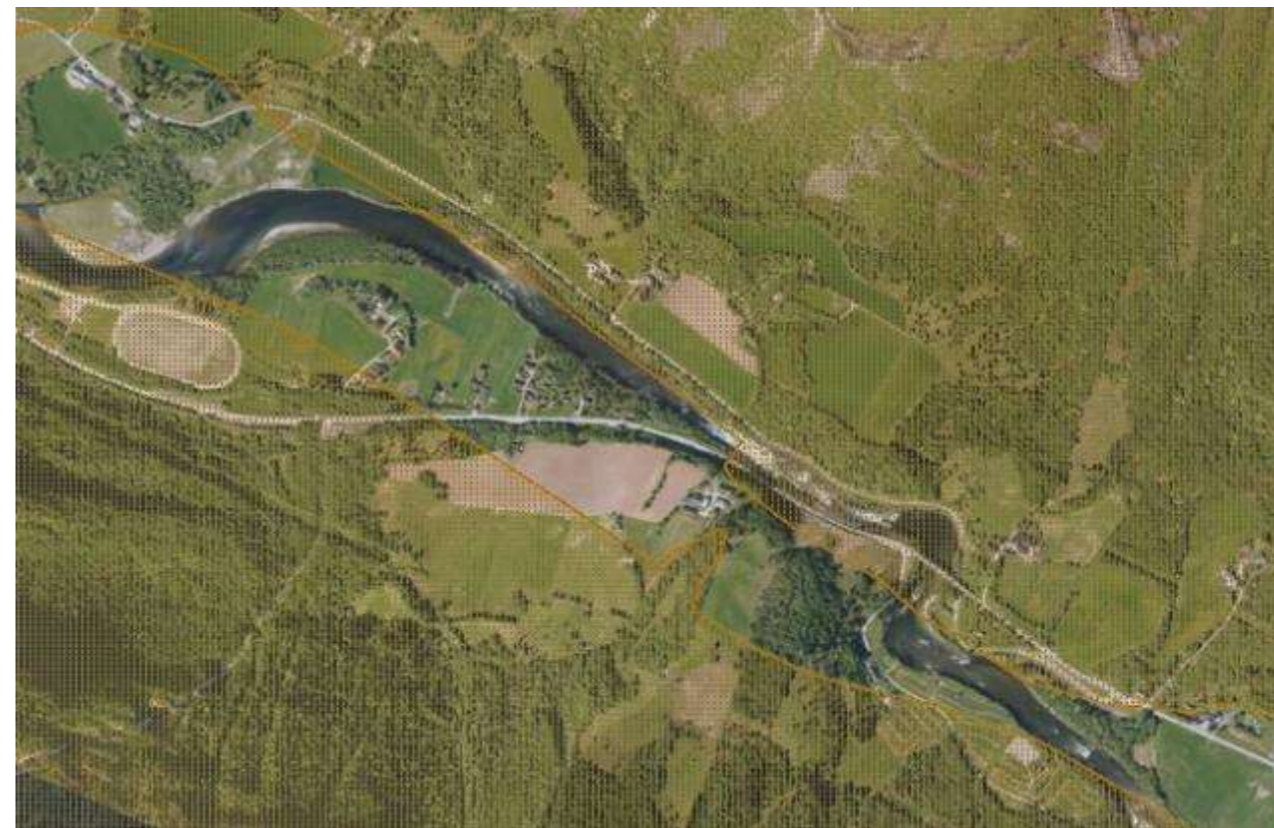


Figur 23. Utsnitt fra NVE temakart kvikkleiresoner. Blå linje angir marin grense, mens skravert område er SVV kvikkleireområde.

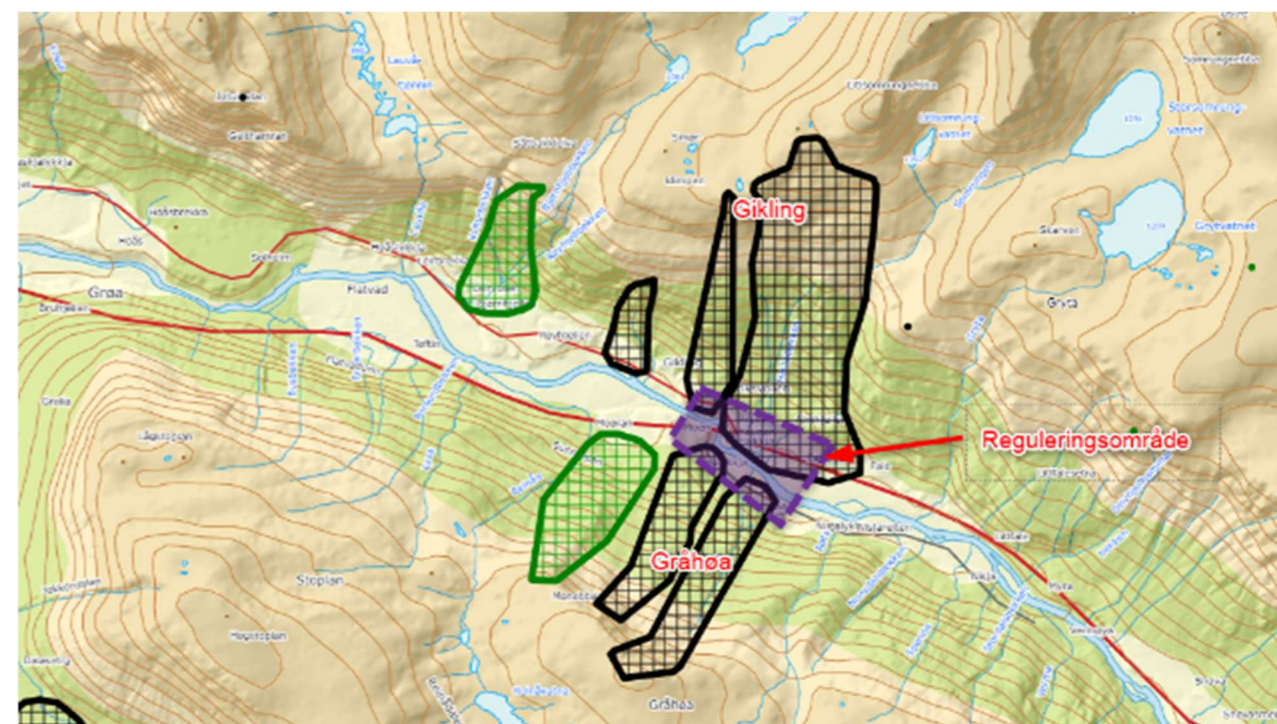
3.10.2 Skredfare (jord/snø, steinsprang)

Hele planområdet for Fale bru er kartlagt av NGI, og ligger i aktsomhetsområde for potensielle snø og steinskred er innarbeidet i NVE Atlas.

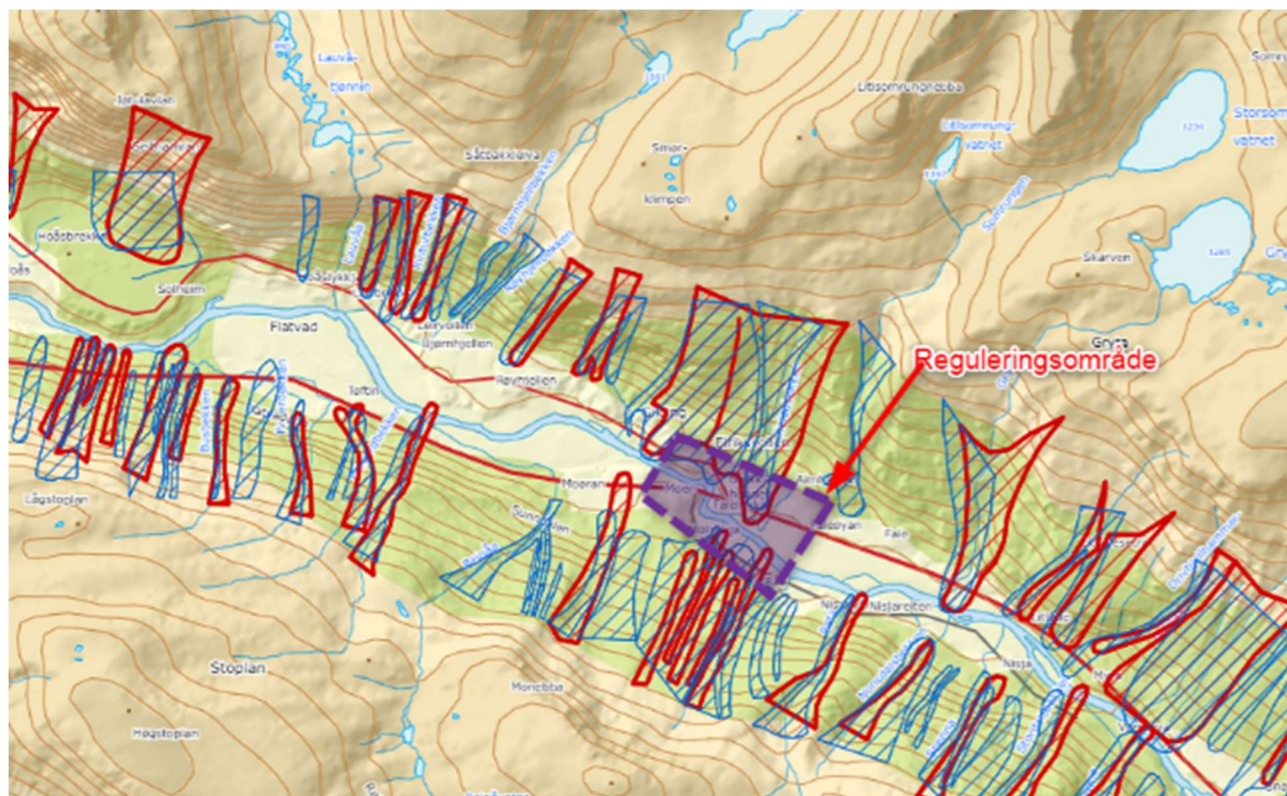
Deponiområdet ligger utenfor aktsomhetsområde for snø og steinskred.



Figur 24. Utklipp med skravur for aktsomhetsområde for snø og steinskred (temakart NVE)



Figur 25. Fjellskredregister (fra Sunndal kommune)



Figur 26. Snøskredregister (fra Sunndal kommune)

Akseptnivået for skred fastsettes etter skredsannsynlighet pr. enhetsstrekning (1 km). Fremskrevet trafikkmengde (ÅDT) om 20 år er definert som 1970 kjøretøy/døgn.

Nærmeste skredløp er Storfonna (Skrøfonna og Storsvafonna) som ligger rette ovenfor veistrekningen som reguleres, og utløpsområdet fra skredløpet strekker seg helt ned til veien når det gjelder snøskred.

Det er også ustabil fjellparti, Gikling 1, ovenfor regulert veistrekning og området som skal reguleres inn er innenfor aktsomhetsområdet for fjellskred. Det er årlig endring i størrelse 2-3 mm i fjellet og det gjennomføres periodiske bevegelsesmålinger med 1-3 års intervall.

Steinsprang eller nedfall av stein har vært problemstilling langs skråning på vestsiden av Fale bru, med årlige hendelser. Skråningen har imidlertid vært jevnet ut, rensket og det er lagt inn kokosnett. Disse tiltakene forventes å ha eliminert skredfare nedenfor skråningen innenfor regulert veistrekning.

Veistrekningen på østre siden av Fale bru ligger også innenfor aktsomhetsområde for steinsprang, men der antas sannsynligheten å være lav.

På bakgrunn av at den skredutsatte delen av planområdet er en kort strekning og at det er generelt lav sannsynlighet for skredhendelse kartlegges skredfare etter en årlig nominell skredsannsynlighet på 1/50.

Ras- og skredfare videreføres i planforslaget som hensynssone; Faresone H310, i plankart og er omfattet av ROS-analysen som følger planen. Det innarbeides ikke beskyttelsestiltak mot skredfare, som del av planlagte bygge- og anleggstiltak.

3.11 Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)

Området langs Rv. 70 er støyutsatt. Det er beregnet vegtrafikkstøy for 0-alternativ.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) legges til grunn.

Se vedlegg: RAPPORT Støyvurdering Fale bru, EFLA.

3.12 Teknisk infrastruktur

Det er ikke offentlig ledningsnett innenfor planområdet. Oversikt over eksisterende tekniske anlegg (VA) er vist i vedlagt tegning GH001.

3.13 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Eksisterende bru er i dårlig tilstand, og det er høy risiko for at den ikke vil tåle dagens trafikkbelastning i mer enn 2 år til. Eksisterende bru har innsnevret kjørebane, nedsatt fartsgrense og konstruksjoner overvåkes, i påvente av ny bru.

To eksisterende avkjørsler fra rv. 70, hovedadkomst til naboeiendommer, har trafikkfarlig plassering og siktforhold.

Hele planområdet rundt Fale bru ligger i ras- og skredfarlig område, og deler av området har grunnforhold med kvikkleire. Planområdet for deponiområdet ligger utenfor ras- og skredfarlig område. Områdene langs elva er flomutsatt.

3.14 Annen næring enn landbruk som er relevant

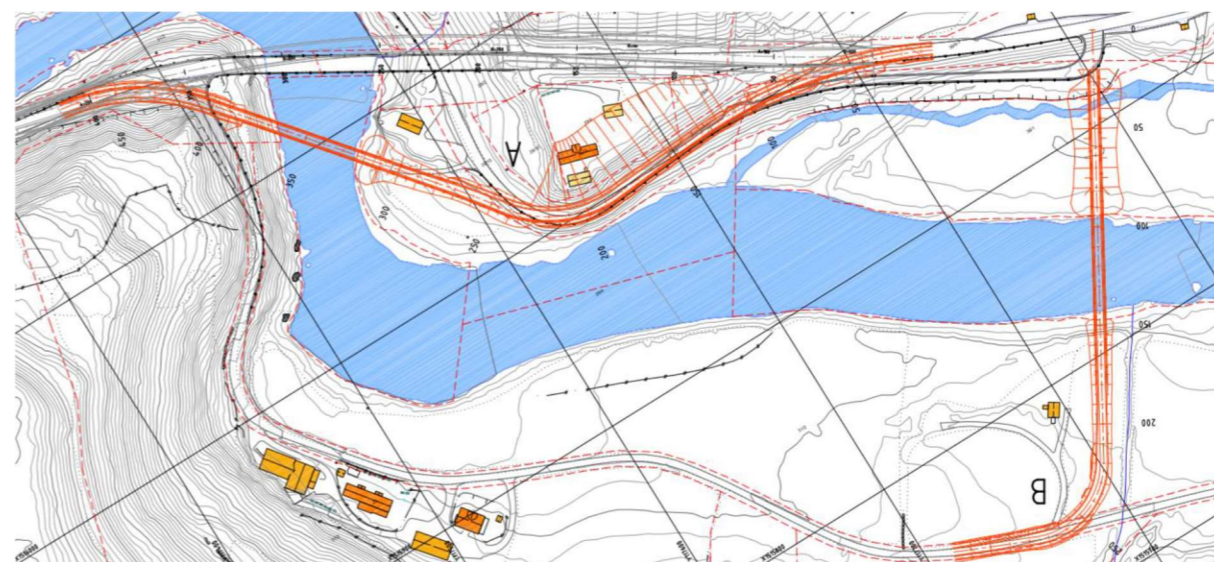
Driva er et nasjonalt laksevassdrag, og det er flere virksomheter knyttet til fritidsfiske i området.

3.15 Eksisterende analyser og utredning

Ny bru i dagens trasé er vurdert og funnet lite gunstig på grunn av vanskelig trafikkavvikling og behov for midlertidig bru. Flere løsninger er vurdert.

Et alternativ (A) er interimsløsning på oppstrøms side av dagens bru, med midlertidig veg mellom Falelykkja og Driva med høytliggende midlertidig bru over elva. Inngrepene i terrenget blir svært omfattende for en interimsløsning.

Et annet alternativ (B) kan være omkjøring via midlertidig bru tvers over Driva ca. 500 m oppstrøms dagens bru. Alternativet krever betydelig opprusting av Vermøyvegen.



Figur 27. Alternativ med midlertidig bru oppstrøms (A), og med midlertidig bru 500 meter oppstrøms (B) i anleggsfasen

Et tredje alternativ er midlertidig omkjøring via Fv. 6140 – Hoåsvegen. Strekningen er ca. 10 km lang og har ikke akseptabel bæreevne. Tunge kjøretøy vil bli anbefalt å kjøre gjennom andre dalstrøk.



Figur 28. Alternativ med midlertidig omkjøring via Fv. 6140 – Hoåsvegen

Statens vegvesen har konkludert med at ny bru, i ny trasé, er funnet å være det beste alternativet da alle muligheter for omkjøring enten blir svært omfattende eller medfører lange omkjøringer for tungtransport.

