

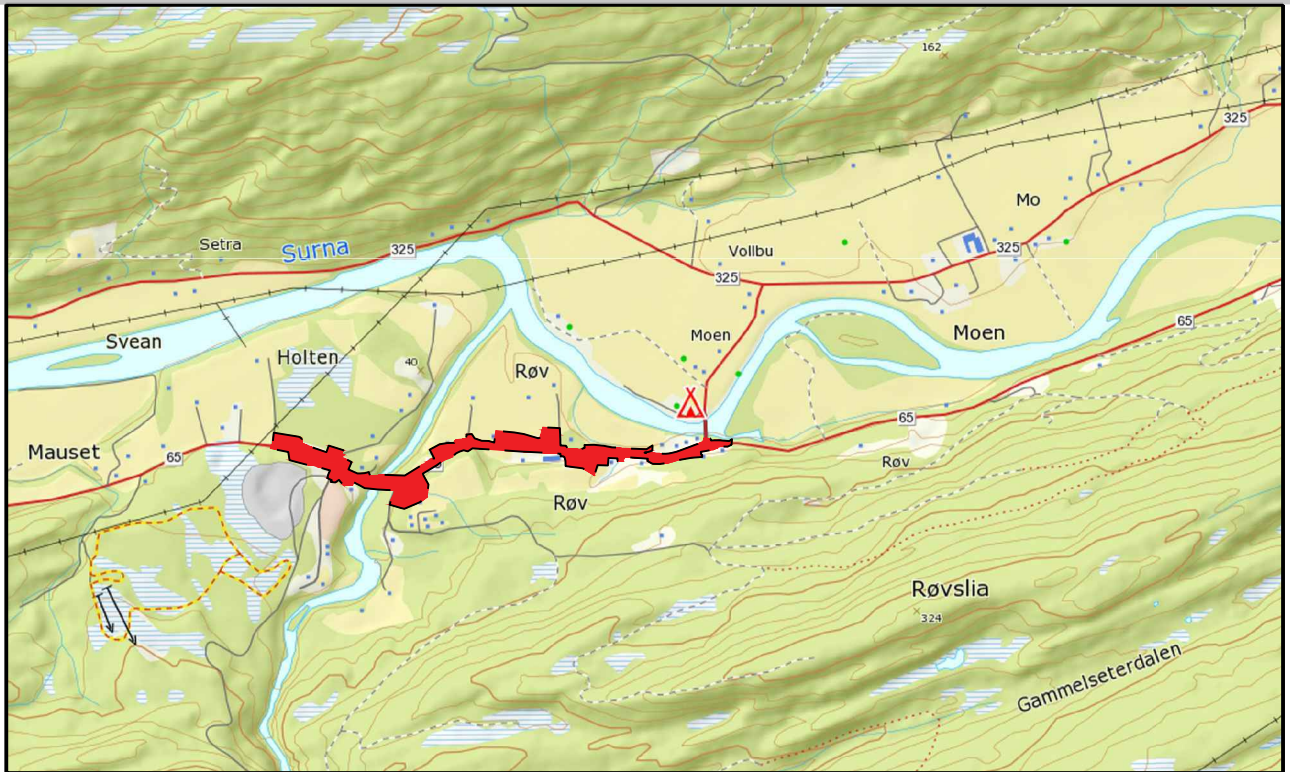


Statens vegvesen



Surnadal kommune

## PLANOMTALE



# REGULERINGSPLAN

Fv 65 Hp 03

## Vindøla - Røv

Surnadal kommune

## FORORD

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Surnadal kommune utarbeidd reguleringsplan for fv 65 Vindøla - Røv. Planen omfattar fv 65 i ei lengde på omlag 1 500 meter, og legg til rette for å etablere gang- og sykkelveg på strekninga.

Reguleringsplanen skal vise tiltaket og bruk av dei areala som blir nytta. Reguleringsplan er nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Prosjektgruppa i Statens vegvesen har utanom ein prosjektleiar bestått av personer med følgjande fagansvar: vegplanlegging, geoteknikk, utbygging, drift/vedlikehald og grunnerverv. Frå adminisstrasjonen i Surnadal kommune har Håvard Stensønes vore med.

Oppstart av planarbeidet blei meldt i oktober 2015. Det blei samtidig sendt brev med varsel om oppstart til grunneigarar, organisasjonar og offentlege etatar.

Etter vedtak i Surnadal kommune ved Hovudutvalet for teknikk miljø og næring (HTMN) xx.xx.2017, sak xx/17, legg Statens vegvesen planforslaget ut til offentlig ettersyn. Planforslaget ligg på følgjande stader:

- Surnadal kommune, Rådhuset
- Statens vegvesen, Fylkeshuset, Molde
- Internett: [www.surnadal.kommune.no](http://www.surnadal.kommune.no) eller [www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter)

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

Statens vegvesen mottar og vurderer alle merknader til planforslaget i samarbeid med Surnadal kommune. Planen blir etter det handsama i kommunen. Kommunestyret i Surnadal kommune vedtar planen. Partar eller andre med rettsleg klageinteresse kan klage på kommunestyret sitt vedtak innan tre veke. Fylkesmannen avgjer klagen.

Desse kan svare på spørsmål om planen:

Statens vegvesen ved Bjarne Otnes

e-post: [bjarne.otnes@vegvesen.no](mailto:bjarne.otnes@vegvesen.no)

telefon: 71 27 48 69

Surnadal kommune ved Håvard Stensønes

e-post: [havard.stensones@surnadal.kommune.no](mailto:havard.stensones@surnadal.kommune.no)

telefon: 979 78 216

## INNHALD

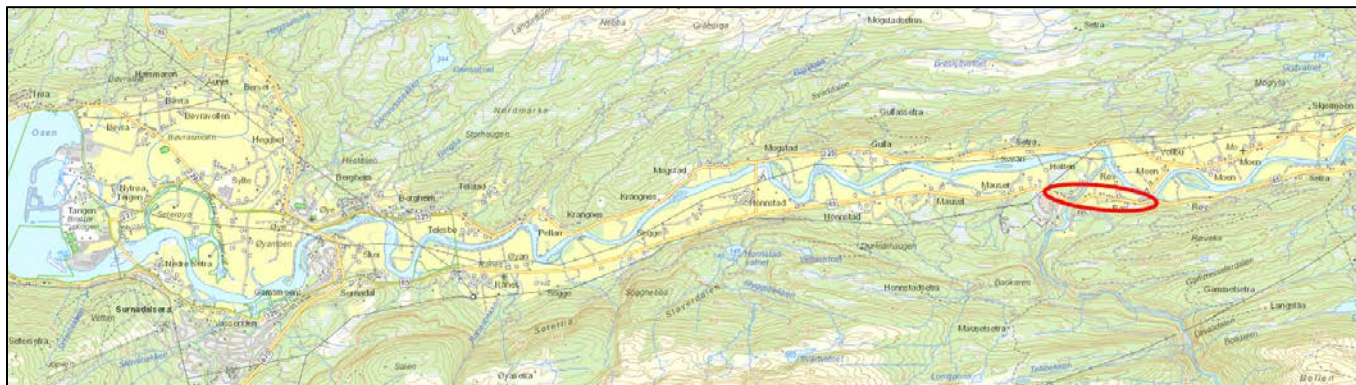
FORORD .....	2
1 Bakgrunn .....	5
1.1 Planområdet Vindøla - Røv.....	5
1.2 Målet med planen .....	5
1.3 Ikkje krav om konsekvensutgreiing .....	5
2 Planprosess og medverknad.....	6
3 Planstatus og rammevilkår .....	6
3.1 Gjeldande plansituasjon.....	6
3.2 Andre rammer og føringar.....	7
3.3 Gang- og sykkelveg eller omlegging av fylkesvegen? .....	7
4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD .....	8
4.1 Arealbruk .....	8
4.2 Kulturminner .....	8
4.3 Naturmangfald.....	9
4.4 Nærmiljø/Støy .....	10
4.5 Risiko- og sårbarheit .....	10
4.6 Grunnforhold.....	11
4.7 Trafikkforhold .....	11
5 OMTALE AV PLANFORSLAGET .....	12
5.1 Planlagt arealbruk.....	12
5.2 Arealformål og områdeføresegner i plankartet. ....	17
5.2.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur .....	17
5.2.2 Bustadområde .....	18
5.2.3 Næringsformål.....	18
5.2.4 Landbruk-, natur- og friluftsområde.....	18
5.2.5 Områdeføresegner .....	18
6 VERKNADAR AV PLANFORSLAGET .....	19
6.1 Trafikale forhold og trafikktryggleik .....	19
6.2 Byggegrenser .....	19
6.3 Landskapsbilde/køyreoppleving.....	19
6.4 Kulturmiljø og kulturminner .....	19
6.5 Naturmangfald.....	19
6.6 Nærmiljø/støy.....	21