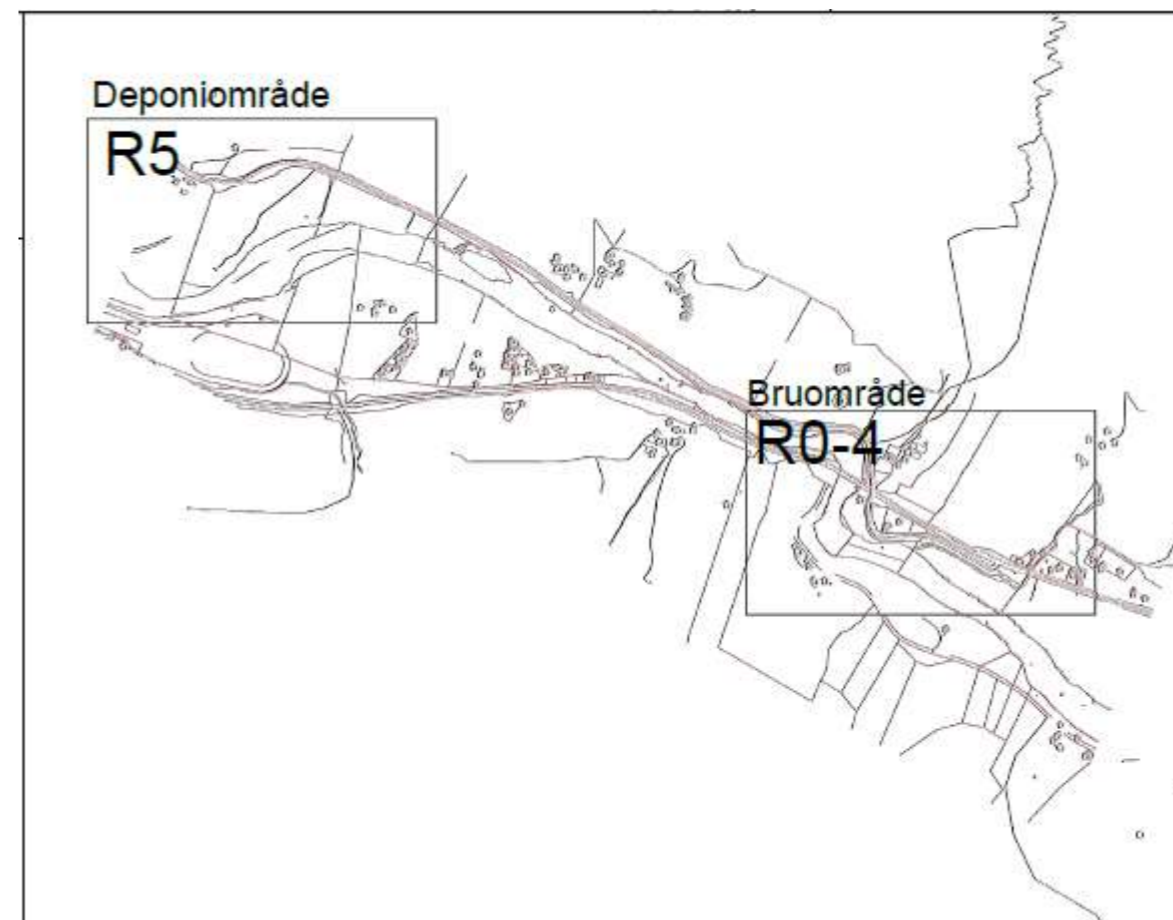
4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Hovedtrekk i planforslaget

Planområdet berører i hovedsak vegarealer langs rv. 70 som er annen veggrunn (SVG og SVT) og landbruksområder. I planområdet er det to vegkryss, til fv. 6140 Hoåsvegen som følger elva på nord og østsida og går under Fale bru, og til kommunal veg Vermøyvegen som følger elva på vest- og sørsida. Det berører også to avkjørsler til to bolig-/gårdseiendommer, til Falelykkja som fjernes, og til Brekkhaugen som flyttes. Det er ikke separate tilbud for gående og syklende i området i dag.

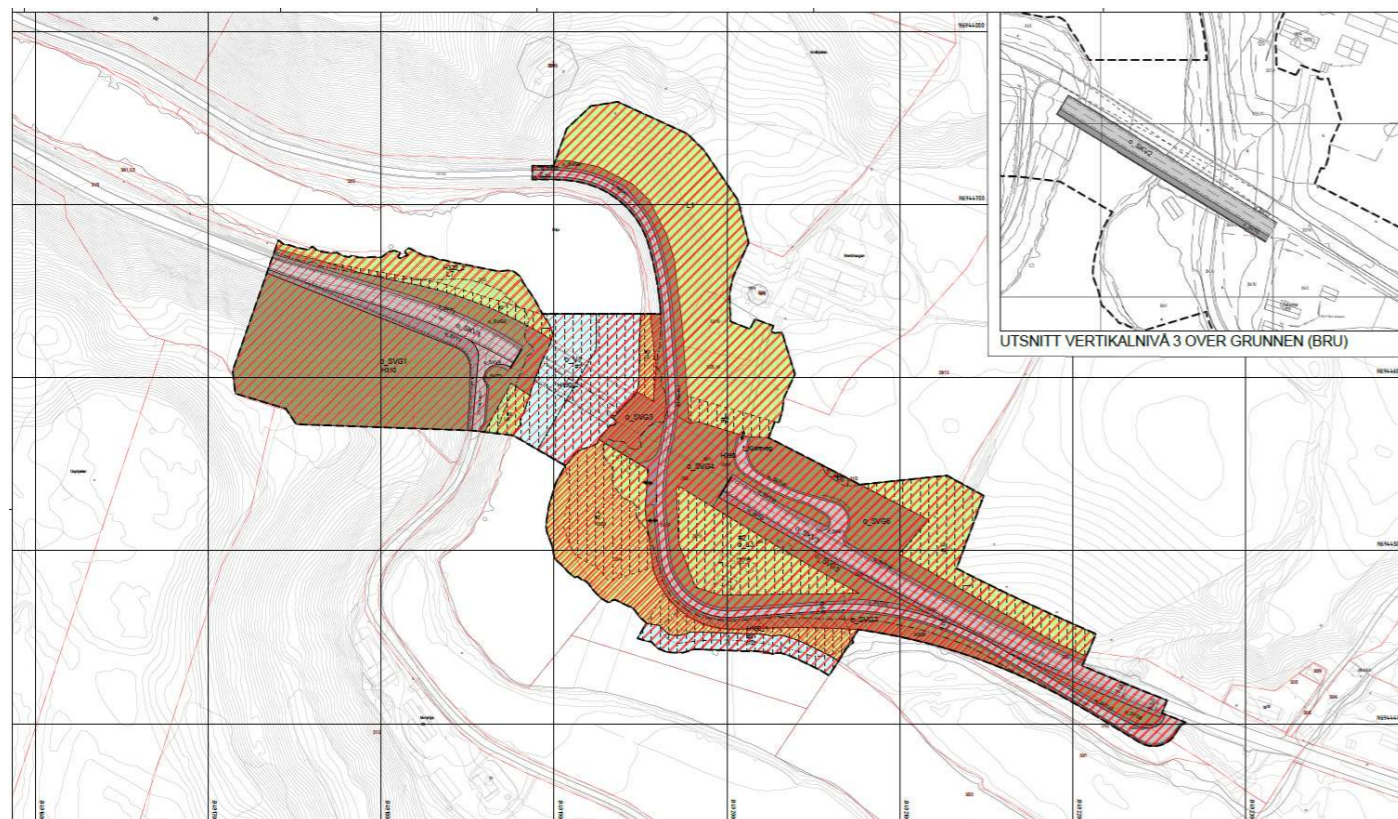
Det planlegges ny Fale bru for å tilfredsstille dagens krav til transportsystemet på riksvegnettet. Samtidig med bygging av ny bru, vil veglinja justeres og legges litt lenger sør. Det vil også bygges bedre kryssløsningene fra riksvegen mot Hoåsvegen og Vermøyvegen, og mer trafikksikre atkomster fra riksvegen til Falelykkja og Brekkhaugen. Dette skal gi bedre sikt og bedre trafiksikkerhet. Eksisterende bru rives når ny vegløsning er satt i drift.

Planforslaget omfatter også deponiområde, med separat kartblad R5 og tilhørende bestemmelser.

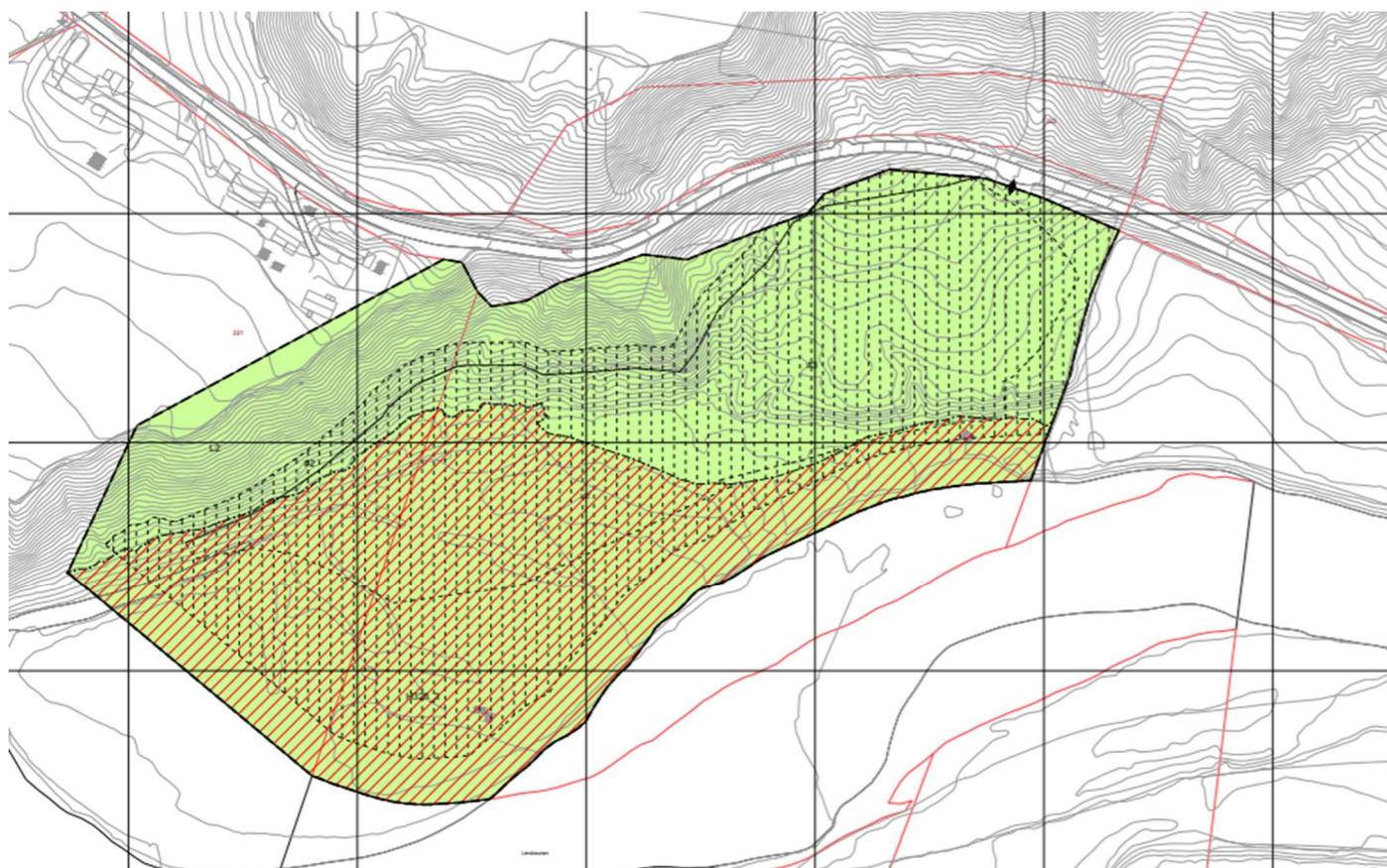


Figur 29. Oversiktsfigur plankart

- R0 Plankart, alle reguleringsformål.
- R1 Midl. bygge/anleggsområder og Erosjonssikring/Terregavløstning.
- R2 Ras- og skredfare.
- R3 Faresone kvikkleire.
- R4 Flomfare.



Figur 30. Utsnitt av plankart R0 Rv.70 ved Fale bru



Figur 31. Utsnitt av plankart R5 ved deponiområde

4.2 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Dagens Fale bru ble bygget i 1968 og har ikke beregningsmessig kapasitet for bruksklasse Bk10/60, veggruppe A som er dagens krav. Brua har også overskridelser for gjeldende bruksklasse Bk10/50. Det er stor usikkerhet knyttet til kostnader og teknisk utførelse for forsterkning av dagens bru. Ei ny bru anses derfor å være den beste løsningen.

Ny bru i dagens trasé er vurdert og funnet lite gunstig på grunn av vanskelig trafikkavvikling og at det utløser behov for midlertidig bru. Ny bru i ny trasé, parallelt med dagens bru, er funnet å være det beste alternativet.

Utfordringer er at stedlige forhold setter begrensninger på utforming og plassering av bru. Topografien er krevende, og det er bratte skråninger og støttemurer nær riksvegen. På grunn av kryss vest for brua er siktforhold og rekkverksavslutninger viktige momenter ved utforming av ny bru, veg og kryssplassering.

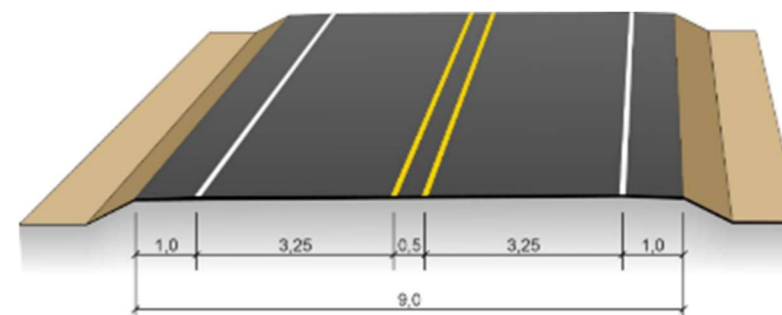
Premisser gitt fra Vegnormalen N100 (2021-06-22):

- Minste resulterende fall skal være 2 %. Ved Vermøyvegen tillates mindre over en kort strekning. N100: Skal-krav i 3.4.
- Minste avstand mellom kryss skal være 500 m for fartsgrense 80 km/t. N100: Skal-krav 3.21.
- Krav om øyepunkts avstand fra siktzone $L_s=6m$. N100: Skal-krav 4.19.
- Minimum nabokurve: H1: På fri vegstrekning skal vegen utformes etter krav gitt i Tabell 3.4. N100: Skal krav i 3.16 for H1.
- Minimum kurveradius ved kryss: Minste tillatte radius er 450 m. N100: Skal krav i 4.19.
- Krav om trafikkøy i kryss mellom nasjonal hovedveg og sekundærveg. N100: Skal krav i 4.9.

4.2.1 Rv. 70 - Sunndalsvegen

Rv. 70 har ÅDT 1450 kjt/døgn og 12% tungtrafikk (for 2021). Prognose for fremtidig ÅDT er 1610 kjt/døgn for 2030.

Det skal bygges ny veg over en strekning på ca. 800 m inklusive ny bru. Vegstandarden for Rv. 70 på strekningen skal økes til H1 og ha tverrprofil som vist på bildet nedenfor. Fartsgrense er planlagt som 80 km/t, og dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog.

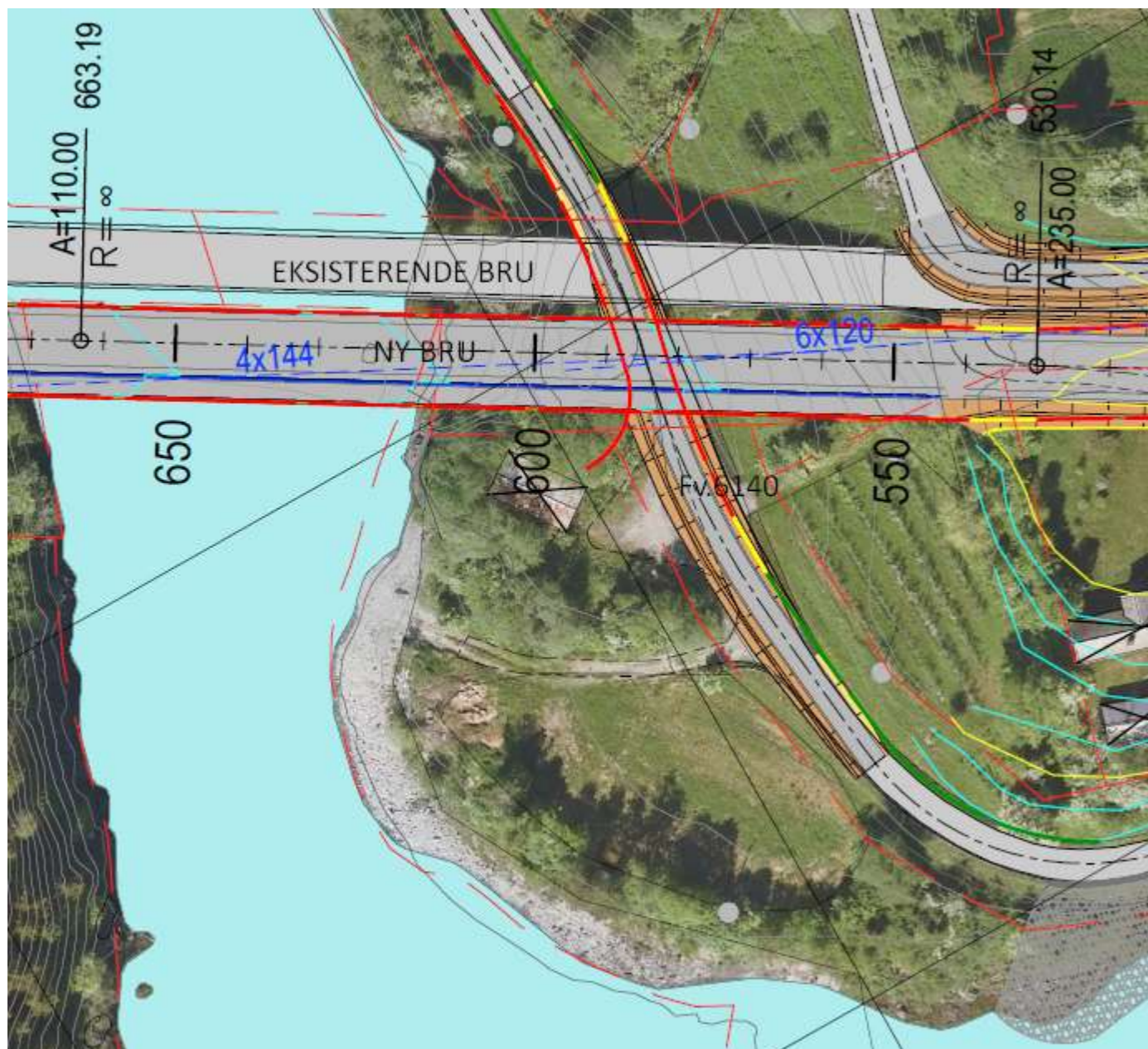


Figur 32. Generelt tverrsnitt for ny strekning av Rv. 70

4.2.2 Fv. 6140 - Hoåsvegen

Fv. 6140 – Hoåsvegen har ÅDT 100 kjt/døgn og 7 % tungtrafikk. Kjørebanebredde er definert som ca. 3,7 m og total vegbredde ca. 4,3 m. Fartsgrense er 80 km/t.

Vegens standard beholdes uendret. På et parti under ny bru justeres traseen, av hensyn til ny brusøyle. Deler av vegen vil bli benyttet i anleggsfasen, og skal tilbakeføres til angitt arealformål og istandsettes etter avsluttet anleggsfase.



Figur 33. Justering av vegtrase på Fv. 6140 – Hoåsvegen, under ny bru

4.2.3 Kv. 2141 – Vermøyvegen

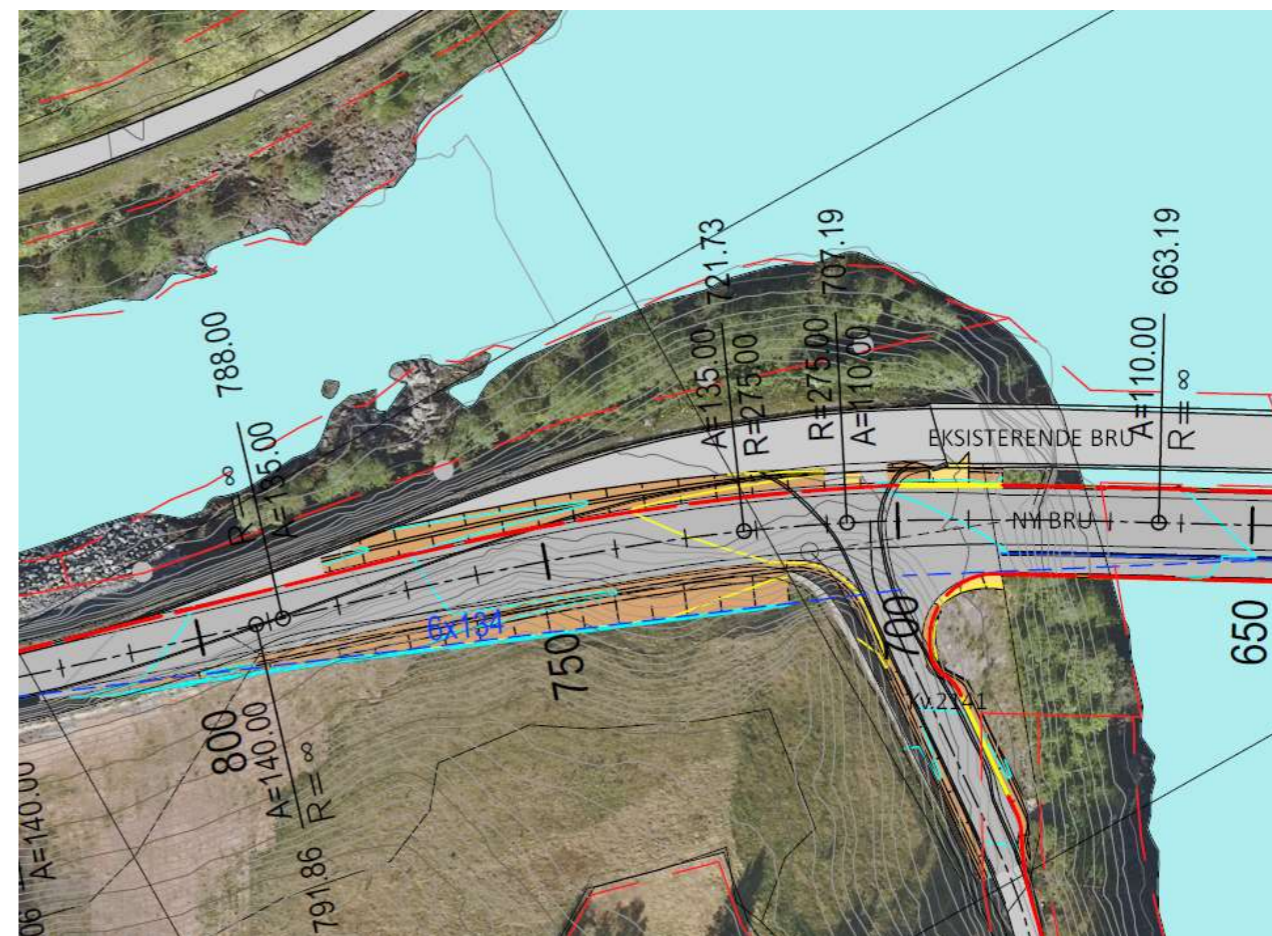
Kv. 2141 – Vermøyvegen har ÅDT < 50 kjt/døgn. Kjørebanebredde er definert som ca. 3,2 m og total vegbredde ca. 3,8 m. Fartsgrense er 80 km/t. Vegen inn mot krysset til Rv. 70 skal ombygges og tilpasses ny kryssløsning. Dimensjonerende kjøretøy for krysset er vogntog.

4.2.4 Kryss og avkjørsler

Kryss mellom Rv. 70, Sunndalsvegen og Kv. 2141, Vermøyvegen skal tilpasses ny bru med tilhørende veglinje m.h.t linjeføring og frisikt. Om vinteren kan høye brøytekanter hindre frisikt, og det kreves tilfredsstillende plass til snøopplag.

Siktsonen på ny bru og siktsonen i overgang til Vermøyvegen bør henge sammen, uten rekkverk eller lignende som kan hindre fotgjengere som kommer til/fra Vermøyvegen å krysse brua i siktsonen.

I Vermøyvegen, nær krysset, er det i eksisterende situasjon møteplass for bil. Møteplass skal opprettholdes.

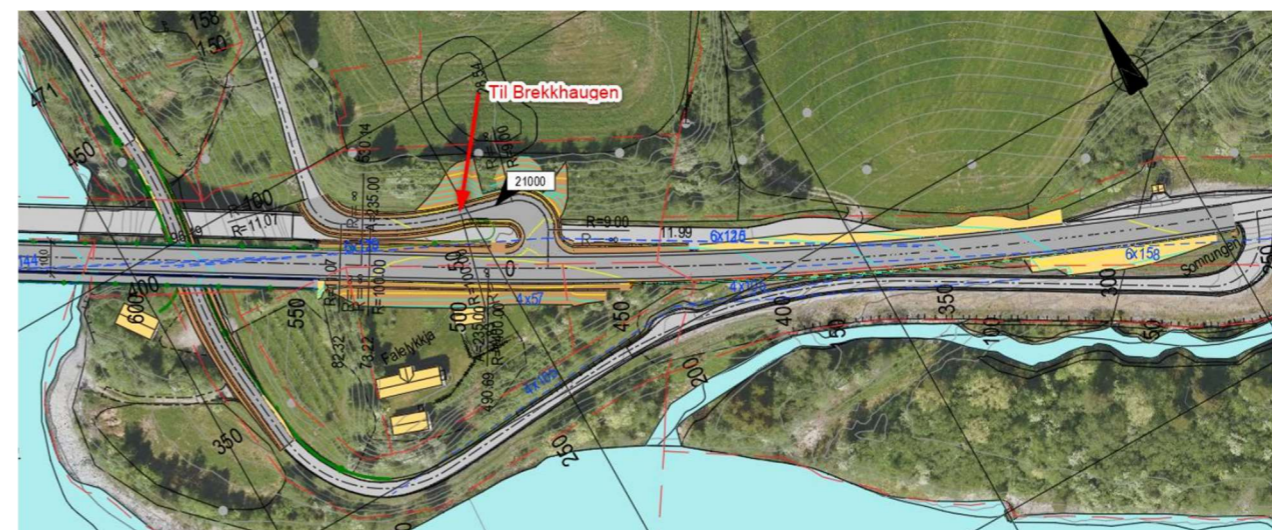


Figur 34. Kryss mellom Rv. 70 og Kv. 2141, Vermøyvegen

Iht. N100 skal antall avkjørsler begrenses for vegklasse H1. Det er to eksisterende avkjørsler på østsiden av Fale bru, til Brekkhaugen og til Falelykkja. Disse er regulert stengt i gjeldende reguleringsplan, og er fjernet i planforslaget.

Planforslaget legger til rette for ny avkjøring til Brekkhaugen direkte fra Rv. 70, på offentlig eiendom. Plasseringen ligger på ett høybrekk og vil gi tilfredsstillende utforming mht linjeføring, frisikt og dimensjonering for vogntog.

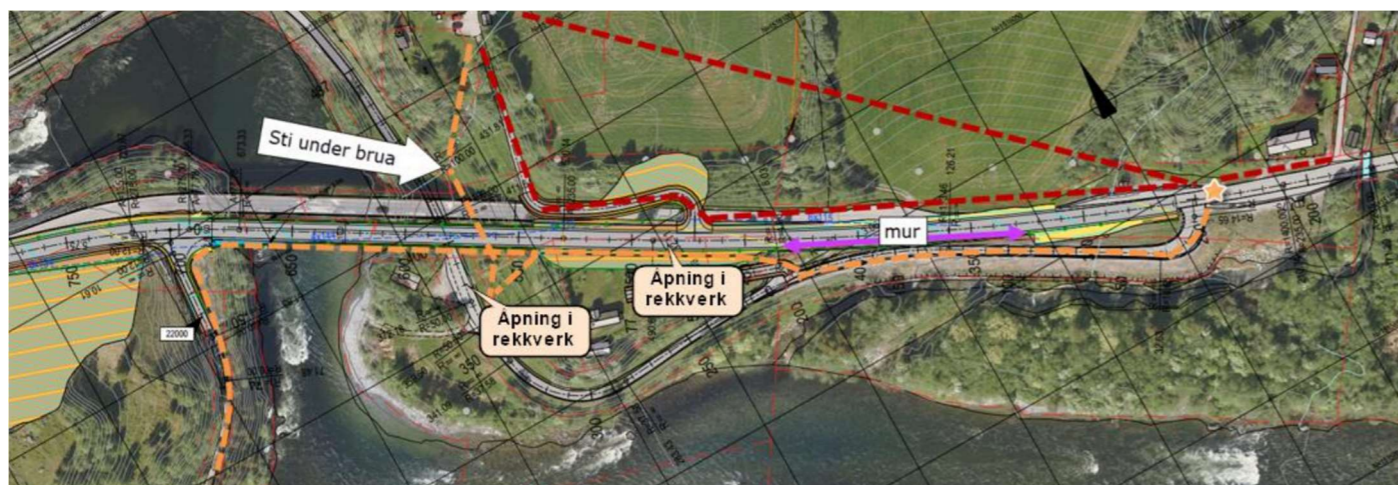
Avkjørsel til Falelykkja fra Fv. 6140 Hoåsvegen, i gjeldende regulering, videreføres ikke i planforslaget. Bygningene på Falelykkja forutsettes revet, området reguleres til landbruksformål og det er ikke lenger behov for kjøreadkomst.



Figur 35. Ny avkjørsel fra offentlig veg til private eiendommer.

4.2.5 Myke trafikanter

Trafikkgrunnlaget er generelt for lavt til at det vil bli etablert separat tilbud for gående og syklende langs Rv. 70, og det etableres derfor tiltak for å redusere ulykkesrisiko for myke trafikanter innenfor planområdet.

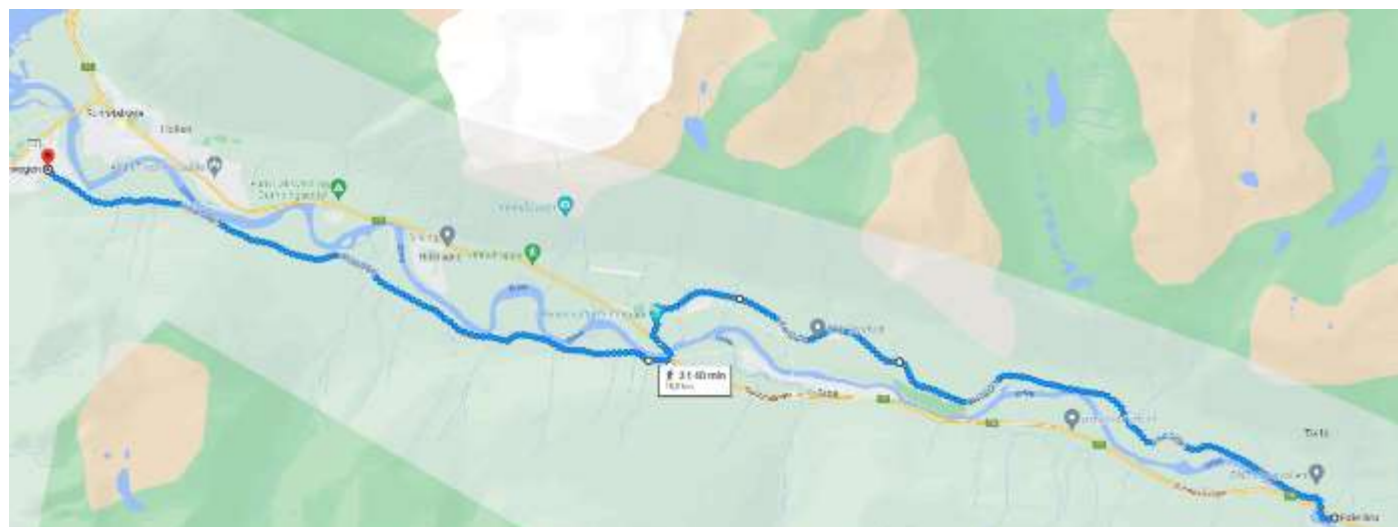


Figur 36. Stier / snarveger / sidekanter som er egnet for myke trafikanter. Eksisterende krysningspunkt for gående i forbindelse med busslommer er vist med stjerne.

Figur over viser mulig ferdselsåre bak rekkverk på sørsiden av Rv. 70 med oransje linjer, og på nordsiden med røde linjer. På sørsiden kan man bruke siktsone på brua for å komme fra kommunal veg til snarveier på østsiden av Fale bru med kobling ned til Fv. 6140.

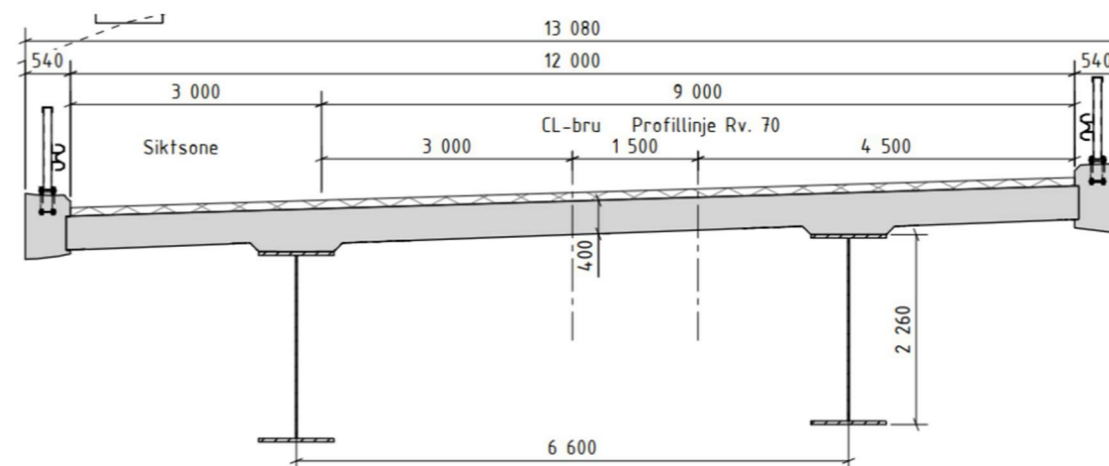
Det vil legges til rette for stier/snarveier under brua og kobling mot øst, ferdsel langs og bak rekkverk langs Rv. 70 med kobling til Falelykkja og videre langs Fv. 6140. Arealet på nordsiden av Rv. 70 er ganske flatt og kan brukes av fotgjengere for å komme seg til holdeplass/nabo.

I praksis er Fv. 6140 Hoåsvegen en lite trafikkert veg som er egnet for myke trafikanter, og som er en eksisterende parallell trase til Rv. 70. Hoåsvegen og Hovenvegen danner en sammenhengende rute på lite trafikkert veg, som dekker hele strekningen fra Fale til Sunndalsøra (ca 18,3 km)



Figur 37. Lite trafikkert rute - 18,3 km, egnet for myke trafikanter, fra Fale til Sunndalsøra

Hovedprinsippet i planforslaget er derfor at gående enkelt vil kunne krysse Fale bru i broens siktsone, og bli ledet inn på gangsti eller vegskulder til mindre trafikerte veier. Broens siktsone er 3,0 meter bred.



Figur 38. Tverrsnitt av ny bru (Statens vegvesen)

Innenfor planavgrensningen er det ikke tilrådelig, med hensyn til siktforhold og vegklasse, å legge til rette for at myke trafikanter skal krysse Rv. 70. Tilrettelagt kryssing for gående over Rv. 70 bør ligge i forbindelse med eksisterende busslommer, slik gjeldende regulering viser.