6.7	Naturressursar .....	23
6.8	Barn og unge sine interesser .....	23
6.9	Universell utforming.....	23
6.10	Teknisk infrastruktur .....	23
6.11	Massehandtering.....	23
6.11	Risiko- og sårbarheit (ROS) .....	23
6.12	Økonomiske verknader for kommunen .....	28
6.13	Samla avveging av verknader .....	28
7	GJENNOMFØRING AV GODKJENT REGULERINGSPLAN .....	28
7.1	Gjennomføring .....	28
7.2	Grunnerverv .....	28
7.3	Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	28
8	INNKOMNE MERKNADER .....	28
8.1	Innspel til planarbeidet.....	28

## 1 Bakgrunn

### 1.1 Planområdet Vindøla - Røv.

Planområdet er plassert som vist på oversiktskart i figur 1.1.1.



FIGUR 1.1.1 OVERSIKTSKART MED PLANOMRÅDET MARKERT MED RAUD SIRKEL.

Planområdet dekker ein om lag 1 500 meter lang strekning av fv 65. Avgrensing av planområdet er vist i figur 1.1.2. Planområdet blir skildra meir utfyllande i kapittel 4, 5 og 6.



FIGUR 1.1.2 AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

### 1.2 Målet med planen

Målet med planen er å gi eit formelt grunnlag for å etablere ein gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesveg 65. Planen legg til rette for gåande og syklande, og sanerer og betrar avkøyrslar og kryss. Dette vil minske risikoen for ulukker langs vegen, og bidra til betre folkehelse og enklare ferdsel og samkvem i bygda.

### 1.3 Ikkje krav om konsekvensutgreiing

Forskrift om konsekvensutredningar av 1. januar 2015 gir rammer for å avgjere om ein plan skal innehalde ei konsekvensutgreiing. Tiltaket er så lite at det ikkje automatisk utløyser krav om konsekvensutgreiing. Planar for veganlegg skal uansett storleik også vurderast opp mot eit sett vilkår

konsekvensutgreiing. Planar for veganlegg skal uansett storleik også vurderast opp mot eit sett vilkår i vedlegg III til forskrifta. Planen rører ikkje ved nokon av desse vilkåra. Det er difor ikkje krav om konsekvensutgreiing for reguleringsplanen for fv 65 Vindøla-Røv.

## 2 Planprosess og medverknad

Planprosessen og opplegg for medverknad rettar seg etter reglane i plan- og bygningslova kapittel 5 og 12. Oppstart av planarbeidet blei meldt i oktober 2015, og heldt folkemøte 21.10.2015. Det kom inn totalt 12 innspel til planarbeidet. Desse er omtalt og vurdert i kapittel 8. Felles synfaring og grunneigarmøter vart gjennomført 1. og 2. mars 2016. I tillegg var det synfaring med enkelte eigedomar 15.6.2016

Offentleg ettersyn av planen blir annonsert i avisene. I tillegg blir planen sendt til grunneigarar, organisasjonar og andre med interesser i området til uttale. Planen blir også sendt på høyring til offentlige etatar som har ansvar for ulike fagtema i området. Statens vegvesen mottar og vurderer alle merknader til planforslaget i samarbeid med Surnadal kommune. Planen blir etter det handsama i kommunen. Kommunestyret i Surnadal kommune vedtar planen.

## 3 Planstatus og rammevilkår

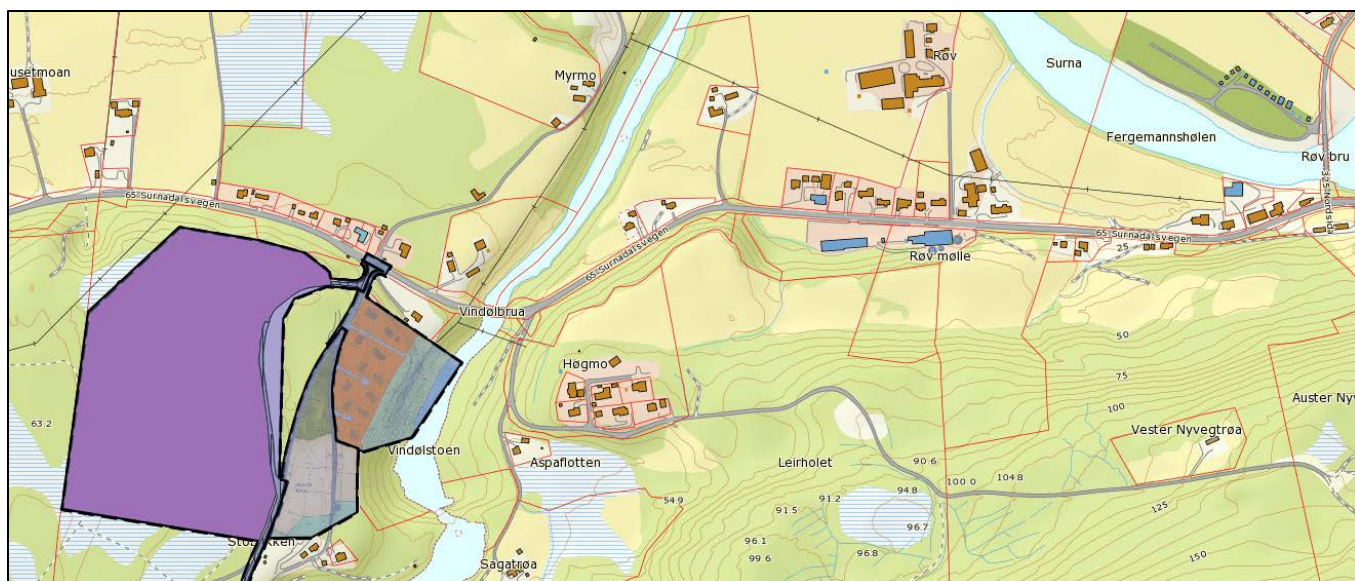
### 3.1 Gjeldande plansituasjon

I gjeldande kommuneplan (figur 3.1.1) er området frå Vindøla til til Røv ei blanding av landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF) (grønt), bustadområde (gult) og næringsføremål (blått). Kommuneplanen viser også veglinje for omlegging av fv 65, vedtatt i eigen kommunedelplan i 1999.