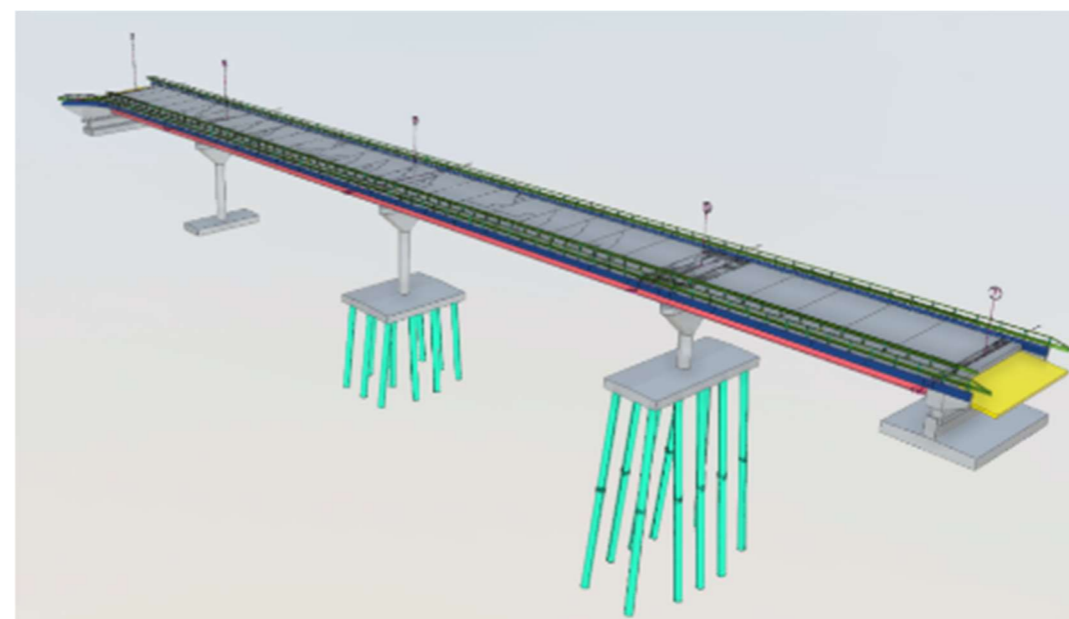
Gang- og sykkelløsninger, knyttet til eksisterende bussholdeplasser, er regulert i gjeldende plan og endres ikke av planforslaget for ny bru.

4.2.6 Kollektivløsning

Bussholdeplasser er opparbeidet i henhold til gjeldende plan (2018-19), og berøres ikke av planforslag eller bygge-/anleggstiltak knyttet til Fale bru.

4.2.7 Ny bru

Det er planlagt ny Fale bru over Driva på oppstrøms side av dagens bru med to kjørefelt og tilleggsfelt for siktsone på oppstrøms side.



Figur 39. Konstruksjonstegning av ny bru (Statens vegvesen)

Forprosjekt utført i 2020 konkluderte med at stålkassebru med flere spenn ville være en god konstruksjonsløsning for ny bru.

Kvikkleiresone på østsiden av Driva gir utfordringer for fundamentering av ny bru, og bruk av stålkonstruksjon vil være gunstig da den gir mindre last på fundamentene enn betongbru.

Konstruksjonsløsningen er ytterligere vurdert, og beste løsning er vurdert til å være bru i 4 spenn for å unngå konflikter med eksisterende pelefundamenter, og dermed sikre at trafikk på eksisterende bru kan opprettholdes i hele anleggsperioden.

I tillegg tilsier dårlige grunnforhold at bruas laster bør fordeles på mange fundamenter.

Planforslaget tilrettelegger for bru med ca. 140 m lende og planlegges for 4 spenn og bredde 13 meter. Den understøttes i hver akse av to sirkulære søyler. Landkarene skal plasseres godt inn i terrenget, og synlige deler skal minimeres. Utformingen er en avveining mellom utseende, grunnforhold, muligheter for fundamentering inntil eksisterende fundamenter og økonomisk for best samlet løsning.

Undersøkelser utført av hydrolog tilsier ikke at det må stilles spesielle krav om plassering av fundamenter mht. flom eller vannføring utover erosjonssikring rundt nye fundamenter.

4.3 Landskap og terreng ved Fale bru

I et særpreget dallandskap med bratte li-sider, vil en bredere vegtrasé med bru oppleves som inngrep i et ellers enhetlig og til dels urørt landskap. Målet er å redusere inngrep mest mulig.

Terreng som endres skal opparbeides som en naturlig del av omkringliggende landskap med hensyn til terrengbehandling og reetablering av vegetasjon.

4.3.1 Terrengebearbeiding østsiden av ny bru

Ny veglinje fra øst går inn i haugen der Falelykkja ligger og går videre inn på ny bru like ved eksisterende bru, oppstrøms.

Ny veglinje legges noe lavere enn dagens vei høyde for å redusere eksisterende bakketopp for bedre oversikt og siktforhold. Senking av veglinje gjør at påkjøring ny bru kan ligge like lavt i terrenget som eksisterende bru, samtidig som sikkerheten økes.

For å oppnå tilstrekkelig områdesikkerhet vil haugen der Falelykkja ligger måtte nedplaneres og skråning ned til Fv.6140 Hoåsvegen, slakes ut. Området vil bli opparbeidet til natur- og friluftformål, med noen trær, buskbeplantning og natureng.

For å redusere behovet for å krysse Riksveien for fotgjengere, foreslås å bygge ny gangsti opp fra Hoåsveien og til adkomstvegen til Brekkhaugen. Det legges til rette for å beholde og knytte sammen eksisterende snarveier, ta hensyn til turveier i området og legge til rette for gangsti under ny bru.



Figur 40. Nye og eksisterende gangstier fra Hoåsvegen. Utklipp fra illustrasjonsplan, Pir II AS

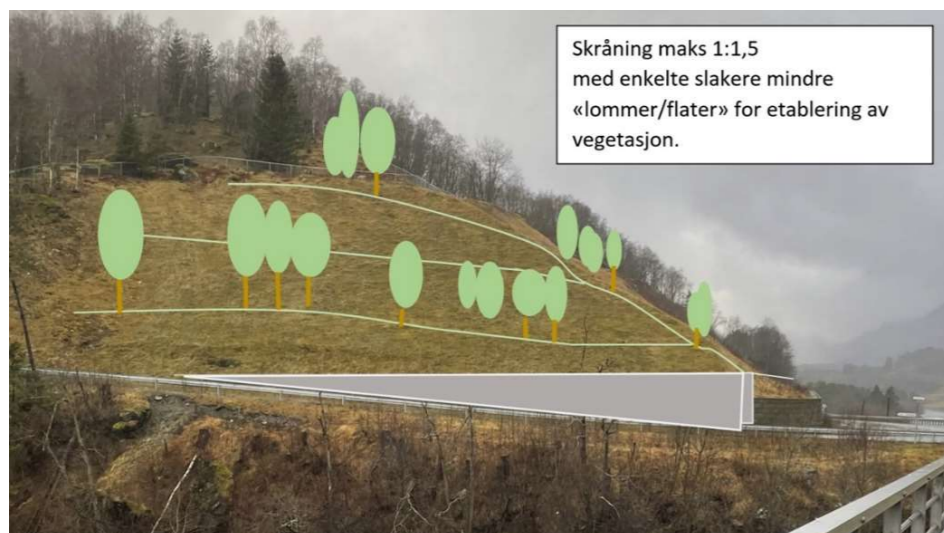
Gangstien går ut fra eksisterende sti fra Hoåsvegen opp til Falelykkja, videre under ny bru, foran landkaret og opp til ny adkomstveg til Brekkhaugen. Det etableres ny stitilkopling til gangforbindelse over ny bru. Denne koplingen møter også eksisterende sti opp til Falelykkja. Gangstiene bygges i en bredde på 70-80 cm med topplag av komprimert subbus/grus over et drensag med puk og fiberduk.

4.3.2 Terrengebearbeiding vestsiden av ny bru

Ny veilinje berører skråningen der eksisterende terrengmur må flyttes lenger inn og gis en ny kurve mot adkomstveg til gården Molykkja / Vermøyvegen. Eksisterende helningsgrad bør ikke bli brattere og muren blir derfor høyere. I dag er muren ca. 3,8 m høy, den vil heves til 4,5-5 meter. Skråningen på oversiden av muren er i dag uten vegetasjon. Dette gir en negativ eksponering og opplevelse av landskapet. For at den store skråningen skal bli en naturlig del av landskapet kan det plantes trær i mindre og større grupper, spredt oppe i helningen.



Figur 41. Dagen skråningen på vestsiden av brua



Figur 42. Planlagt terrengbehandling for skråningen på vestsiden av brua

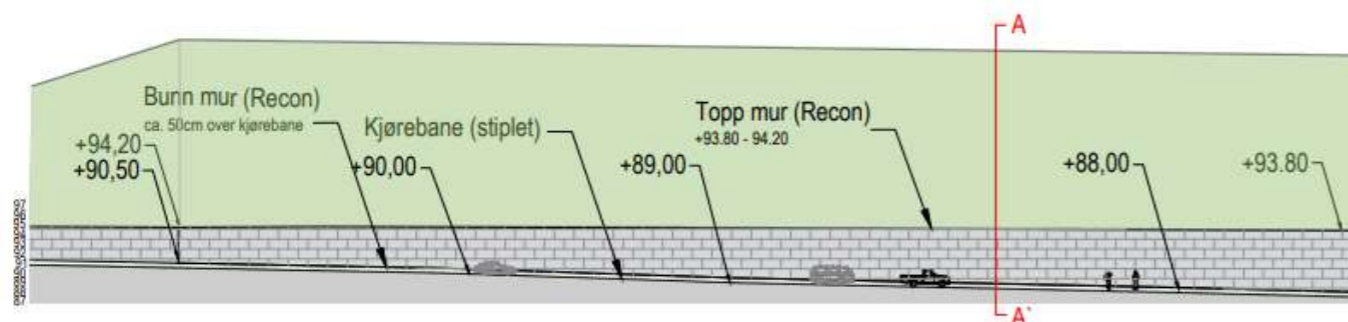
4.3.3 Terrengmurer, skråninger, skjæringer og støyskjermer

Det er nødvendig å flytte eksisterende terrengmur vest for ny bru. Deler av eksisterende mur kan beholdes. Ny del av terrengmur skal flukte med eksisterende mur i linjeføring og ha jevn overgang i topp mur.

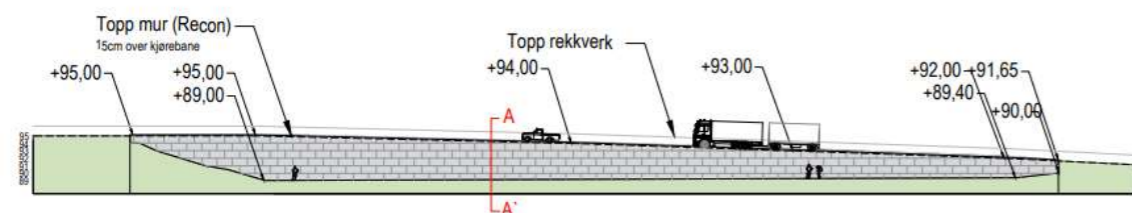
Øst for ny bru er det behov for ny terrengmur i ett strekk der ny veglinje for Rv. 70 og eksisterende Fv. 6140 Hoåsvegen ligger med stor høydeforskjell og tett på hverandre.

For å etablere ny adkomstveg til Brekkhaugen må eksisterende terreng etableres med skjæringer og skråninger. En mindre terrengmur, inn mot eksisterende skråning, bidrar til å sikre arkeologisk funnsted på gården.

Terrengmurer er angitt på plankartet og vist på illustrasjonsplan, tegning O101.



Figur 43. Terrengmur vest for Fale bru, oppriss som viser utstrekning og høyder.



Figur 44. Terrengmur øst for Fale bru, mellom Rv. 70 og Fv. 6140, oppriss som viser utstrekning og høyder.

4.4 Teknisk infrastruktur – ledninger, VA

Ifølge Sunndal kommune ligger det ingen kommunale ledninger i området i dag. Det er opplyst at Brekkhaugen gård og Falelykkja har en felles privat vannledning fra kilde ved fjellfoten som krysser Rv. 70 bak landkar til eks. brua. Plassering av denne er usikker.

Det ligger septiktanker i området (kilde: MinTank). I dag er overvannshåndteringen stort sett i form av åpen drenering med stikkrenner som har utløp direkte i elven.

Da Driva er en sårbar resipient må det legges opp til å rense avrenning fra kjørebane før den slippes ut. For å oppfylle dette kravet bør vegvann, i noen innløp, føres til sandfang før det slippes ut i Driva.

Rør som ligger i deponiområdet i dag, må kartlegges og ivaretas. All graving ifm. anleggsarbeider må ha tilstrekkelig rensing.

Se vedlagt RAP «Hydrologi og VAO», EFLA

4.6 Deponiområdet ved Røyhjellen gård

Tiltak ved Fale bru har et masseoverskudd på ca. 53.000 m³ jf foreløpige beregninger.

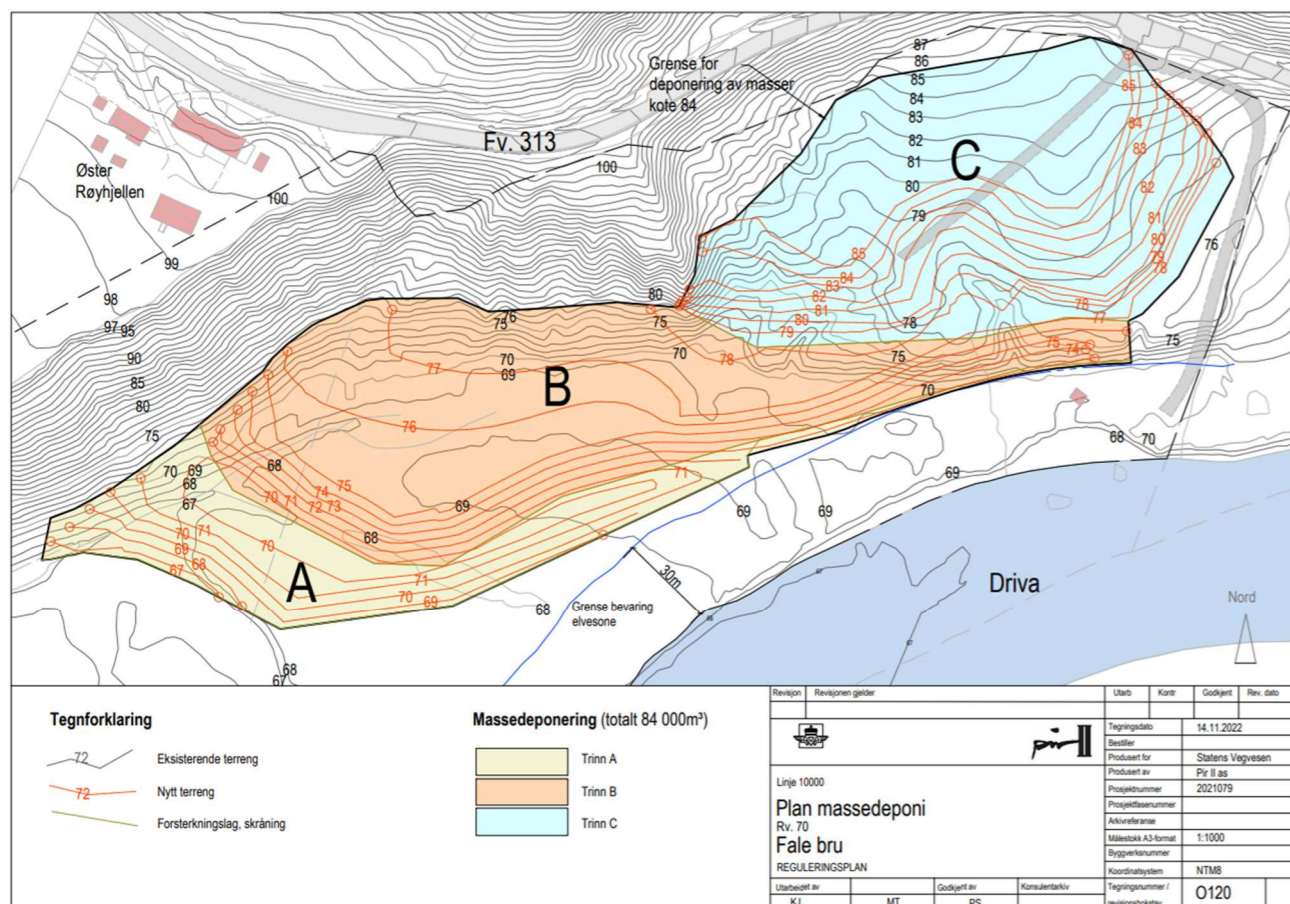
Deler av massene i terrengskråningen i vest, må fjernes. Her er det også tidligere tatt ut masse. I tillegg ligger veglinjen på østsiden av ny bru lavere enn dagens veg og masser som ligger i dagens høybrekk, samt skjæring inn på Falelykkja gir masser, må fjernes. Ny adkomst til Brekkhaugen skjærer seg inn i eksisterende skråning og bidrar til masseoverskuddet. Det er også behov for å flytte ca 7.000m³ fra midlertidige deponier langs rv.70 til permanent deponi.

Det er også avdekket svartelistet vegetasjon ved Fale bru som må fjernes, og som kan deponeres her iht regelverk.

Alle masser fra tiltaket planlegges deponert i permanent deponi. Området som reguleres til permanent deponi ligger innenfor gnr / bnr 33/1 og 2. Området er benyttet til deponi tidligere og ble etablert i forbindelse med forrige veiprosjekt - Fale i 2016-17, med ca 40.000m³.

Planforslaget legger til rette for permanent deponi, som har kapasitet til opptil 84.000 m³ nye masser.