FIGUR 3.1.1 UTSNITT AV GJELDANDE KOMMUNEPLAN (Kjelde: Surnadal kommune)

Området er for det meste ikkje regulert, med unntak av tre planar på Holtamoen, jf. figur 3.1.2. Reguleringsplan Holten massetak, plan-ID 20080153, Holtamoen, plan-ID 19750007 (bustader) og Holtamoen II, plan-ID 19880046 (bustader).



FIGUR 3.1.2 GJELDANDE REGULERINGSPLANAR I PLANOMRÅDET (Kjelde: Surnadal kommune)

### 3.2 Andre rammer og føringar

Følgjande rundskriv og retningslinjer er relevante for planarbeidet:

- Rundskriv T – 2/08: Om barn og planlegging.
- Rundskriv T-5/99 B: Tilgjengelighet for alle.
- Temarettleiar: Universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven.
- T-1442: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegginga.

### 3.3 Gang- og sykkelveg eller omlegging av fylkesvegen?

På folkemøtet 21.10.2015 ved oppstart var ei omlegging av fylkesveg 65 frå Vindøla forbi Røv mykje drøfta. Spørsmålet har også vore drøfta enkeltvis etter det. Ein kommunedelplan frå 1999 viser ei linje for omlegging av fylkesvegen. Det er difor frykt for at etablering av gang- og sykkelveg på strekninga vil forseinke eller gjere omlegginga uaktuell.

Ein gang- og sykkelveg frå Vindøla til Røv vil avhjelpe nokon av ulempene for trafikktryggleik og mjuke trafikantar som gjer seg gjeldande på strekninga. Ein kan difor ikkje sjå bort frå at prosjektet kan bidra til at fylkesvegen blir omlagt seinare enn han elles ville blitt.

Ei omlegging av fylkesvegen ligg ikkje inne i fylkeskommunen sine planar for tiltak på fylkesvegane, heller ikkje på dei uprioriterte listene over framtidige prosjekt. Dette inneber at det kan ta fleire tiår før fylkeskommunen tar opp tanken om å legge om fylkesvegen, om ikkje rammevilkåra eller behova endrar seg. Arbeidet med gang- og sykkelveg på strekninga ligg derimot inne på fylkeskommunen sin handlingsplan for gang- og sykkelveg med konkrete midlar. Statens vegvesen har difor fått i oppdrag derifrå å lage ein reguleringsplan for tiltaket. Planarbeidet er også etter ønskje frå Surnadal kommune.

Fylkeskommunen og kommunen signaliserer med si prioritering at behovet for å trygge tilhøva for

mjuke trafikantar er så stort at ein ikkje kan vente på ei omlegging av fylkesvegen som ligg utanfor alle tidshorisonantar som er mogleg å dra opp. Statens vegvesen støyr denne vurderinga.

## 4 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD

### 4.1 Arealbruk

Planområdet går frå avkøyrsla til Holten (14/3) og 1 500 meter austover til krysset ved Røv bru. Det er mykje randbusetnad med direkte tilkomst langs fylkesvegen. Dette er i hovudsak konsentrert vest for Vindøla, nord for Røv mølle og ved Røv bru. Området frå Vindøla til Røv bru er eit viktig og aktivt landbruksområde. Røv mølle er i tillegg til dette den viktigaste næringsverksemda på strekninga. Det er elles nokre mindre verkstader med avgrensa aktivitet i området, og aktivitet knytt til campingplassen nord for Surna.



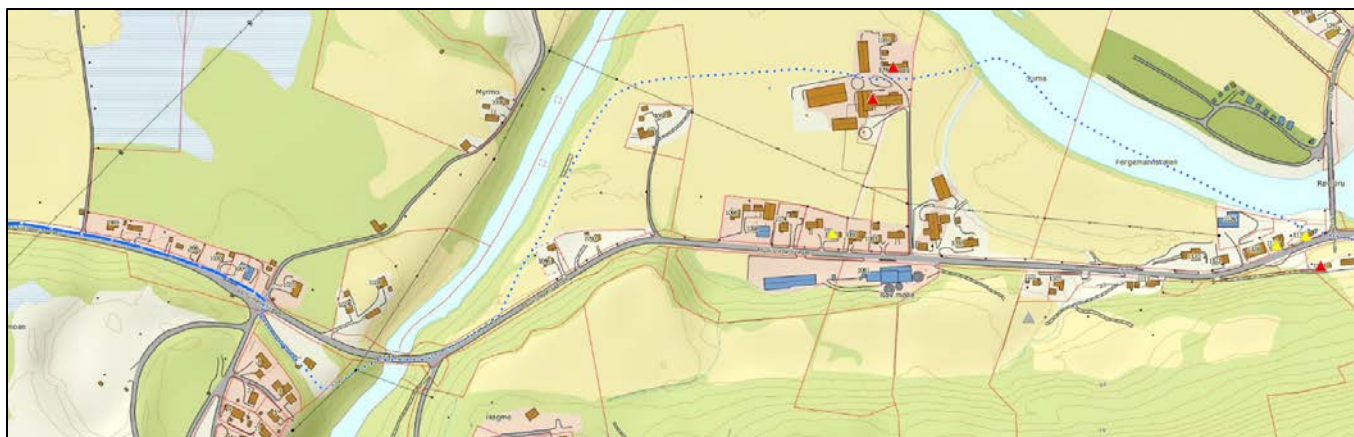
FIGUR 4.1.1 FLYFOTO FRÅ OMRÅDET (Kjelde: finn.no)

### 4.2 Kulturminner

Det er nokre SEFRAK-registrerte bygg på strekninga, vist som gule og raude trekantar i figur 4.2.1. Bygningstiljøet ved Røv har vesentleg lokal verdi både som enkeltbygningar og som heilskapleg miljø der både våningshus og driftsbygningar er bevart. Verdien vert styrka av at kulturlandskapet nord for bygningane er relativt godt bevart. Dei har også pedagogisk verdi som naboar til Røv mølle.

Den blå streken/stiplinga er den Trondhjemske postvegen med ulik grad av bevaring. Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringar i planområdet, og det er ikkje gjort funn.



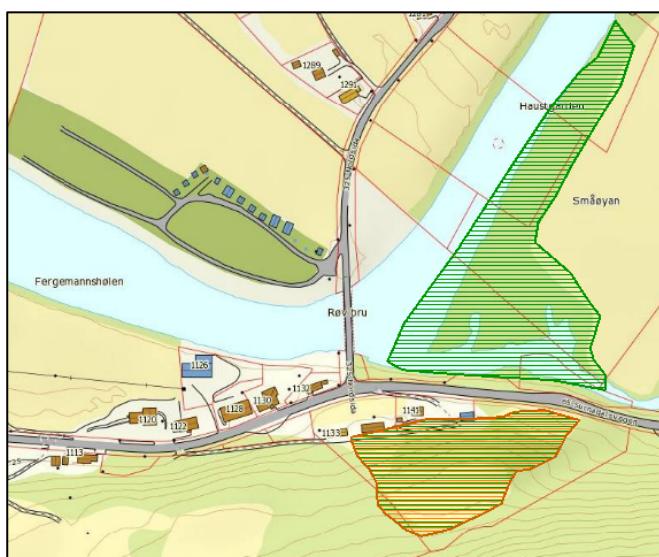


FIGUR 4.2.1 SEFRAK-REGISTRERTE BYGG I OMRÅDET (Kjelde: gislink.no)

### 4.3 Naturmangfald

I Naturbase er det registrert to naturtypelokalitetar nær planområdet. Den viktigaste er ei slåttemark sør-aust for Røv bru, med verdi B - viktig. Slåttemark er omfatta av forskrift om utvalte naturtypar. Lokaliteten er vist med raudt i figur 4.3.1.

I tillegg er det registrert eit område med flommarksskog nord for fv 65 og aust for Røv bru. Lokaliteten er vist med grønt i figur 4.3.1



Figur 4.3.1 REGISTRERTE NATURTYPELOKALITETAR VED RØV (Kjelde: gislink.no)

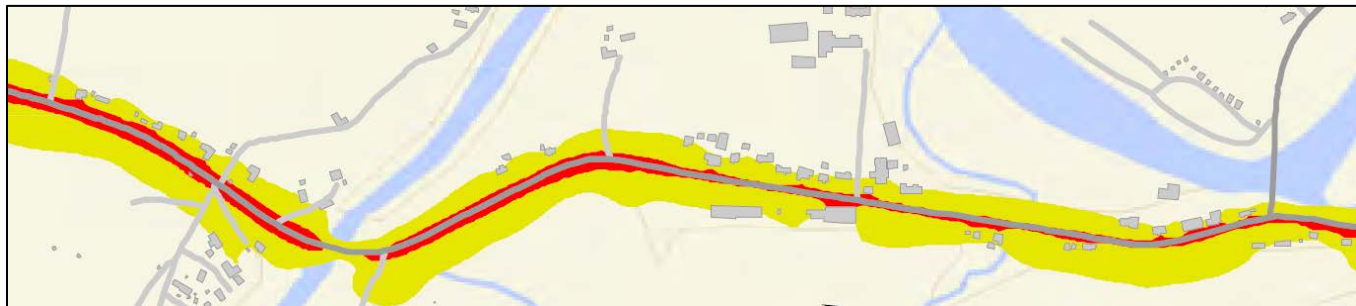
I Artskart er det kartfesta fleire fugleobservasjonar i flommarksskogen aust for Røv bru, med relativt dårleg koordinatpresisjon. Av relevante artar som er observert kan nemnast storspove. Arten har truleg tilhald og hekkar i kulturlandskapet i området. Resten av artane har ikkje spesiell tilknytning til tiltaksområdet.

Av framande og uønska artar er det registrert kjempespringfrø ved Røv, og hagelupin vest for Vindøla. I hagane som blir berørt er det også truleg førekomstar som må takast omsyn til.

Nord for fylkesvegen ligg Surna. Surnavassdraget er eit nasjonalt laksevasdrag. Vassdraget er regulert. Bruhølen/Fergemannshølen ved Røv bru er i følge elveeigarlaget ein av dei få hølane som framleis kan kallast for ein djuphøl etter reguleringa, og er av stor verdi. Vindøla er eit viktig sidevasdrag, og strekninga frå brua og nedover er i følge elveeigarlaget eit viktig gyte- og oppvekstområde for laks og sjøaure. Vindøla er også regulert.

#### 4.4 Nærmiljø/Støy

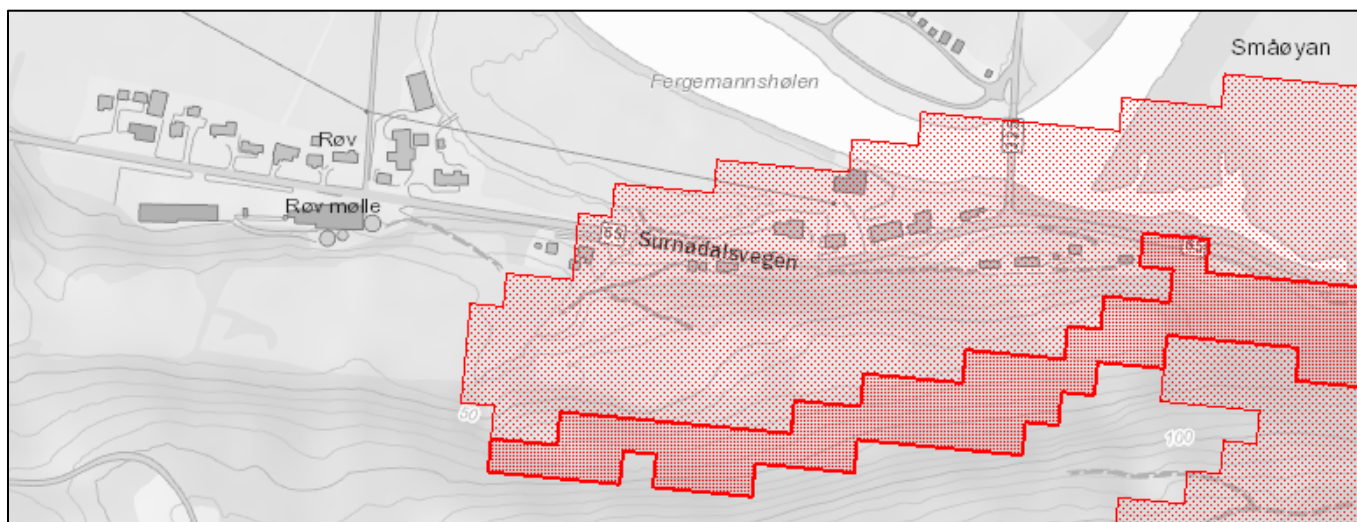
Årsdøgntrafikken (ÅDT) er på 1 760 med 13 % lange køyretøy. Støyvarselkart for Surnadal kommune viser at berre eit fåtal bustader har raud støysone heilt inn til husa. Husa ved Røv bru er mest støyutsett. Støytilhøva blir nærare omtala i avsnitt 6.6.



FIGUR 4.4.1 STØYVARSELKART VINDØLA-RØV (Kjelde: vegvesen.no)

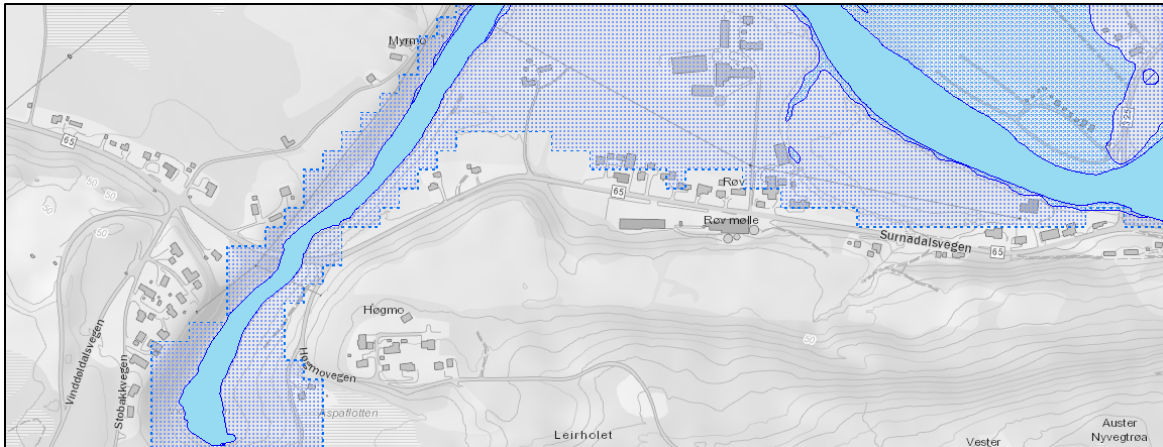
#### 4.5 Risiko- og sårbarheit

Ved Røv bru er ein mindre del av planområdet omfatta av NVE sine aktsemdssoner for snøskred, jf. figur 4.5.1.