Det tilrettelegges for at masser kan oppfylles trinnvis, og benyttes til behov knyttet til andre prosjekter langs rv. 70 i regi av Statens Vegvesen. Grunneier ønsker å bruke oppfylt område som beitemark, og har matjord tilgjengelig som topplag på fylling (planlagt jordtykkelse 0,25 meter). Helning på fyllingens skråninger skal være funksjonell for arbeidskjøretøy. Deponiområdet ligger med direkte adkomst fra Fv. 6140 - Hoåsvegen.



Figur 45. Arrondering av masser i deponiområdet

Utlegging av fyllingen er delt opp til 3 trinn som tar hensyn til ønske fra grunneier. Veiledning til utforming av fylling i plan og faser for fylling er vist på figur over.

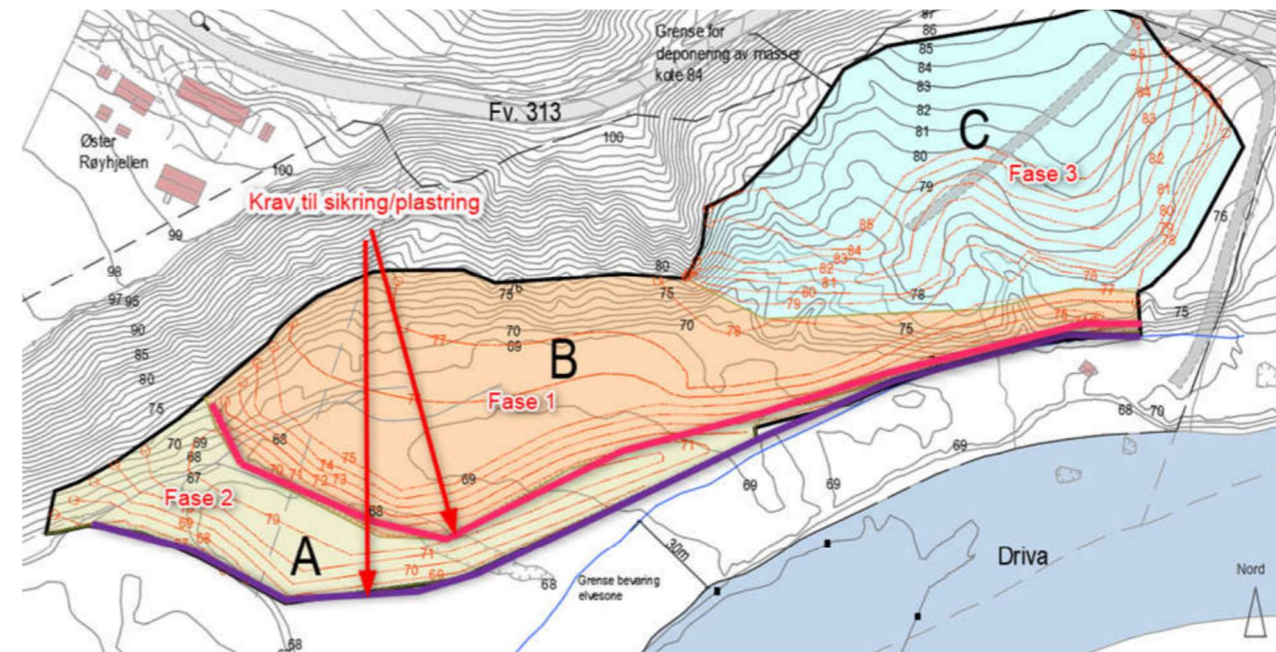
- Først er det lagt inn motfylling mot eks. skråning nedenfor bygninger (innerste deler av trinn A og B)
- I etterkant fylles det videre ut mot elvebredden (resterende deler av trinn A og B)
- Til slutt kan det fylles opp på flatt område i østre enden av deponiområdet (trinn C) Det noteres at enkelte faser kan deles opp i flere mindre faser, men oppbygging av hver enkel fase skal alltid være som beskrevet nedenfor.

Fylling skal bygges opp på følgende måte:

- Ytterst (mot elva) må det være sikring/plastring av stein.
- Innenfor det må det være silt, sand eller grusmasser.
- Leire (finstoffrike masser) skal plasseres innerst/dypest i fyllingen Det er akseptert at masser med svartlistearter deponeres i området, men disse massene må ligge minst 4,0 m under endelige terrengoverflate og dekkes med egnet duk mot alle sider. Topplag skal bestå av masser egnet for vegetasjon (evt. organiske masser som må graves opp), 25 cm tykk.

Følgende begrensinger gjelder for deponiområdet:

- Det må være minimum 30 m bredt område langs elva (Driva) slik at fiskere og andre kan vandre fritt langs elvebredden
- Helning av fyllingsfront skal ved ferdigstilling av hver utfyllingsfase ikke være brattere enn 1:3.



Figur 46. Etappevis utfylling av deponiområdet

Innenfor deponiområdet skal masser fordeles slik at de også fungerer som støttefylling i bunnen av eksisterende terrengskråning. Utformingen av nytt terreng i deponiområdet skal utføres slik at arealene i ettertid skal kunne benyttes til jordbruksformål (skråningshelling 1:3).

4.7 Erosjonssikring - planområde deponi

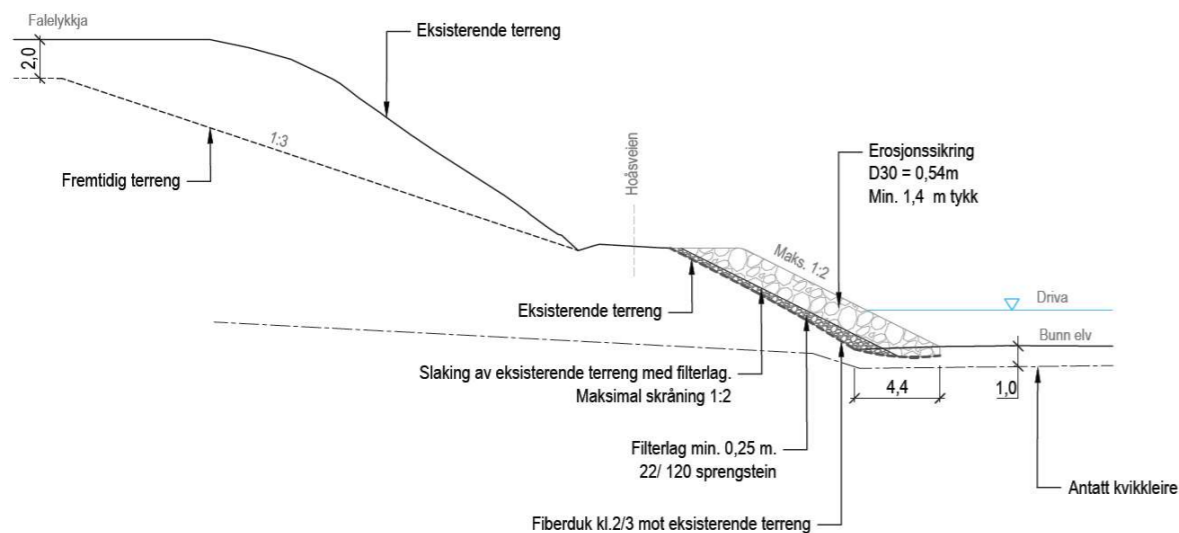
Dagens elvekanter er erosjonssikret. Ved bygge- og anleggsarbeider i deponiområdet innenfor 200-års flomsone, skal det erosjonssikres i bunn av fyllinger. Sone som kan bli utsatt for 200-årsflom er angitt på plankartet som hensynssone. Krav til opparbeidelsen er sikret i planforslagets bestemmelser.

4.8 Erosjonssikring - planområde bru

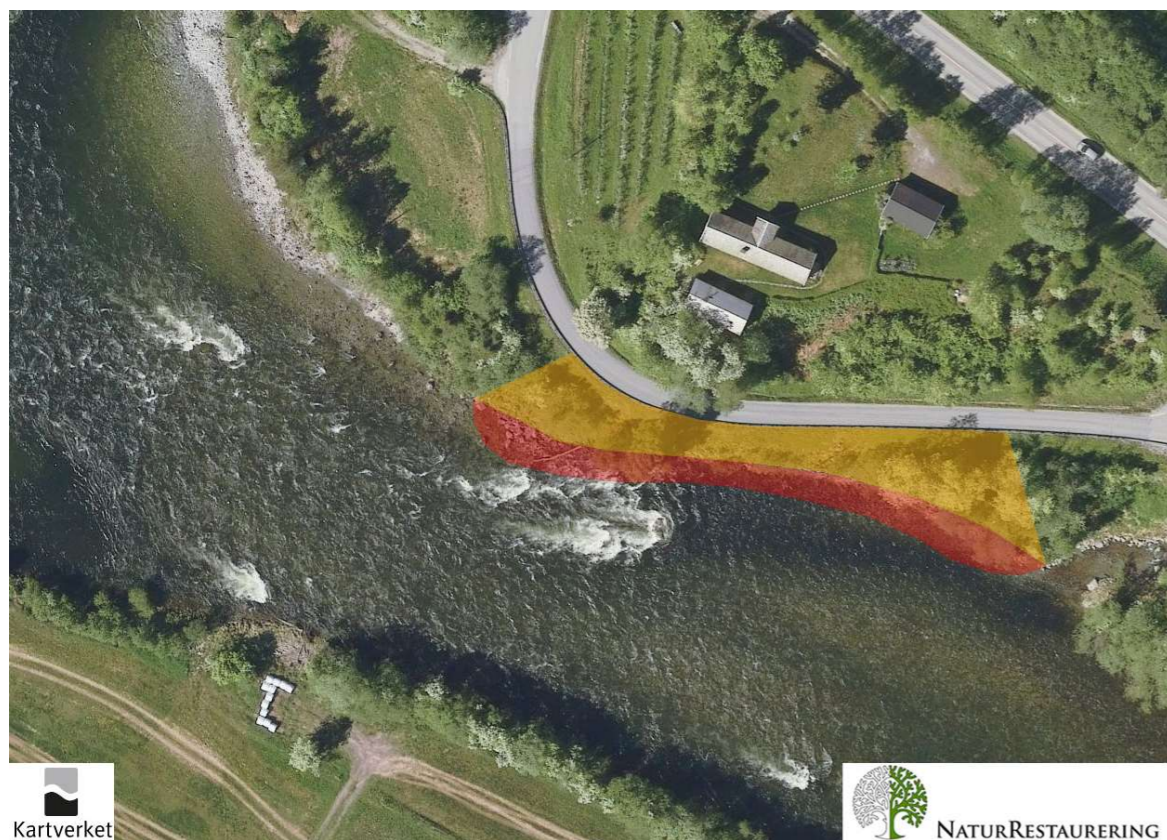
Nye brufundamenter må erosjonssikres. Det er sikret i planbestemmelser at dette skal gjennomføres så skånsomt som mulig for å verne vassdraget.

Dagens elvekanter er delvis erosjonssikret. For å oppnå tilstrekkelig lokalstabilitet og områdestabilitet i henhold til NVE's krav utløser planlagte tiltak krav om at elvebredden direkte nedenfor Falelykkja erosjonssikres.

EFLA har utarbeidet en prinsippsskisse for sikringstiltaket langs elvebredden (figur 47), og det aktuelle arealet er markert på satellittbilde (Figur 48).



Figur 47. Planlagt erosjonssikring nedenfor Falelykkja, prinsippskisse snitt, EFLA



Figur 48. Areal for planlagt sikringstiltak nedenfor Falelykkja. Rød farge indikerer tiltaksområdet som berører vassdraget direkte. Oransje farge indikerer den del av tiltaksområdet som er på tørt land. Kilde: NaturRestaurering

Grunnforholdene med kvikkleire tillater ikke graving i området der vegen ligger i dag, eller nedenfor den. Flytting av fv. 6140 – Hoåsvegen lenger fra elvbredden ville ført til siktforhold som ikke vil bli tillatt. Erosjonssikringen må derfor legges utenpå dagens terreng. Av hensyn til vassdraget bør sikringstiltak være så tilbaketrukket fra elven som mulig, slik at den ikke beslaglegger mer av det aktuelle gruntområdet enn nødvendig. Naturlig elvestein anbefales i forkant av sikringsfoten. Reetablering av kantvegetasjon oppå erosjonssikring som er på tørt land bør vurderes for å få ett mest mulig naturligt utseende.

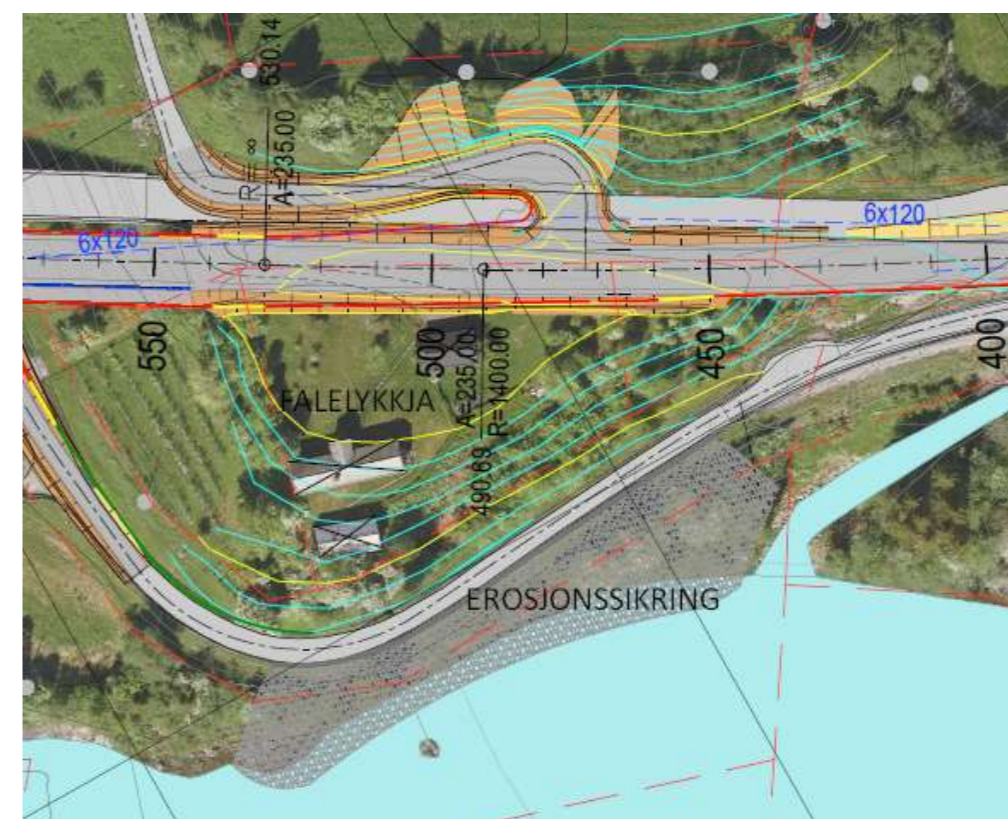
Alle tiltak krever aktsomhet og forhåndsregler i anleggsfasen ved arbeid i og ved vassdraget.

Fyllmassen skal være fri for finstoff eller avfall som kan skade livet i elva.

Erosjonssikring i elv og elvbunn er innarbeidet som sikringszone erosjonssikring H190 1, i plankart og bestemmelser.



Figur 49. Tiltaksområde sett fra bakkenivå med omtrentlig angivelse av øvre og nedre grense for sikringstiltak inntegnet med rødt. Foto EFLA

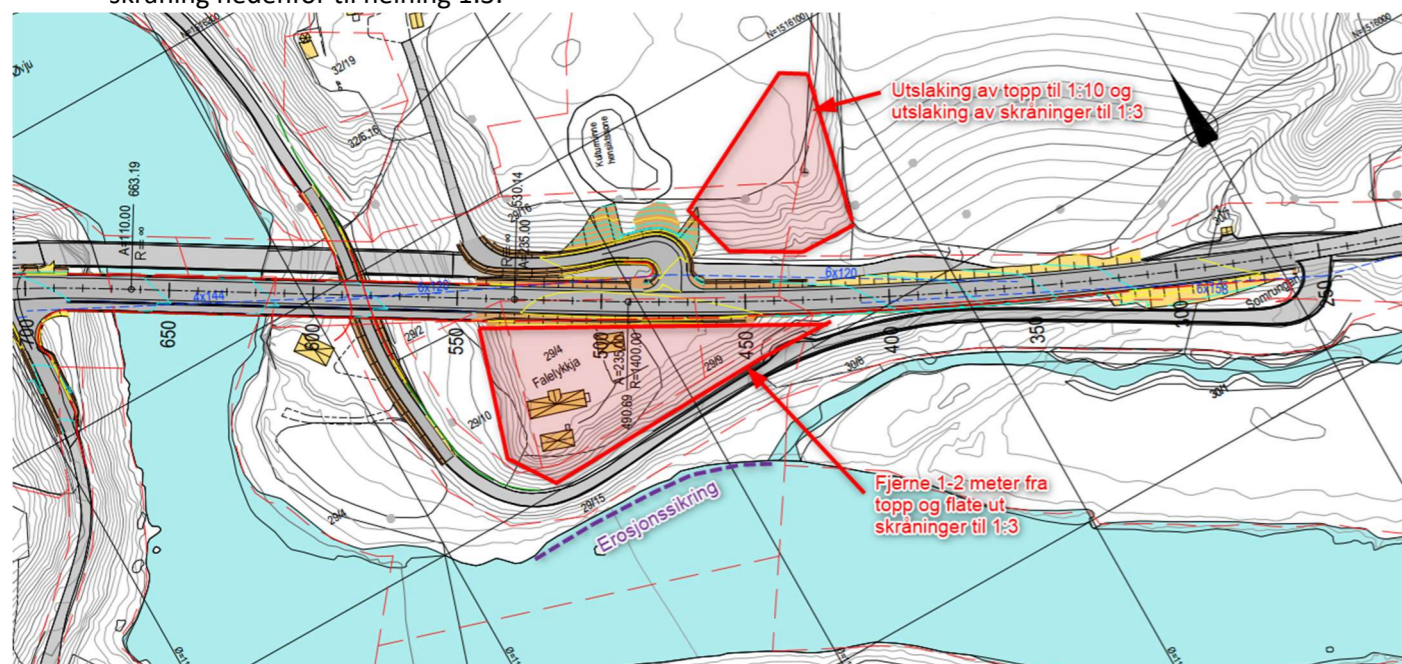


Figur 50. Planlagt erosjonssikring nedenfor Falelykkja, utklipp plan, EFLA AS

4.9 Stabiliserende tiltak i planområde bru - terrengavlastning

Området er preget av bratte skrenter, og grunnundersøkelser har påvist at skrentene delvis har lavt sikkerhetsnivå. For å oppnå tilstrekkelig sikkerhetsnivå med hensyn til områdestabilitet, er det nødvendig med terrengavlastning av 2 områder.