FIGUR 4.5.1 UTSNITT MED AKTSEMDSSONE SNØSKRED (Kjelde: nve.no)

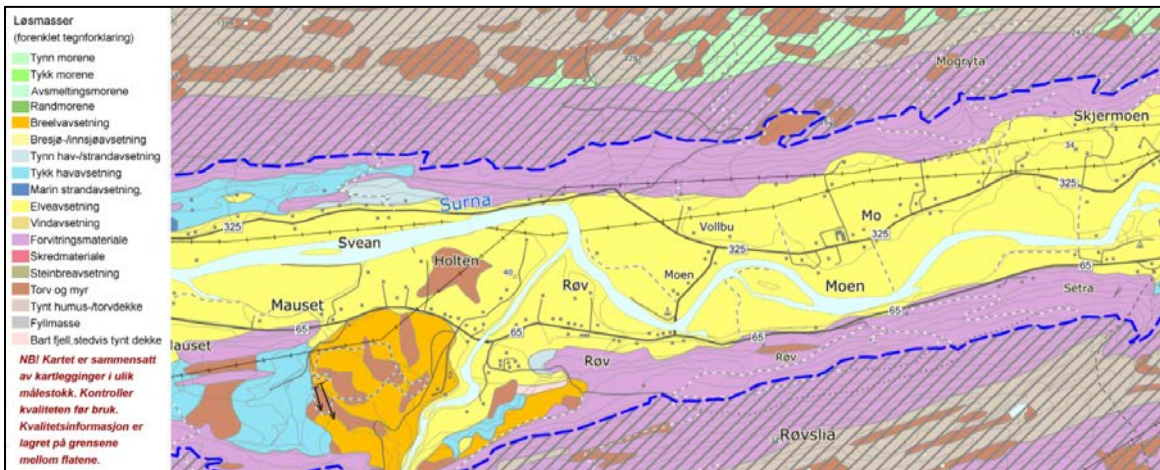
Delar av planområdet er omfatta av NVE sine aktsemdssoner for flaum langs Surna, jf. figur 4.5.2. Det er gjort flaumanalyser for Surna, og grensa for 200-årsflommen ligg utanfor planområdet. Grunnforhølda er omtala i avsnitt 4.6.



Figur 4.5.2 AKTSEMDSSONER (lys blå) OG SONER FOR 200-ÅRS (mørkare blå) FLAUM LANGS SURNA (Kjelde: nve.no)

#### 4.6 Grunnforhold

Kart frå NGU sin nasjonale løsmassedatabase visar elveavsetningar i heile planområdet, og med synlege terrassar i terrenget.



FIGUR 4.6.1 KVARTÆRGEOLOGISK KART OVER AKTUELL DEL AV SURNADALEN. MARIN GRENSE GITT MED STIPLA BLÅ STREK. (kjelde: ngu.no)

Området ligg under marin grense, og i utkant av området er det registrert havavsetningar. Ut frå tjuknad på avsetningane kan vi dele planområdet i to. Området aust for Røv mølle der fjell er funne på opp i ca. 5 meters djupne, og området vest for Røv mølle (særlig nærmare elva Røv) der det generelt er større djupne til fjell – opp i over 20 m:

- Aust for Røv mølle er det generelt faste masser med liten mektighet over fjell. Fleire stader er fjell synleg i overflata, eller med et tynt dekke med vegetasjon. Der det er nokre meter til fjell er grunnen ofte lagdelt, med varierende fastheit og innhald av silt, sand og grus. På nedsida av vegen kan det og vere lag med innhald av leire.
- Området i vest har store avsetningar av sand og grus, men det er og funne leir og silt i stor mektigheit. Kva som finst i grunnen varierer med høgda på terrenget. Generelt ser det ut til å være tjukke lag med sand og grus, stadvis over meir lagdelt grunn av sand, silt og leire før fjell. Grunnen ser ut til å være fastare vest for elva, enn aust for elva. I elveløpet til Røv er det 0-3 meter til fjell. Skråninga rett aust for elva har middels tjukk avsetning av sand, silt og leire under eit tjukt, fastare lag av sand og grus.

## 4.7 Trafikkforhold

Fylkesveg 65 manglar midtlinje på mesteparten av strekninga. Breidda er om lag 5 meter mellom kantlinjene. I tillegg er det smale skuldrer. Det er 60-sone på vel 800 m av strekninga frå Vindøla, ved Røv er det 50-sone. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er på 1 760 med 13 % tunge køyretøy.

I perioden 2005-2014 er det registrert ei ulukke med lettare skade på rettstrekninga aust for Røv mølle. I følgje dei som bur i området er det i tillegg eit kjent utforkøyringspunkt i austgåande retning i kurva like aust for Vindøla bru. Ising og dårleg kurvatur gjer at bilar hamnar utfor vegen, men skadeomfanget er lite og utforkøyringane blir difor ikkje registrert.

Vegen har ein del randbusetnad med direkteavkøyrslar og to tilknytte bustadfelt (Holtamoen og Høgmoen). Forholda for mjuke trafikantar er dårleg. Vegen er også skuleveg.

## 5 OMTALE AV PLANFORSLAGET

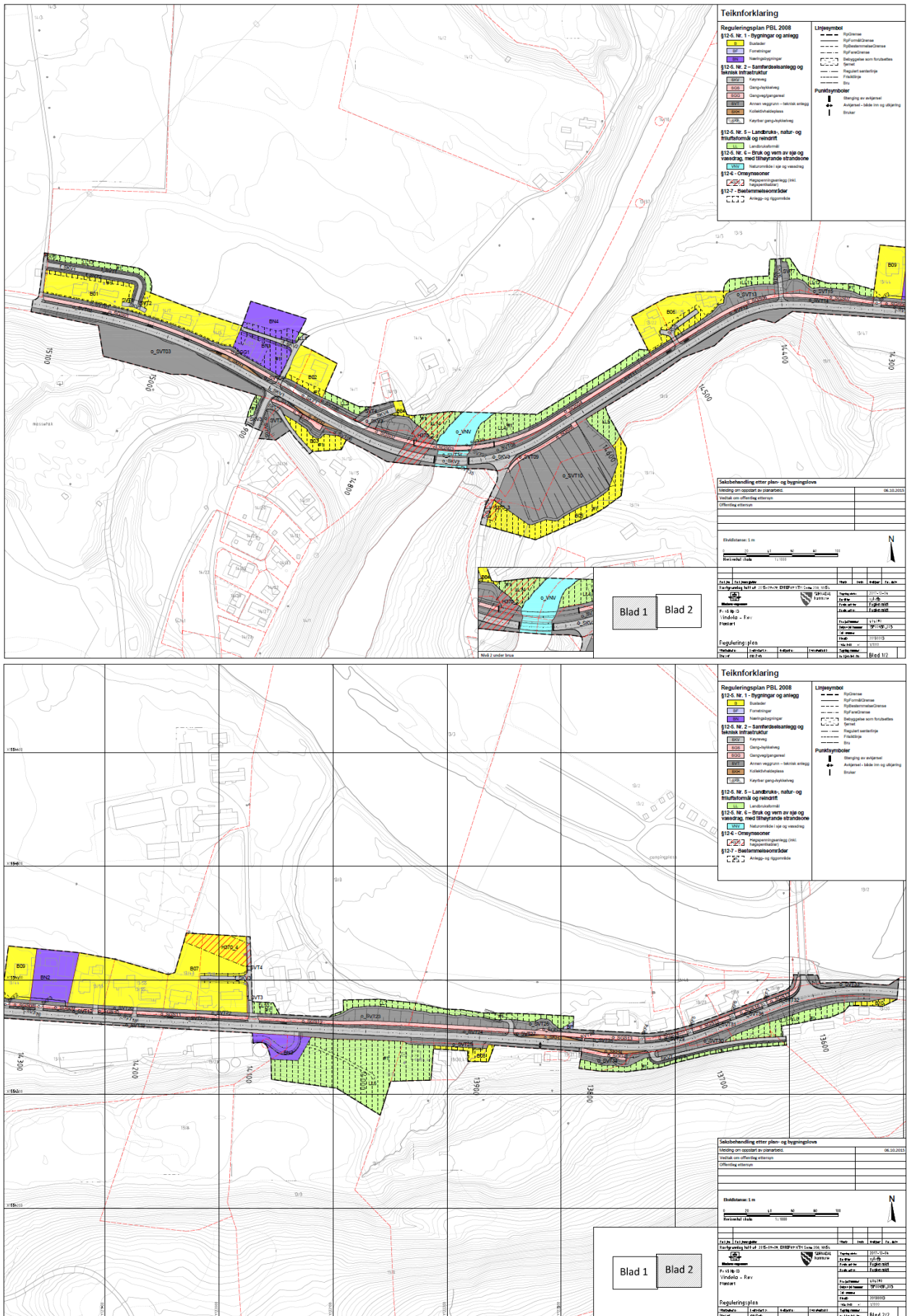
### 5.1 Planlagt arealbruk

I planarbeidet har det vore vurdert nøye kva for ei side av fylkesvegen gang- og sykkelvegen bør ligge på ulike delar av strekninga. Det er busetnad både på nord- og sørsida av vegen, og spesielt ved Vindøla og vestover er det ikkje openbert kva side som bør veljast. Nærare Røv ligg hovudtyngda av husa på nordsida, og det er naturleg å legge g/s-vegen på same side. Løysinga som er valt er ein samanhengande g/s-veg på nordsida av fylkesvegen. Hovudgrunnen er at dette blir ei meir heilskapleg løysing, med færrest personkryssingar totalt sett aust og vest for Vindøla.

Det har også vore vurdert om g/s-vegen bør følgje fylkesvegen, eller om han bør gå nord om husa vest for Vindøla og forbi Røv i ulike lengder. Statens vegvesen meiner det er best at g/s-vegen følgjer fylkesvegen. Det er stor risiko for at det blir lekkasje av mjuke trafikantar langs strekningar der g/s-vegen blir lagt bort frå fylkesvegen. Forbi Røv vil lengre og kortare alternativ nord for busetnaden også vere negativt for landbruksareala.

Gang- og sykkelvegen er for det aller meste 3,5 meter brei. På mesteparten av strekninga er det 3 meter grøft mellom fylkesvegen og g/s-vegen. På tronge strekningar er det planlagt rabatt på 1,5 meter. Der det er vesentleg høgdeforskjell ned på tilstøytande terreng er skråningane så slakke (1:3) at det ikkje er krav om rekkverk på utsida av gang- og sykkelvegen.

I innspela til planarbeidet er vegvesenet bedt om å vurdere å bygge fortau ved Røv, eventuelt sette opp rekkverk mellom fylkesvegen og gang- og sykkelvegen. Å bygge fortau langs fylkesvegen ved Røv er ikkje i samsvar med normalkrava, og er ei vesentleg mindre sikker løysing enn g/s-veg utan fysisk skilje mot vegen. I vinterhalvåret er det også vesentleg større problem med snø på fortau enn med g/s-veg med rabatt. Snø på fylkesvegen blir brøyta direkte opp på fortauet, og kan bli liggande i påvente av vidare brøyting. God synkronisering viser seg vanskeleg å få til. Området er snørikt, og det er ekstra viktig å ta omsyn til vinterdrift.



FIGUR 5.1.1 NEDFOTOGRAFERT PLANKART

Når det gjeld bruk av rekkverk i staden for rabatt er det berre ein halv meter å spare samanlikna med ein rabatt på 1,5 meter. På strekninga er det også så mange avkøyrslar med kort avstand at rekkverket i praksis vil bli mest opp- og nedføring utan ønska verknad som sikring. Rekkverk har også ulemper knytt til drift og estetikk.

Samla sett meiner vi dei løysingane som er vist i planen er vesentleg betre enn fortau og bruk av rekkverk. Sjølv om det er trøngt enkelte stader, meiner vi det er funne gode avbøtande tiltak som legg til rette for å gjennomføre utbygginga slik planen legg til rette for.

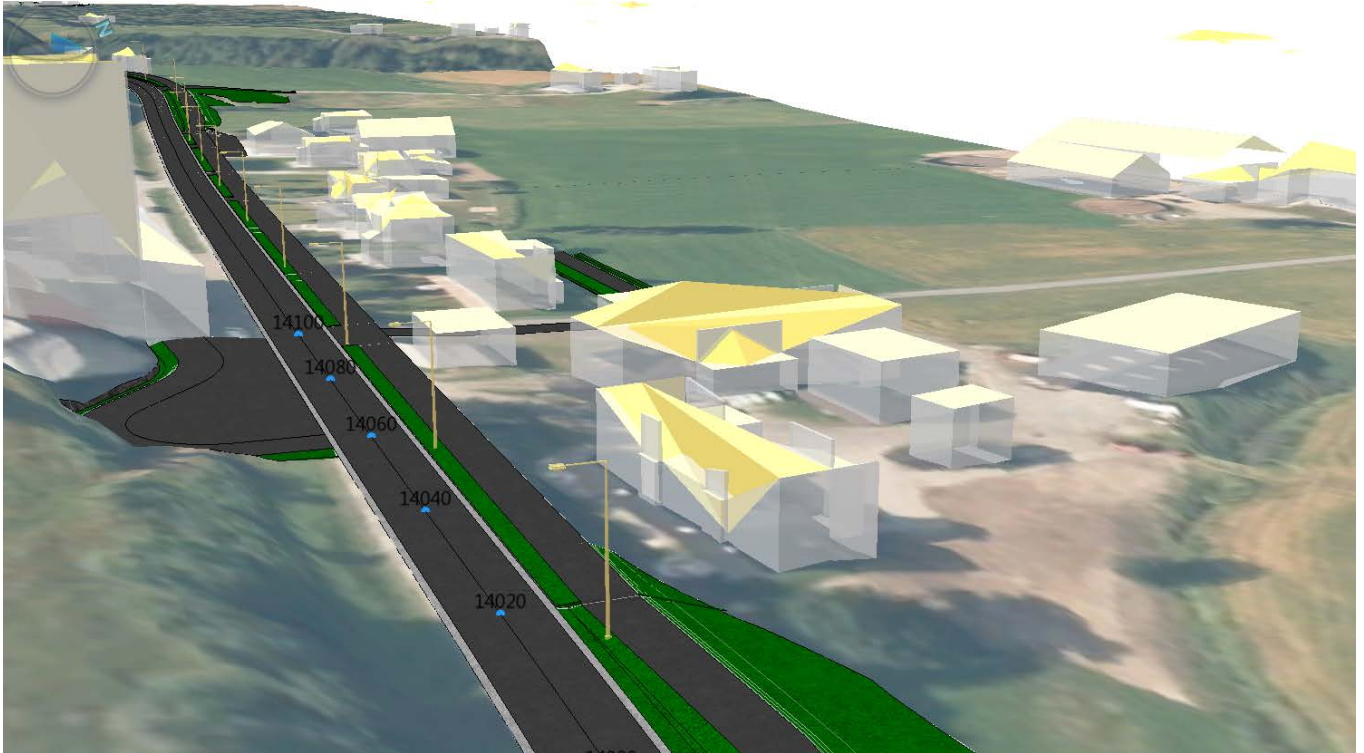
Gjennomgang av enkeltløysingar (jf. plankart og tekniske teikningar):