- Nedplanering av dyrket mark, tilhørende Brekkhaugen gård og Almhjellgården.
- Fjerning av masser på Falelykkja, ca. 2 m fra toppen av dagens situasjon tomte og tilhørende utfllating av skrånning nedenfor til helning 1:3.



Figur 51. Områdesikring i form av terrengavlastning, utklipp snitt, EFLA

Stabiliserende tiltak med terrengavlastning er sikret i plankart og bestemmelser som sikringszone Terrengavlastning H190 3-4.

Se vedlagt Geoteknisk vurderingsrapport, EFLA

4.10 Miljøoppfølging

Ved planlegging, bygging og drift av ny bru skal det gjøres tiltak for å redusere negative virkninger for naturmiljøet i og langs Driva. Minst mulig dyrka mark skal omdisponeres til vegformål. Planen stiller krav om at det skal tas særlige hensyn til vassdraget, spesielt i anleggsfasen. Utfylling og avrenning av slam/partikler kan være negativt for anadrom fisk og spisse partikler fra sprengt stein skal unngås, da disse skader gjellene på fisken.

Tiltak i vassdraget søkes gjennomført i en tid på året med lite vannføring, og dermed utenfor fiskesesongen.

Alle rigg- og anleggsområder skal tilbakeføres til tilstanden området var i før tiltaket fant sted.

Det skal tas spesielt hensyn til elvebredder i rigg- og anleggsperioden. Og områder for rigg- og anlegg langs vassdrag som tillates. har begrenset utstrekning. I deponiområdet tillates det ikke rigg- og anlegg langs elvebredden.

Planen forutsetter riving av gjenstående konstruksjoner etter eksisterende Fale bru, med unntak av fundamenter:

- Brupilarer og mellomliggende avstivingsvegger rives. Fundamentene rives ikke.
- Landkarkonstruksjoner rives ned til 1,0 meter under omliggende terreng og fylles over til terrengnivå.



Figur 52. Eksisterende brupilarer som skal fjernes. Fundamenter som ikke skal rives vil ikke være synlige

Ytre Miljøplan for anleggsfase skal foreligge jfr. krav gitt i Statens vegvesens håndbok R760. Planen skal inkludere støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturmiljø inkl vassdrag, dyrkamark, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering.

Utslipp av skadelige stoffer og avrenning fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås. Asfalt som fjernes skal deponeres på godkjent deponi eller gjenbrukes etter gjeldende retningslinjer.

Nødvendige beskyttelsestiltak iht. Ytre Miljøplan, skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

4.11 Andre forhold (rammebetingelser og bestemmelser)

Avkjørsel fra rv. 70 til gnr/bnr 32/4, 32/6, 16 og 32/19 Brekkhaugen skal opparbeides i forbindelse med at ny bru etableres.

5 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

5.1 Avvik fra overordnede planer

Planlagte tiltak for vegomlegginger krever 6 fravik fra Vegnormal N100. Fravikene er omsøkt og begrunnet, og godkjenning fra Vegdirektoratet foreligger. Behov for fravik kommer av at det er ønskelig å innpasse veglinjen til situasjonen, for å begrense terrenginngrep.

5.2 Framkommelighet, vegomlegginger

Tiltaket vil gi bedre framkommelighet på rv. 70 med to fullverdige kjørefelt og mulighet til å øke fartsgrensen til 80 km/t, fra dagens situasjon med 70 km/t. Å bygge ny bru med tilstrekkelig standard i henhold til vegnormalen, er helt nødvendig for å opprettholde trafikken som denne riksvegstrekingen mellom Kristiansund og Oppdal har og kommer til å ha.

5.3 Myke trafikanter

Sikkerhet for gående vil bedres, og det etableres hindringer og gjerder som skal bidra til at vill-kryssing over riksvegen ikke er naturlig. Sikkerheten for gående over Fale bru øker betraktelig ved at det er mulig å gå i bruas siktzone, som vil ha 3,0 meter bredde. Gangstier og vegskulder leder til/fra siktsonen fra begge sider av brua. Samlet vurdering av trafiksikkerhet for myke trafikanter er utført av rådgivende ingeniør veg, EFLA.

5.4 Byggegrenser

Byggegrense langs fylkesveger og riksveger er generelt 50 meter fra midtlinje veg på begge sider. Disse grensene er gjeldende selv om de ikke er tegnet inn i reguleringsplankartet, og gjelder langs hele strekningen. Der byggegrense ikke er vist, eller angitt i bestemmelser, er det vegloven § 29 som gjelder.

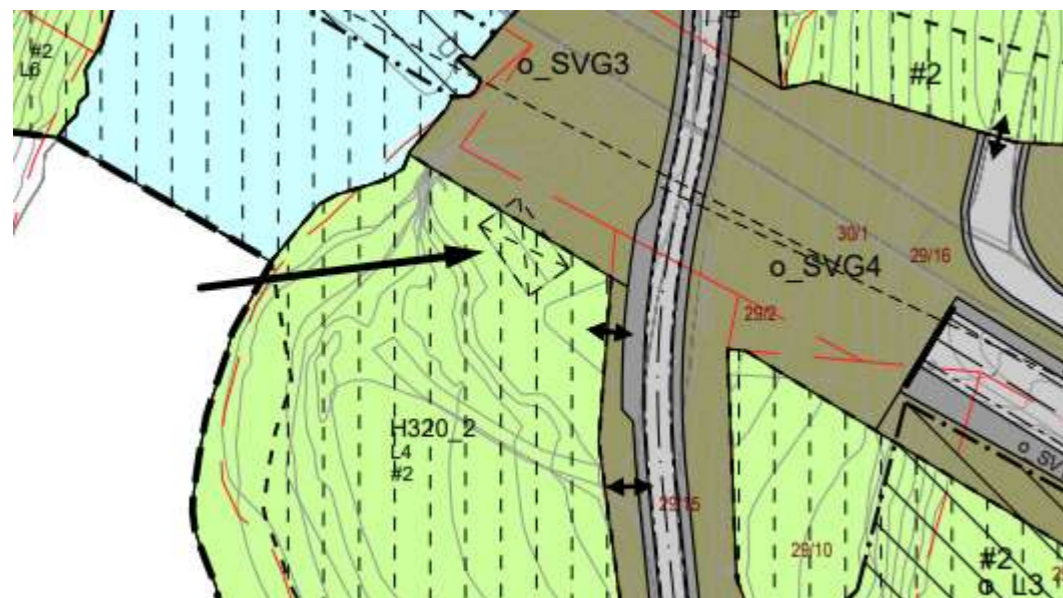
5.4.1 Berørt privat eiendom

Falelykkja, privat eiendom gnr / bnr 29/10, er registrert som bolig med tilhørende uthus og garasje.

Ny veg med tilhørende terrengskjæring vil beslaglegge deler av eiendommen, og reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Resten av eiendommen reguleres til landbruksformål. Det er avklart i planprosessen at eiendommen kan innløses/ervertes av Statens vegvesen.

Eksisterende våningshus og smie tillates revet med vilkår knyttet til dokumentasjon av kulturminner.

Garasjen, som står ved Fale bru på gnr/bnr 38/127 på det gamle landkaret, er i privat eie uten rett til grunn, og i bruk til lagring. Eier har akseptert at den kan rives og erstattes av tilsvarende garasje på hans eiendom, i henhold til privatrettslig avtale med Statens vegvesen.



Figur 53. Eksisterende garasje, i privat eie, som forutsettes revet

5.4.2 Avkjørsler og andre naboforhold

Grunnerverv skal skje i samsvar med godkjent reguleringsplan.

Mindre endringer mellom ulike arealer regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur vil kunne skje som følge av uforutsigbare forhold, som for eksempel grunnforhold eller feil kartgrunnlag.

Arealer som endrer formål fra samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur til landbruks-, natur- og friluftsmål skal opparbeides i tråd med nytt formål og tilpasses tilstøtende områder.

5.5 Landskapsbilde

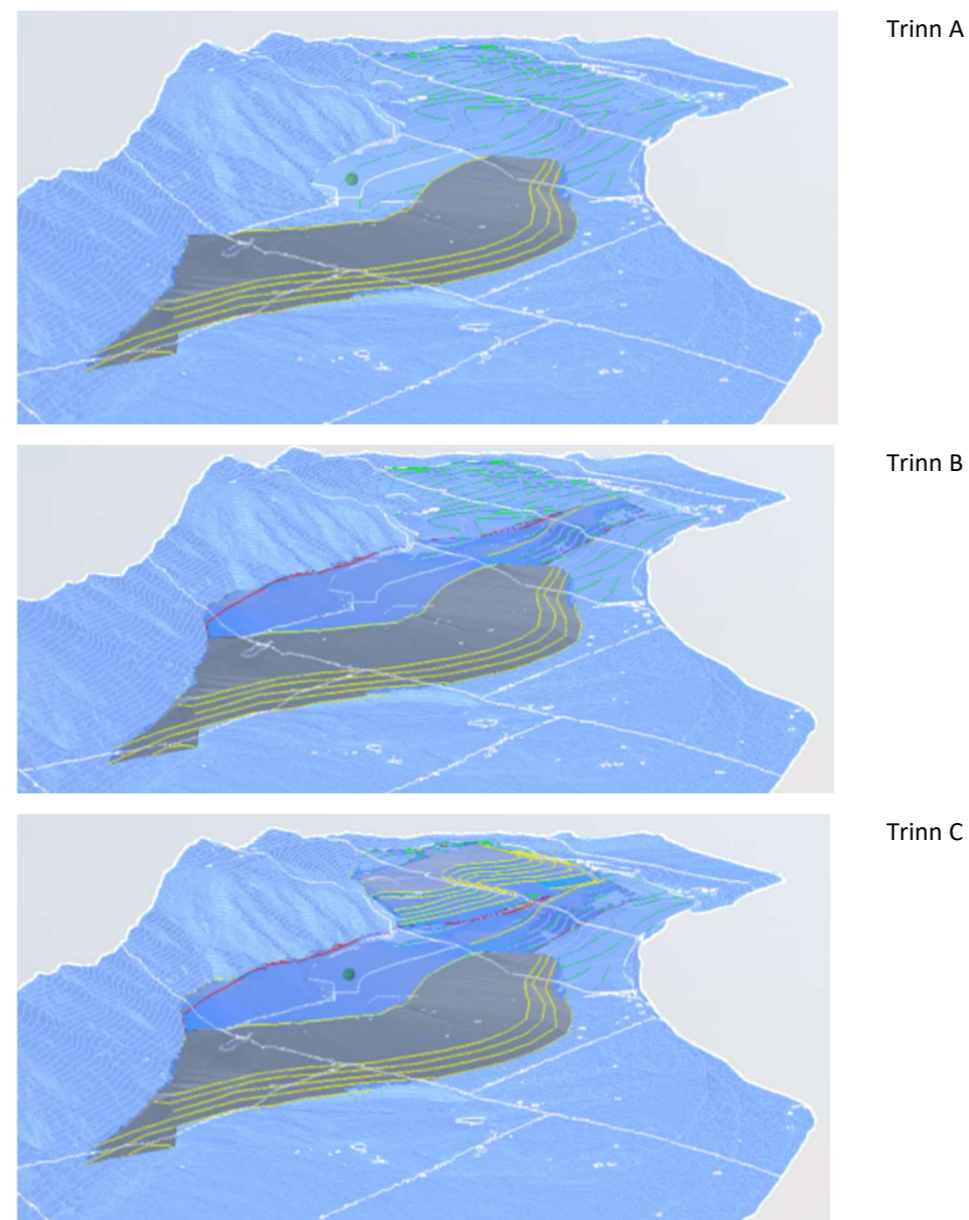
Landskapspreget vil ikke bli vesentlig endret som følge av ny bru. Ny bru legges så tett opp til eksisterende bru som mulig, på oppstrøms side. Falelykkja opparbeides som landbruksområde, og føyes sammen med omkringliggende arealer.

Linjeføring av bru og tilhørende veg, terrengformasjoner, utforming av bru og bruas materialbruk og farger bidrar til at virkningen av planlagte tiltak påvirker landskapsbildet så begrenset som mulig.

I områder der det er nødvendig å endre terrengformer i form av planering, vil nytt areal tilpasses eksisterende tilliggende terreng og vegetasjon på en slik måte at landskapspreget bevares.

5.5.1 Terrengtilpasning i deponiområdet

De deponerte massene skal tilpasses eksisterende terrengformer slik at det visuelle inntrykket av den geologiske landskapsformen/avsetningen i bakkant av deponiområdet bevares.



Figur 54. Trinnvis utfylling av deponiområde, med støttefylling i bunnen av eksisterende terrengform / skråning som første etappe.

5.5.2 Skråning vest for eksisterende bru

Her vil overkant av skjæringa ligge med helning 1:1,7, og vil dermed fremstå tilnærmet som i dag. Det planlegges landskapsmessig utforming med gress og planting av tregrupper i skråning over terrengmuren, som vil dempe virkningen av terrenginnpreget som følger den justerte veglinjen til rv.70.

5.5.3 Erosjonssikring langs elvebredden ved ny bru

Der elvebredden erosjonssikres, vil det naturlige preget forsvinne, og inngrep vil være tydelig for de som ser tiltaket på nært hold. Utstrekning av elvebredden som blir berørt i anleggsperioden eller skal erosjonssikres er begrenset og vil derfor gi svært liten virkning for landskapsbildet.

Elvebredden er i dag skogkledd, og i forbindelse med tiltakene vil man være nødt til å fjerne skog. Tiltaket vil dermed være godt synlig i anleggsperioden og frem til området er tilgrodd. På sikt vil man kunne få de samme visuelle kvalitetene som man har i dag.

5.5.4 Erosjonssikring langs elvebredden nedenfor Falelykkja

Elvebredden nedenfor Falelykkja er i dag smal og utilgjengelig, med kratt og småskog.

Erosjonssikring av denne elvebredden vil lokalt endre landskapsbildet fra dagens situasjon til en steinete overflate. Tiltaket vil ikke virke fremmedartet, men vil føye seg inn blant de mange strekkene av Driva som har samme type erosjonssikring. Over tid vil lokale forhold medføre at steiner blir mosegrodd, og ny erosjonssikring få samme preg som eksisterende.



Figur 55. Elvebreddens preg med erosjonssikring i tilsvarende situasjon nedstrøms eksisterende bru, sett fra Hoåsvegen.

5.6 Nærmiljø og friluftsliv

Ny bru vil ikke være til hinder for fritidsfiske med unntak av anleggsperioden. Elvebredden i sonen der det tillates rigg- og anlegg vil bli tilbakeført til den tilstanden den har i dag. I den grad anleggsperioden sammenfaller med fiskesesongen vil tilgang til elvebredden og standplasser påvirkes.

Turtraseen som krysser Fale bru ivaretas. Nærmiljøets behov for å krysse elva er hensyntatt og vil bli bedre enn i dagens situasjon.

5.7 Naturverdier/naturmangfold

Tiltakene i planen vil berøre naturverdier og økologiske verdier, som må sikres med hensyn og avbøtende tiltak i videre planleggingsfaser og bygge- og anleggsfase for å unngå negative effekter.

Naturrestaurering AS ved vegetasjonsøkolog har kartlagt naturtyper på land, og ferskvannsökolog har kartlagt elvemiljøet. Dokumentasjon foreligger i *Notat 2022-09-21 - Vurderinger av naturmangfold, hensyn og avbøtende tiltak*.

5.7.1 Grad av inngrep i naturmiljøet

Ny bru med tilhørende veg er lagt så tett inn mot eksisterende bru og veg som teknisk mulig, og tiltak vil bare i begrenset grad ta i bruk arealer som er verdifulle for naturmangfold i ny situasjon. Arealbehovet i bygge- og anleggsfasen vil påvirke naturverdier og det stilles krav til beskyttelsestiltak i denne fasen.

Planlagt erosjonssikring av elvebredden nedenfor Falelykkja, vil være et permanent tiltak som vil kunne påvirke elvemiljøet i Driva.

Deponiområde ligger på ett område som allerede er tatt i bruk som deponi, og tiltak som tillates i planen vil i begrenset grad påvirke naturmangfoldet. Tillatt utstrekning av deponi er gitt av hensyn til naturverdier. Tilstøtende sårbare områder skal beskyttes i bygge- og anleggsfaser.

5.7.2 Rødlistede vegetasjonsarter

Det er registrert flere større almetrær (sterkt truet, EN) innenfor planområdet for bru, og 2 asketrær innenfor deponiområde. De fleste av dem berøres ikke av planlagte tiltak, og avbøtende tiltak anses ikke som nødvendig.

5.7.3 Fremmede vegetasjonsarter

Det er registrert flere forekomster av svartelistede / *fremmede arter* innenfor planområdet. Mest alvorlig er to større populasjoner med arten kjempeslirekne (SE), samt at det i en av tilløpsbakkene er påvist kjempespringfrø, som sprer seg kraftig langs bekker og elver.

Ved graving i områder med fremmede arter må jorden behandles og fjernes svært varsomt, og kjøres til godkjent mottak. Det må sørges for at frø og plantemateriale ikke havner i vassdragene.

Svartelistede / *fremmede arter* tillates deponert i planens deponiområde, med krav om at deponering utføres i henhold til gjeldende retningslinjer.

5.7.4 Sårbart elvemiljø

Utfylling og avrenning av slam/partikler kan være negativt for fisk, og krever forebyggende tiltak i bygge- og anleggsfasen.

Forebyggende tiltak som kan bidra til å beskytte elvemiljøet:

- følge med på forventet nedbør, og være rustet i situasjoner med store mengder uønsket avrenning / utlipp
- spesielle anleggsarbeider som kan medføre økt risiko for uønsket avrenning (betongarbeider, boring/peling og graving) konsentreres til nedbørfattige perioder
- bevissthet rundt hvor utstyr lagres og rengjøres, hvor drivstoff fylles og hvilke kjemikalier som benyttes (benytte biologisk nedbrytbare oljer, smørefett, osv)
- planlegge anleggsvirksomhet som kan skade fisk utenom fiskens mest sårbare perioder:
 - Vår/sommer etter smoltutvandring er et godt alternativ for gjennomføring av arbeider i elven. Smoltutvandringen foregår mellom slutten av april og midten av juni.
 - Det er gytefisk i elva fra sent i mai til ca. april, men i begge ender av denne perioden er det snakk om et begrenset antall fisk.

- Gyteperioden er gjerne i oktober-november, og etter gyting ligger det egg i grusen som er sårbar for forurensning av finstoff.

Oversikt over tidsperioder hvor arbeid i elv og trefelling kan og ikke kan utføres basert på arters sårbarhet gjennom året. Grønn farge betyr at tiltaket kan gjennomføres, mens rød farge betyr at tiltaket ikke uten videre bør utføres i perioden. Gjennomføringen av tiltak gjelder med forbehold om at råd om avbøtende tiltak blir fulgt.

Tiltak	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Arbeid i elv/elvbredd	Anlegg OK 1/12-31/3				Smoltvandring	Anlegg OK 15/6-31/7		Klorbehandling	Anlegg OK	Gytetid		Anlegg OK 1/12-31/3
Trefelling	Trefelling		Hekkeperiode fugler					Trefelling				

Figur 56. Anbefalte tidsperioder for byggearbeider i elv og eventuell trefelling.

5.7.5 Virkninger for registrerte naturtyper

Det biologiske mangfoldet vil sikres ved at det stilles krav til at svartelistede/fremmede arter fjernes i områder der det gjøres tiltak. Av alle registrerte rødlistede almetrær er det 2 trær som ligger for nært planlagt veg til å kunne bevares.

Ut over dette vil ikke planlagte tiltak få uønskede virkninger som forringer naturverdier.

5.7.6 Virkninger for elvemiljø, fisk og ferskvannsdyr

Vassdraget kvalitet vil ikke bli varig endret, som følge av tiltaket.

Det er sikret i planens bestemmelser at erosjonssikring i elvbunn og langs elvbredd skal være fri for finstoff eller avfall som kan skade livet i elva og at det ikke er tillatt med tiltak i elva og langs elvbredd som er skadelig for det biologiske mangfoldet eller reduserer vassdragets økologiske funksjon.

Virkningen av å etablere erosjonssikring nedenfor Falelykkja er vurdert av fagrådgiver for naturmangfold; NaturRestaurering AS.

For berørt elvestrekning i planområdet ved Falelykkja er det ikke identifisert viktige gyteområder for anadrom fisk (NRAS, 2022), og erosjonssikring her forventes ikke å forringe nåværende økologiske funksjon med hensyn til gyting. Sikringstiltak som berører vassdraget direkte, er identifisert som et mulig oppholdssted for ungfisk.

Sikring av ustabil skråning i planområdet vil gi lavere risiko for utglidning og ras i fremtiden, og kan således ha en beskyttende funksjon for viktige gytearealer for anadrom fisk nedstrøms, eksempelvis ved utløpet av Øvjuhølen like nedstrøms Fale bru (NRAS, 2022).

5.8 Kulturminner og kulturmiljø

5.8.1 Virkninger for kulturminner Falelykkja

Våningshuset og Smia på Falelykkja innehar verdier som kulturmiljø og særlige hensyn skal tas ved rivning for å sikre at historiske spor er dokumentert.

Kulturminnehjelp AS ved Ellen M Devold har utført tilstandsanalyse. Dokumentasjon foreligger i Rapport 001 – Falelykkja gnr/bnr 29/4 og 29/10. Tilstandsanalyse nivå 1 og dokumentasjon. Datert 10.06.2022, revidert 22.06.2022.

Det er gjennomført tilstandsanalyse NS3424 nivå 1 av våningshus og Nerstu med smia. Husene slik de er oppført og ombygget er referanse for tilstandsgrad.

Reguleringsplanen forutsetter at Falelykkja ikke blir bevart, men de kulturmiljøverdiene som smia og våningshuset representerer betyr at det tas særlige hensyn ved rivning. Smia dokumenteres med foto, og løst inventar som kan være av interesse for tradisjonshåndverk, tas vare på. Gamle bygningsdeler i våningshuset avdekkes ytterligere for eventuelt å kunne komme til nytte for gjenbruk. Kyndige tradisjonshåndverkere skal knyttes til riveprosessen.

5.8.2 Virkninger for arkeologiske funn –automatisk fredet

Alle planlagte tiltak i planen ligger utenfor sikkerhetssone rundt automatisk fredet kulturminne, og kulturminnet vil ikke berøres.

5.9 Naturressurser / landbruk

Hele elvestrekningen i Driva er viktig for fiske. Etter en fullskala klorbehandling (2022) forventes det at fisket blir som i tidligere år. Planlagt bygging skal sikre at muligheten ikke forringes.

5.10 Støy

Vegtrafikkstøyberegninger og vurdering av konsekvenser for støy som følge av nye Fale bru.

Trafikkunderlag for Rv. 70 er mottatt fra Statens vegvesen. Det er lagt til grunn en fremskrevet trafikk situasjon, 20 år etter antatt åpningsår 2025.

VEGSTREKNING	ÅDT I 2045 [kjøretøy/døgn]	TUNGTRAFIKK-ANDEL [%]	SKILTET FARTSGRENSE [km/t]
Rv. 70	1970	13	80

Figur 57. Trafikkforutsetninger for støyberegninger, iht støyrapporten

Anleggsmaskiner vil utføre støyende arbeid i bygg- og anleggsperioden.

Spunting og peling i forbindelse med fundamentering av ny bru, massetransport mellom anleggsområde og massedeponi, samt riving av eksisterende bru, antas å være de prosessene av størst betydning for støy i anleggsperioden. Krav til håndtering av støy i anleggsperioden er sikret i bestemmelsene.

Mindre støyreduserende tiltak for uteoppholdsreal for eiendom med eksisterende bolig; Brekkhaugen (gnr/bnr29/2) er vurdert. Grunneieren anser at tiltak ikke er ønskelig, og vurderte tiltak er derfor ikke innarbeidet i planforslaget..

Se vedlegg RAP-001-V02 Støyvurdering Fale bru, EFLA

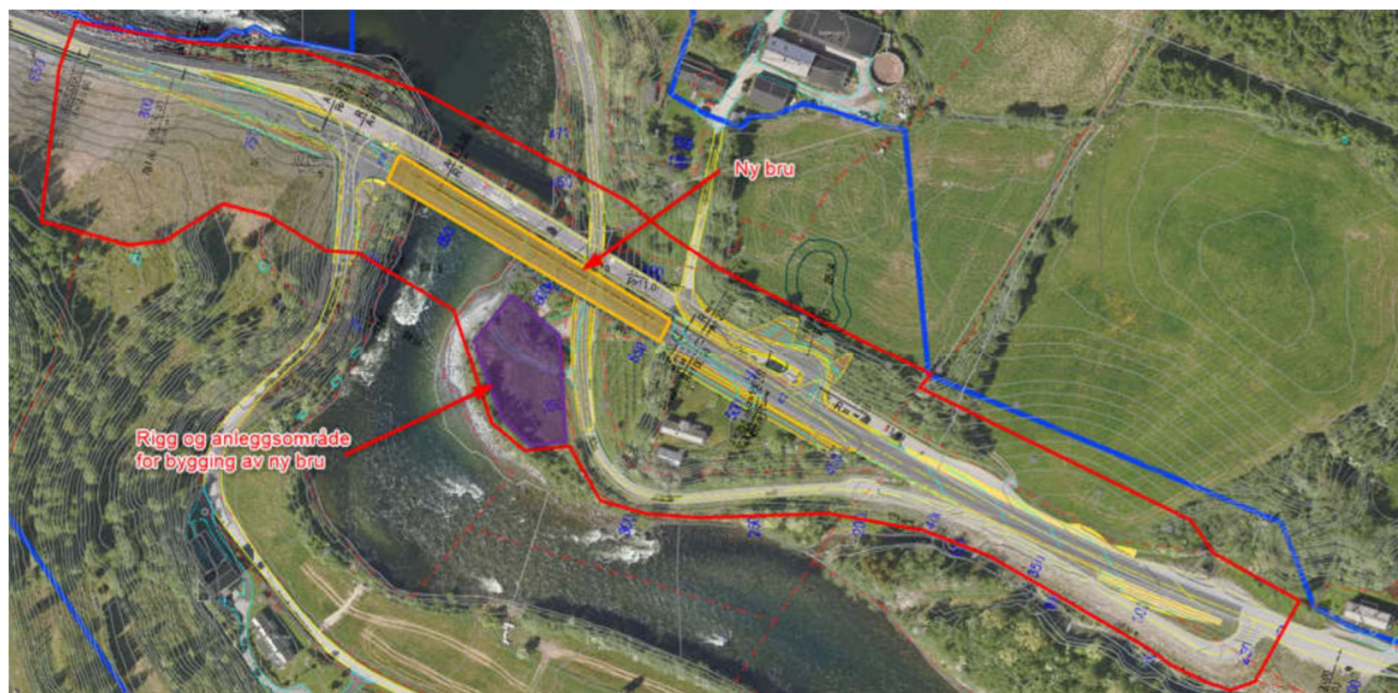
5.11 Massehåndtering og aktuelle deponiområder

Alle masseuttak fra terreng som er nødvendig for å etablere Fale bru, kan deponeres i deponiområdet ved Røyhjellen gård. Regulering av deponiområdet er en del av planforslaget. For Fale bru er det foreløpig beregnet behov for å deponere 46.000 m³ masse. I tillegg kan deponeres ca. 7.000 m³ masse fra midlertidige deponier som ligger langs rv.70. Det reguleres for ytterligere deponering av ca. 31.000 m³ fra andre veganlegg i fremtiden. Også deponering av svartelistede arter kan gjennomføres her, forskriftsmessig innkapslet i annen masse.

For å flytte massene som skal deponeres til deponi området må de transporteres ca. 2 km etter Fv. 6140, Hoåsveien. Veien er en enfelts veg og ikke bygget for tungtrafikk. Entreprenør må vurdere om veien trenger forsterkning for massetransport samt at behov for ekstra møtelommer må vurderes. Etter at massetransport er ferdig må veien restaureres til samme tilstand som før byggeperioden eller til akseptabel tilstand i samråd med veieier.

5.12 Anleggsperioden

Det forventes at byggeperioden for prosjektet strekker seg over et og halvt til to år. Bygging av brua er den mest tidskrevende arbeidsperioden og det er begrensninger for arbeider i elva. Planlegging rundt tidsvinduer hvor arbeider i elva tillates kan påvirke endelig byggeperiode.



Figur 58. Oversikt med anleggsområdets avgrensning. EFLA

De mest merkbare arbeidene vil bli pelearbeider i elva, montering av brubjelker og bygging av overbygning. Det vil også bli betydelig transport av gravemasser langs Hoåsvegen fra veganlegget til deponiområde et par kilometer nedenfor brustedet. Anleggsarbeidene avsluttes med riving av dagens bru, og reetablering av terrenget rundt.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) legges til grunn.

Det skal tas hensyn til at det er behov for tungtransport til landbruksbedriftene i området, under hele anleggsperioden.

5.13 Klimapåvirkning (påvirkning av ytre miljø)

Det stilles som krav i bestemmelser at Ytre Miljøplan for anleggsfase skal foreligge jfr. krav gitt i Statens vegvesens håndbok R760. Planen skal omfatte støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturmiljø inkl. vassdrag, dyrkamark, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering. Statens vegvesen vil utarbeide klimabudsjett for Fale bru - prosjektet.

Utslipp av skadelige stoffer og avrenning fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås. Asfalt som fjernes skal deponeres på godkjent deponi eller gjenbrukes etter gjeldende retningslinjer.

Nødvendige beskyttelsestiltak iht. Ytre Miljøplan, skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

5.14 Konsekvenser for næringsinteresser

I anleggsfasen vil muligheter for å bruke elvebredden som standplass for laksefiske, like under eksisterende og ny bru begrenses noe. Tiltak i vassdraget søkes gjennomført i en tid på året med lite vannføring, og dermed utenfor fiskesesongen.

Elvebredden og tilgang til elvebredden i deponiområdet skal ikke berøres for ferdig tiltak eller i anleggsfase, og får liten konsekvens for laksefiske.

5.15 Interessemotsetninger

De mest berørte naboene for ny bru, Brekkhaugen gård og Falelykkja har meldt inn egne interesser, som er innarbeidet i planforslaget. Egne fagressurser hos Statens vegvesen for grunnverv utbygging er ansvarlig for dialogen.

For deponiområdet tilhørende Røyhjellen gård, er grunneiers interesser og ønsker ivaretatt.

Eksisterende garasje, nært ny bru på østsiden av elva (på det gamle brolandkaret) må rives. Det er inngått avtale med eier av bygget om erstatning i form av ny garasje på eiers egen grunn.

5.16 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Det er ikke avdekket forhold som er til hinder for å regulere og bygge ny Fale bru på rv. 70. Ny bru er nødvendig for å opprettholde en vegstandard som tåler både dagens og fremtidig trafikk på strekningen mellom Kristiansund og Oppdal. Standard på dagens bru er allerede i kritisk dårlig tilstand, og hvis / når standarden går ytterligere ned vil vegen bli stengt for større kjøretøy.

Plassering av bru like oppstrøms for eksisterende bru, forutsettes fundamentering i grunn med kvikkleire og vil kreve stor aktsomhet i byggefase. Plasseringen er tilpasset at dagens bru skal være i bruk helt til ny bru kan tas i bruk. Dette er viktig for å unngå negative virkninger interimsløsninger kan gi med hensyn til lengere byggetid, vesentlig større areal for rigg- og anlegg, byggekostnader og mer omfattende inngrep i naturmiljøet.

Tillatt område for rigg- og anlegg er snevret inn så mye som mulig, som tiltak for å begrense inngrep i naturmiljøet langs elveløp og elvebredder.

Behovet for ny bru, og hensynet til at vegstrekningen ikke kan stenges i byggefase, begrenning av inngrep i naturmiljøet, veies tyngre enn kompleksiteten det gir å fundamenterer ny bru i fareområde for kvikkleireskred, og gjennomføring av sikkerhetstiltak knyttet til erosjonssikring av elvebredd og utslaking av for bratte skråninger.

6 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

I ROS-analysen er mulige uønskede hendelser ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger **for** og virkninger **av** planforslaget.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Fale bru på rv. 70 i Sunndal kommune. Planforslaget viser ny bru og tilhørende tiltak, inkl. anleggsfase.

Denne ROS-analysen baserer seg på dialog med planmyndigheten, kjent kunnskap om planområdet og SVVs egen sjekkliste for ROS-analyser ved vegplanlegging, i tillegg til nye utredninger av grunnforhold, overvann/vassdrag m.fl.

Det er vurdert at relevante tema å vurdere i en ROS-analyse for Fale bru er grunnforhold med skredhendelser og ras, flom, trafikksikkerhet og framkommelighet, støy og anleggsperioden.

Tema knyttet til sårbarhet er beskrevet og vurdert i egne rapporter og oppsummert i planbeskrivelsen

Det er ikke avdekket forhold som er til hinder for å regulere og bygge ny Fale bru på rv. 70.

ROS-analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreducerende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker.

Flertallet av hendelsene har havnet i gul kategori. En hendelse knyttet til kvikkleire i området, og risiko i anleggsperiode er vurdert til rød kategori, og tiltak for videre prosjektering og gjennomføring er sikret i planbestemmelsene. Flere av hendelsene innebærer fare, men sannsynligheten er lav for at hendelsene skal

inntreffe. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige tiltak vurdert for foreslått sikret i planbestemmelser.

Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres.

Ved gjennomføring av påkrevde tiltak og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

Se vedlegg ROS-analyse Fale bru- Rv.70, Pir II

7 Gjennomføring av forslag til plan

7.1 Framdrift og finansiering

Det kan forventes at utbygging av tiltaket vil ta omtrent to år. Byggestart er forventet i 2025. Kostnadene finansieres av Statens vegvesen. Anslag skal gjennomføres i løpet av 2023.

7.2 Utbyggingsrekkefølge

Vegtiltaket skal bygges ut som et samlet tiltak. Omlegging av kryss og avkjørsler samt stabiliseringstiltak, erosjonssikring og støytiltak må gjøres samtidig med bygging av ny bru.

Deponiområdet skal kunne utnyttes til å deponere masser fra flere vegtiltak på RV70 enn de som planlegges for Fale bru, og ferdigstilling av dette området skal være uavhengig av tiltak for å gjennomføre Fale bru.

7.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling i anleggsfasen vil skje i samsvar med godkjent arbeidsvarslingsplan, utarbeidet av entreprenør og godkjent av Statens vegvesen. Planlagte anlegg ligger tett inn på eksisterende bru og veg. Eksisterende bru skal kunne være i bruk i anleggsperioden for ny bru. Tiltaket må kunne bygges uten at det blir stengt for gjennomfartstrafikk på rv. 70 i lengre perioder. Tilkomst til berørte eiendommer må ivaretas på en tilfredsstillende måte i hele anleggsfasen.