- Ved eigedomane 14/8 og 14/7 er det trøngt, og det vil bli bratt ned på tomtene. Det er difor lagt inn ein felles tilkomstveg nord om tomtene frå gardsvegen til 14/3.
- Busshaldeplassen som i dag er plassert delvis i og aust for krysset på nordsida av fylkesvegen, er flytta vest om krysset i samsvar med normalkrava.
- Eksisterande avkøyrslar til 14/5 kjem i konflikt med busshaldeplassen. Planen viser no ny tilkomst frå gardsvegen til 14/1 over 14/30, 14/29 og 14/28. To eldre garasjar/uthus på 14/28 og 14/1 må rivast. Dette er vurdert som eit betre alternativ enn å legge inn ei avkøyrslar like vest for busshaldeplassen, eller ha tilkomst mellom g/s-vegen og verkstaden på 14/30, 14/29 og 14/28.
- Busshaldeplassen sør for fylkesvegen er flytta aust for krysset med Stobakkvegen (Vindøldalskrysset).
- Like vest for Vindøla er eksisterande avkøyrslar til 14/13 og 14/4 stengt, og eigedomane får tilkomst langs køyrbar g/s-veg (4 meter breidde) vest til Vindøldalskrysset.



FIGUR 5.1.2 UTSNITT AV 3D-MODELL VEST FOR VINDØLA, SETT FRÅ SØRAUST

- Over Vindøla må det byggast ny bru. Prinsippa for ny er bru er nærare omtala i avsnitt 6.5.
- Sikker kryssing av fylkesvegen for personar til og frå Høgmoen er forsøkt løyst ved å legge ein 50 meter lang g/s-veg austover frå krysset med Høgmovegen. Dette er gjort av omsyn til sikt i innerkurva, der brurekkverket hindrar sikt. Vidare for å flytte kryssinga bort frå ytterkurva, der det i følgje lokalkjende er risiko for utforkøyringar, jf. avsnitt 4.7.
- På grunn av grunnforholda er det naudsynt å legge skråninga aust for krysset med Høgmovegen med ei stigning på 1:3,2 opp mot Høgmoen. Skråninga skal såas til og i størst mogleg grad tilpassast eksisterande terreng med myke overgangar.
- Eigedomane 13/22 og 13/25 får ei felles avkøyrslle.
- Avkøyrsla til 13/68 blir lagt litt om.
- Ved 13/44 og 13/35 er det i dag ein stor open plass ut mot fylkesvegen. Dette blir i planen stramma opp, med to avkøyrsler for inn- og utkøyting til verkstad og drivstoffpumpe. Ei kantsteinsrekke (vis 2 cm) langs gang- og sykkelvegens nordlige kant skal visuelt skilje den frå parkeringsarealet.
- For 13/33 og 13/55 er det ikkje noko særskilt å kommentere. Avkøyrslsløysingane blir om lag som i dag.
- For eigedomane 13/43 og 13/8 er det lagt inn ein ny tilkomstveg på nordsida frå gardsvegen på 13/3. Avkøyrslene frå fylkesvegen blir då stengt.
- 
- Aust for Røv mølle er det lagt til rette for utviding av snuarealet. Driftsvegen som går opp derifrå må leggest noko om.
- 
- På 13/3 er den utflytande avkøyrsla/grusplassen mot fylkesvegen i planen avgrensa med rabatt, og avkøyrsla er plassert på gardsvegen langs 13/8. Garasjen sørvest for fjøset er føresett fjerna for å gi manøverareal på gardsplassen. Gang- og sykkelvegen må inngå i manøverarealet. Forbi huset på 13/3 vil g/s-vegen ligge noko høgare enn hagearealet. Det vil bli sett opp mur mot hagearealet.
- Høgbrekket (ved profil 14 000) aust for våningshuset på 13/3 blir senka om lag 0,5 meter. Dette aukar sikta vesentleg i området. Frå avkøyrsla ved profil 14 100 aukar sikta frå 100 til 350 meter. Fylkesvegen må då gravast opp og byggast opp på ny over ein strekning på om lag 100 meter.



FIGUR 5.1.3 UTSNITT AV 3D-MODELL VED RØV BRU, SETT FRÅ SØRAUST

- Når høgbrekket blir senka er det nødvendig å gå inn i skjeringa sør for fylkesvegen. Dette får konsekvensar for 13/34 og 13/30.
- Eigedommen 13/34 har i dag ein bratt tilkomst med mur oppe på skjeringa ned mot fylkesvegen. Dersom tilkomsten skal oppretthaldast må han fjernast og byggast opp att på nytt, i tillegg til at det er nødvendig å flate ut tilkomsten med ein lenger veg austover mot 13/21. Dette gir ulemper for 13/30 og 13/21, og hindrar utnytting av bustadarealet vist i kommuneplanen. Fjellkvaliteten i skjeringa er dårleg, og løysinga vil truleg krevje omfattande sikring. Det er også trengt og komplisert å bygge opp att vegen oppå skjeringa. Dette vil bli så kostbart at vi tar sikte på å løyse inn 13/34. Huset blir då rive, og det blir ikkje lagt til rette for tilkomst til eigedommen. Området er difor vist som LNF-areal.
- Føresett at 13/34 blir løyst inn gir det ikkje vesentlege følgjer for 13/30 å senke høgbrekket. Avkøyrsla blir om lag som i dag, men oppstillingsplass og snuareal vil få ei meir sikker utforming enn i dag. Ei mogleg løysing er illustrert på plankartet. Løysinga er ikkje bindande, og vil bli utforma i samråd med grunneigar i detaljprosjektering/byggefase.
- På 13/2 er det lagt til rette for busshaldeplass nord for fylkesvegen ved profilnummer 13 810 - 13 860. Her er det også lagt inn ny driftsavkøyrsla som erstatning for den som blir bygd ned av haldeplassen og g/s-vegen. Den vestlege innkøyringa til grusplassen ved bygga på 13/2 blir stengt, og ein står att med eksisterande avkøyrsla ved profilnummer 13 760.
- Rett ovanfor bygga på 13/2 er det lagt til rette for ny busshaldeplass på 13/9 på sørsida av fylkesvegen, som erstatning for eksisterande haldeplass 60 meter lenger aust.



- Ny avkjørsle og tilkomstveg til 13/7 og 13/20 er teikna inn like aust for ny busshaldeplass.
- Ved Røv bru er det nødvendig å flytte fylkesvegen sørover for å unngå å rive husrekka nærast brua. Noko av utearealet på 13/2 må brukast til g/s-veg, men for husa vidare austover vil kanten på g/s-vegen følgje dagens fylkesveg.
- Flytting av fylkesvegen vil gripe inn i 13/7 og 13/20. Det synlege fjellet i dagens skjering er oppsprukke, og boringane viser varierende fjelloverflate/lausmassefordeling. Skråningsutslaget opp mot husa er forsøkt redusert med mur og nøye vurdering av hellingsvinkel. Om mogleg vil ein byggefasen gjere det ein kan for å minimere utslaga ytterlegare. Ein vil då få endeleg oversikt over fjelloverflate, -kvalitet og lausmassefordeling.
- Nærings- og bustadareala som er vist i planen stadfestar gjeldande planstatus.



FIGUR 5.1.1 UTSNITT AV 3D-MODELL VED RØV BRU, SETT FRÅ NORDAUST

## 5.2 Arealformål og områdeføresegner i plankartet.

Nedanfor følgjer ein gjennomgang av dei enkelte arealformåla.

### 5.2.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

#### Køyreveggar, SKV

Omfattar fv 65, samleveg og anna trafikkareal. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det skilt mellom offentlig og annan køyreveg. Offentleg veg omfattar statleg og kommunal veg.