7.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Det er i reguleringsbestemmelsene stilt krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan (YM-plan) før vegtiltaket skal gjennomføres. Denne skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. YM-planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R760 "Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt" setter krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan før utbygging på alle prosjekt.

Særskilte miljøutfordringer innenfor planområdet er:

- Forurensing av elv i bygge- og anleggsfase
- Rasfare i bygge- og anleggsfase

8 Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill

8.1 Kunngjøring, varsling og innspill til planarbeidet

Igangsatt regulering ble kunngjort i Driva og Aura avis og på internett, www.vegvesen.no/vegprosjekter og www.sunndal.kommune.no.

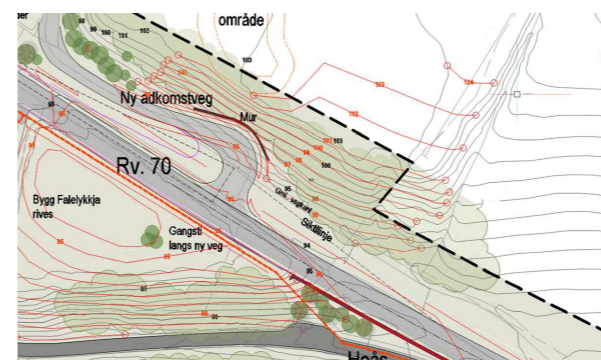
Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 14.6.2021.

Grunneier og berørte offentlige myndigheter ble varslet om utvidet plangrense for deponiområde per brev datert 8.3.2022.

Geotekniske vurderinger, basert på nye grunnundersøkelser (2023) gir anbefalinger om avlastning av terreng for å øke områdesikkerheten.

Mindre deler av arealet som bør avlastes/nedplaneres ligger utenfor varslet planavgrensning. Eiendommer som vil bli berørt er gnr/bnr 29/13, del av Brekkhaugen gård og gnr/bnr 30/1, del av Almhjellgården. Berørte grunneiere må derfor varsles muntlig og skriftlig.

Arealet er i dag i bruk som dyrka mark og bratt skråning med vegetasjon. Arealbruk vil være uendret etter nedplanering og tilhørende tilbakeføring. Arealet på dyrket mark vil ikke være brattere enn 1:10. Opparbeiding av terreng vil skje i samråd med grunneiere.



Figur 59. Gnr/bnr 29/13 og 30/1, eksisterende situasjon, med planlagt endring av terreng vist med rød strek.



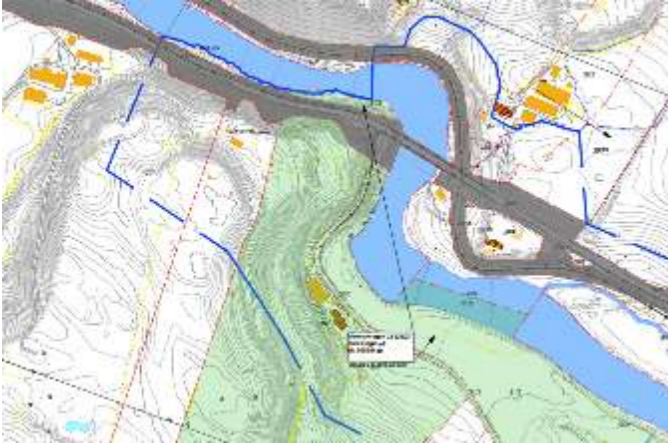


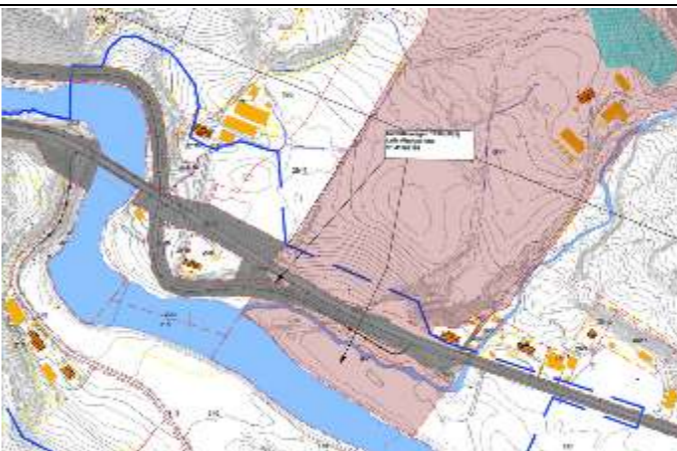

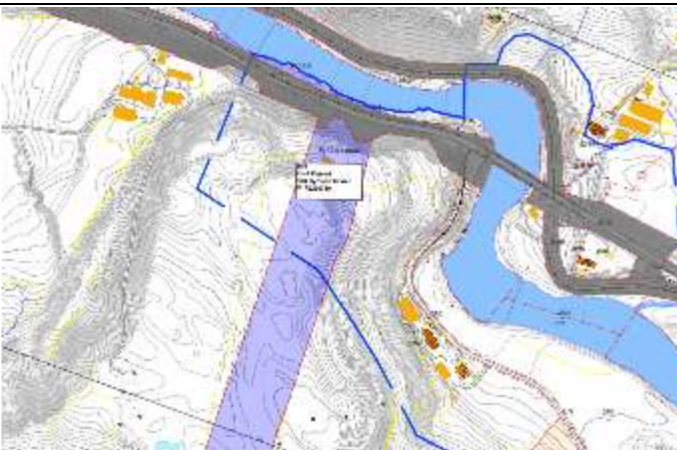
Figur 60. Gnr/bnr 29/13 og 30/1, utklipp fra plankart. Varslet planavgrensning er vist med blå strek.

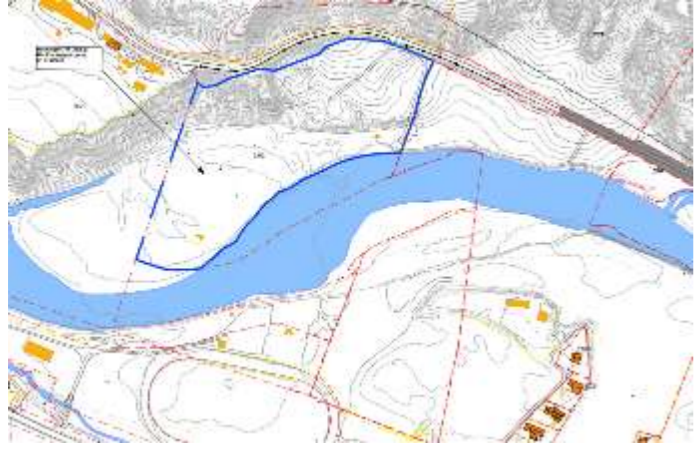
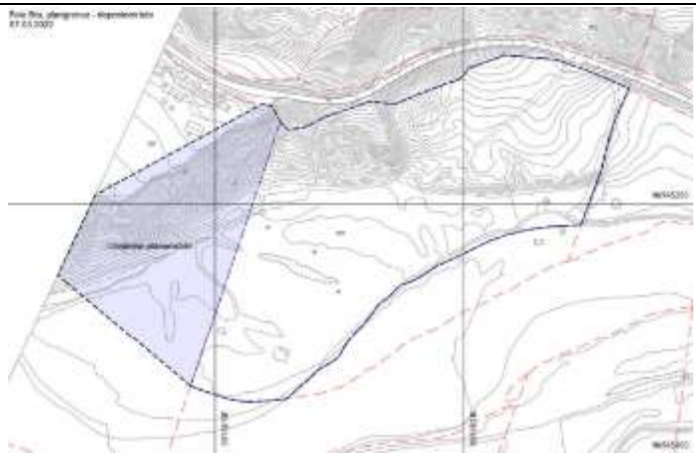
I uformelt møte med Sunndal kommune 16.12.2022 ble behov for informasjonsmøte diskutert. Sunndal kommune peker på at det vil være behov for dialogmøter med alle berørte grunneiere. Åpent møte er mindre hensiktsmessig i forkant av politisk behandling / offentlig høringsperiode.

Statens Vegvesen, avdeling for grunnerverv, er ansvarlig for organisering av dialogmøter med grunneiere i samarbeid med arealplanrådgiver Pir II.

Notat fra dialogmøter foreligger og er kort referert i oversikten under.

BERØRTE GRUNNEIERE:	EIENDOMSINFORMASJON / GJENNOMFØRTE DIALOGMØTER (TEAMS-MØTER):
	<p>SUNNDALSVEGEN 1574 - BREKKHAUGEN - gnr/bnr 32/4, 19 - gnr/bnr 29/2, 13 (- gnr/bnr 32/6, 16)</p> <p>Flere dialogmøter er gjennomført i regi av Statens vegvesen.</p> <p>Dialogmøte knyttet til endret plangrense for planlagt terrengavlastning ble gjennomført i regi av Statens Vegvesen 23.03.2023.</p> <p>Skriftlig varsel om mindre endring av plangrense ble sendt fra Statens vegvesen, i etterkant av dialogmøte.</p>
	<p>SUNNDALSVEGEN 1573 - FALELYKKJA - gnr/bnr 29 / 4 og 10</p> <p>Grunneier i matrikkel er død, interessene ivaretas av grunneiers bror med sin advokat som begge er bosatt på Ringerike.</p> <p>Statens vegvesen inviterte til dialogmøte. Møtet ble gjennomført 14.02.2022.</p> <p>Det har også vært dialog mellom grunneiers representant og Statens vegvesen i etterkant av dialogmøtet.</p>
	<p>VERMØYVEGEN 31 - gnr/bnr 31/2</p> <p>Statens vegvesen inviterte til dialogmøte. Dialogmøte ble gjennomført 14.02.2022</p> <p>Grunneier har ingen merknader til igangsatt planarbeid.</p>

	<p>ALMHJELLGÅRDEN - SUNNDALSVEGEN 1616 - gnr/bnr 30/1</p> <p>SVV inviterte til dialogmøte. Dialogmøte ble gjennomført 24.02.2022</p> <p>Grunneier har ingen merknader til igangsatt planarbeid.</p> <p>Dialogmøte knyttet til endret plangrense for planlagt terrengavlastning ble gjennomført i regi av Statens Vegvesen 23.03.2023.</p>
	<p>SUNNDALSVEGEN 1503 - gnr/bnr 31/1</p> <p>Statens vegvesen inviterte til dialogmøte. Dialogmøte ble gjennomført 24.02.2022</p> <p>Grunneier har ingen merknader til igangsatt planarbeid.</p>
	<p>SAMEIE LANGS SUNNDALSVEGEN - gnr/bnr 36/1, 3, 5</p> <p>Statens vegvesen inviterte til dialogmøte. Grunneiere så ikke behov for møte, og møte er ikke gjennomført.</p>

	<p>DEPONIOMRÅDE HOÅSVEGEN 785 - gnr/bnr 33/1og2</p> <p>Statens vegvesen inviterte til dialogmøte. Dialogmøte ble gjennomført 14.02.2022.</p> <p>I møtet kom det frem at grunneier ønsket at det ble mulig å deponere masser som støttefylling inn mot eksisterende terrengkråning.</p> <p>Planområdet ble som følge av dette utvidet. Utvidet planområde ble formelt varslet 08.03.2022.</p>
	<p>UTVIDET DEPONIOMRÅDE HOÅSVEGEN 785 - gnr/bnr 33/1og2</p> <p>Utvidet planområde ble formelt varslet 08.03.2022, dialog med grunneier ble gjennomført i forkant av utsendelse varsel.</p>

8.2 Sammenheng av merknader med kommentarer

I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet 9 innspill, hvorav 7 fra regionale myndigheter og 2 fra beboere i området.

Merknader med kommentarer er oppsummert her:

NR	INNSPILL/MERKNADER	KOMMENTARER
01	<p>Statsforvalteren i Møre og Romsdal 30.06.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fremmede arter langs fv. 6140, må hensyntas. 2. Driva som nasjonalt fiskevassdrag, skal beskyttes 3. Deponiområde ved Røyhjellen må ta hensyn til vassdraget 4. Landbruksjord skal ivaretas til fortsatt matproduksjon. 5. Krav om ROS-analyse 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Omfanget er utredet i planarbeidet og krav til håndtering av fremmede arter er sikret i planbestemmelser. 2. Sårbarhet og nødvendige hensyn til Driva er utredet av fagrådgiver Naturrestaurering, krav til bygge- og anleggsfasen er sikret i planbestemmelser. 3. Sårbarhet er utredet og hensyn til vassdraget er innarbeidet i planforslaget. 4. Planen sikrer at landbruksjordområder ved bru og i deponiområdet, skal reetableres med egnet toppdekke og videreføres som landbruksjord. 5. ROS-analyse er gjennomført og tiltak er sikret i bestemmelser.

02	<p>Statsforvalteren i Møre og Romsdal 28.03.2022</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deponiområde er et geosted 2. Viser ellers til tidligere innspill, 30.06.2021 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planforslaget sikrer at det visuelle inntrykket av den geologiske landskapsformen bevares.
03	<p>Møre og Romsdal Fylkeskommune 09.07.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Massebalanse og behov for permanent massedeponi må utredes. 2. Fv. 6140, planer for anleggstrafikk og at veg må settes tilbake i den standen den var før tiltaket om skadet. 3. Sikring av automatisk fredede kulturminner 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deponiområdet reguleres til permanent deponi for å håndtere masseoverskudd fra omkringliggende vegprosjekter. 2. Utbedring og istandsetting av Fv. 6140 etter at bygge- og anleggsperioden er avsluttet er sikret som rekkefølgekrav i planforslaget 3. Håndtering av verneverdier jf pbl §12-7 er sikret i planbestemmelser.
04	<p>Møre og Romsdal Fylkeskommune 16.03.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til fråsegn 09.07.2021 	
05	<p>Norges Vassdrag og Energidirektorat (NVE) 05.07.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hensyn til vassdrag og allmenne interesser i vassdrag. Avklares etter vannressursloven. Det må vurderes tiltak for deponiområde på lik linje med bruområdet. 2. Flom og erosjon, bru må dimensjoneres iht. til flomfare. Flomforhold for deponiområde og tilhørende tiltak skal vurderes. 3. Skredfare i bratt terreng 4. Geoteknikk/grunnforhold 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bruområdet og deponiområdet har separate planbestemmelser, der det stilles krav om at hensyn til vassdrag i bygge- og anleggsfasen skal følges opp i plan for ytre miljø iht SVV håndbok R760. 2. Vurderes i geoteknisk vurderingsrapport og hydrologi rapport og avklares i prosjekteringsfase med hydrolog. Soner for flomfare og erosjonssikring er angitt på plankart. 3. Vurderes i geoteknisk vurderingsrapport og i ROS-analyse. Ras- og skredfare og faresone kvikkleire er angitt på plankart med tilhørende bestemmelser. 4. Kvikkleiresone er merket på plankart i samråd med geotekniker. Tiltak vurderes iht. veileder 1/2019 «sikkerhet mot kvikkleireskred». I planbestemmelser stilles det krav til geoteknisk prosjektering og oppfølging. Geoteknisk vurderingsrapport følges av utvidet 3.partskontroll, som følger planforslaget.
06	<p>Norges Vassdrag og Energidirektorat (NVE) 15.03.2022</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til innspill 05.07.2021, det skal gjøres tilsvarende vurderinger for deponiområde som bruområdet 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grunnforhold/aktsomhet flom i deponiområdet undersøkes og vurderes som del av planforslaget.

07	<p>Mattilsynet 07.07.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SVV må kartlegge berørte drikkevannsforsyninger og tar hensyn til disse under byggeperioden. Viser til vannforskriften. 2. Spredning av fremmede arter. 3. Akvakultur, gyrodactilus salaris. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Omhandles i hydrologi og VAO-rapport, drikkevannsforsyninger er registrert. Hensyn tas i utarbeidelse av byggeplan. 2. Håndtering av fremmede vegetasjonsarter er sikret i planbestemmelser. 3. Hensyn til igangsatt prosjektet som skal nedkjempe parasitt i vassdraget og til det biologiske mangfoldet i elva er vurdert og hensyntatt.
08	<p>Nabo Vermøyvegen 25-31 10.07.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønske om massedeponi på sin tomt. 2. Dårlig sikt på kryss Vermøyvegen/Riksvegen 3. Ønsker om opprusting av Vermøyvegen 4. Støv og støy under anleggsperioden 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deponering av masser skal gjøres på avsatt deponiområde merket i plankart. 2. Veg er prosjektert og mulige fravik er omsøkt og godkjent av Vegdirektoratet. 3. Ny støttemur mot vegkryss er planlagt, og mulig oppgradering av veggen er diskutert med Sunndal Kommune. 4. Krav til plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen er sikret i bestemmelser.
09	<p>Nabo Sunndalsvegen 1622 gnr/bnr 29/6 11.07.2021</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker ikke utbygging av G/S veg da dette beslaglegger grunneiers tomt. 2. Problemer med overvann fra nabotomt (grendehuset). 3. Ønsker å beholde stabbur 2m fra tomtegrense. 	<p>Innspillene er knyttet til deler av eiendommen til Sunndalsvegen 1622 som er omfattet av gjeldende regulering r20120210. Planområdet for ny Fale bru omfatter ikke denne eiendommen, og innspillene er derfor ikke vurdert i planarbeidet.</p>

9 Vedlegg

1. **Tegningshefte, EFLA og Pir II**
2. **Støyvurdering, EFLA**
3. **Hydrologi og VAO, EFLA**
4. **ROS-analyse, Pir II**
5. **Geoteknisk vurderingsrapport, EFLA**
6. **Utvidet kontroll av geoteknisk vurdering, GRUNNTEKNIKK**