Avkjørsler frå offentlig veg er regulert som del av formålet med eigarform offentlig.

Vedlikehaldsansvaret ligg likevel på brukaren, jf. § 9 i «Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg.»

### **Gang- og sykkelveg, SGS**

Omfattar offentlig gang- og sykkelveg.

### **Gangareal, SGG**

Omfattar venteareal og busskur på busshaldeplass.

### **Kollektivhaldeplass, SKH**

Omfattar haldeplasser for buss.

### **Annan veggrunn – tekniske anlegg, SVT**

Omfattar sideareala til vegen. Areal kan nyttast til skjering, fylling, grøft, siktsone og rekkverk. På plankartet og i reguleringsføresegnene er det på same måte som for vegar skilt mellom offentlig og anna (privat) areal.

## **5.2.2 Bustadområde**

### **Bustader, B**

Omfattar heile eller delar av bustadtomter/bustadområde i samsvar med kommuneplanen for Surnadal. Ved Røv bru er planområdet gjort så lite som mogleg for å unngå å utløyse krav om skredfarevurdering. Denne delen av planområdet er omfatta av aktsemdsone for snøskred.

## **5.2.3 Næringsformål**

### **Næringsbygg**

Omfattar næringsareal i samsvar med kommuneplanen. Reguleringsplanen spesifiserer ikkje type næring.

### **Forretningar**

Omfattar forretningsareal i samsvar med kommuneplanen. Reguleringsplanen spesifiserer ikkje type forretning.

## **5.2.4 Landbruk-, natur- og friluftsområde**

### **Landbruksformål, LL**

Omfattar areal avsett til landbruksformål.

## **5.2.5 Områdeføresegner**

### **Mellombels anleggs- og riggområde, MRA1**

Omfattar alt areal som kan nyttast til mellombels anleggsbelte, massedeponi og rigg, med tilhøyrande føresegner om bruk, utforming og istandsetting. Dette er areal som er nødvendig for å gjennomføre utbygginga, men som ikkje inngår i det ferdige anlegget, og blir tilbakeført i samsvar med underliggende arealformål.

## 6 VERKNADAR AV PLANFORSLAGET

### 6.1 Trafikale forhold og trafikktryggleik

Etablering av gang- og sykkelveg vil gi betre trafikktryggleik for trafikantar og dei som bur på strekninga. Sju ordinære avkøyrslar blir sanert, og ein del utflytande areal langs fylkesvegen blir stramma opp/stengt. Det er gjennomført ein trafikktryggleiksrevisjon (TS-revisjon) som del av planarbeidet.

Ved Røv bru blir fylkesvegen flytta mot sør, og dette betrar tilhøva i denne kurva. Høgbrekket aust for Røv mølle blir senka 0,5 meter, noko som gir vesentleg betre sikt på staden.

### 6.2 Byggegrenser

Byggegrense langs offentlig veg følgjer av veglova § 29, andre ledd, der ikkje anna er vist i plankartet.

### 6.3 Landskapsbilde/køyreoppleving

Estetisk er det lagt vinn på gjennomgåande løysingar, med få systemskifter. Graskledde grøfter og rabattar mellom veg og gang- og sykkelveg vil redusere skalaen visuelt på vegareal. I detaljprosjekteringa vil det bli lagt vekt på å minimere og tilpasse bergskjeringar og murer, dette samsvarar med det grønne og åsete landskapet i dalen. Murer skal fortrinnsvis være av naturstein, gabbionar fylt med lokal elvestein kan alternativt brukast. Topp mur skal være jamn med færrest mulig opp- og nedtrappingar. Muren skal ha god tilslutning med jamne overgangar til omkringliggende terreng. Det er viktig at sidearealet til vegen blir forma slik at overgangen til terrenget blir naturleg og avrunda, lik ravinelandskapet i området.

For dei mest berørte hageareala tar vi sikte på å gi særskilt rettleiing om utforming og tilplanting for å minimere ulempene knytt til gang- og sykkelvegen. Særmerkte tre vil vi prøve å bevare om dei ikkje blir direkte nedbygd, etter prinsippa i Trondheim kommune sine retningslinjer *Nærhet til trær*. Tre kan lett bli skadd ved graving nær rota. Det er difor vanskeleg å seie kva som er mogleg å få til.

### 6.4 Kulturmiljø og kulturminner

Forbi bygningsmiljøet ved Røv er inngrepa minimert så langt vegnormalane tillater det. Mindre arealkrevjande løysingar vil gå på kostnad av trafikktryggleik og driftsomsyn, jf. omtale i 5.1. Planen får ikkje verknad for automatisk freda kulturminner, jf. avsnitt 4.2. Dersom det i samband med utbygginga blir oppdaga automatisk freda kulturminne, skal arbeidet stanse så langt det gjeld kulturminnet og sikringssona på 5 meter. Funn skal straks meldast til Møre og Romsdal fylkeskommune, kulturavdelinga, jf. § 8, 2. ledd i lov om kulturminner.

### 6.5 Naturmangfald

#### Laks og sjøaure i Vindøla/Surna

I anleggsfasen vil partikkelavrenning og utilsikta utslepp av miljøskadeleg stoff/materiale vere dei viktigaste påverknadsfaktorane. Risikoen er størst ved Vindøla, der det skal byggast ei gang- og

sykkelbru, og tiltaka vil her gripe direkte inn elvekantane. Aust for Vindøla skal også lausmasseskråninga sør for fylkesvegen takast mykje ned.

Rogn og yngel er sårbare for nedslamming, og skarpe partiklar frå sprengt stein kan også skade gjellene på større fisk. Slamtransport er ein naturleg prosess i vassdrag, og Vindøla frå brua og ned til Surna er eit relativt straumsterkt parti, med mindre sedimentasjon og større sjølvreinsingsevne enn meir stilleflytande parti i Surna. I anleggsfasen er det likevel ikkje usannsynleg at partikkelavrenning kan gi redusert overleving av rogn og yngel i påverka del av Vindøla, eller verke negativt på oppvandring og gyting. Etter at Vindøla møter Surna reknar vi med at partikkelkonsentrasjonen vil gå mykje ned og ikkje ha merkbar verknad i vassdraget.

Det vil vere umogleg å hindre all partikkelpåverknad frå anlegget og fjerne all risiko for akutt forureining, men forureining må vere eit viktig tema i Ytre miljø-planen (YM-plan) som skal utarbeidast. I prosjektinga og anleggsgjennomføringa må det leggast særleg vinn på tiltak for å avgrense partikkelavrenning i tid og mengde, og avgrense risiko for akutte hendingar, jf. nml §§ 11 og 12.

Ny gangbru over Vindøla er planlagt utan midtpilar, og inngrepa vil vere avgrensa til ei søyle inkludert ledemur for islast på kvar side av elva. Vi ventar ikkje at tiltaket vil påverke tilhøva i Vindøla vesentleg.

Oppsummert vil arbeida ved Vindøla kunne gi negative verknader på forholda for laks og sjøaure på strekninga ned mot Surna i anleggsfasen. På lang sikt ventar vi ikkje vesentlege merkbare verknader på bestanden lokalt i Vindøla, eller i Surnavassdraget, jf. nml § 10. Sjølv om verknadene ikkje kan kvantifiserast er aktuelle påverknadsfaktorar gjort greie for ovanfor, og vi reknar kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkeleg til å ta stilling til tiltaket, jf. nml § 8. Førre-var-prinsippet (nml § 9) gir utslag i at YM-planen og prosjektering må innarbeide tiltak for å minimere negative verknader.

#### Andre artar

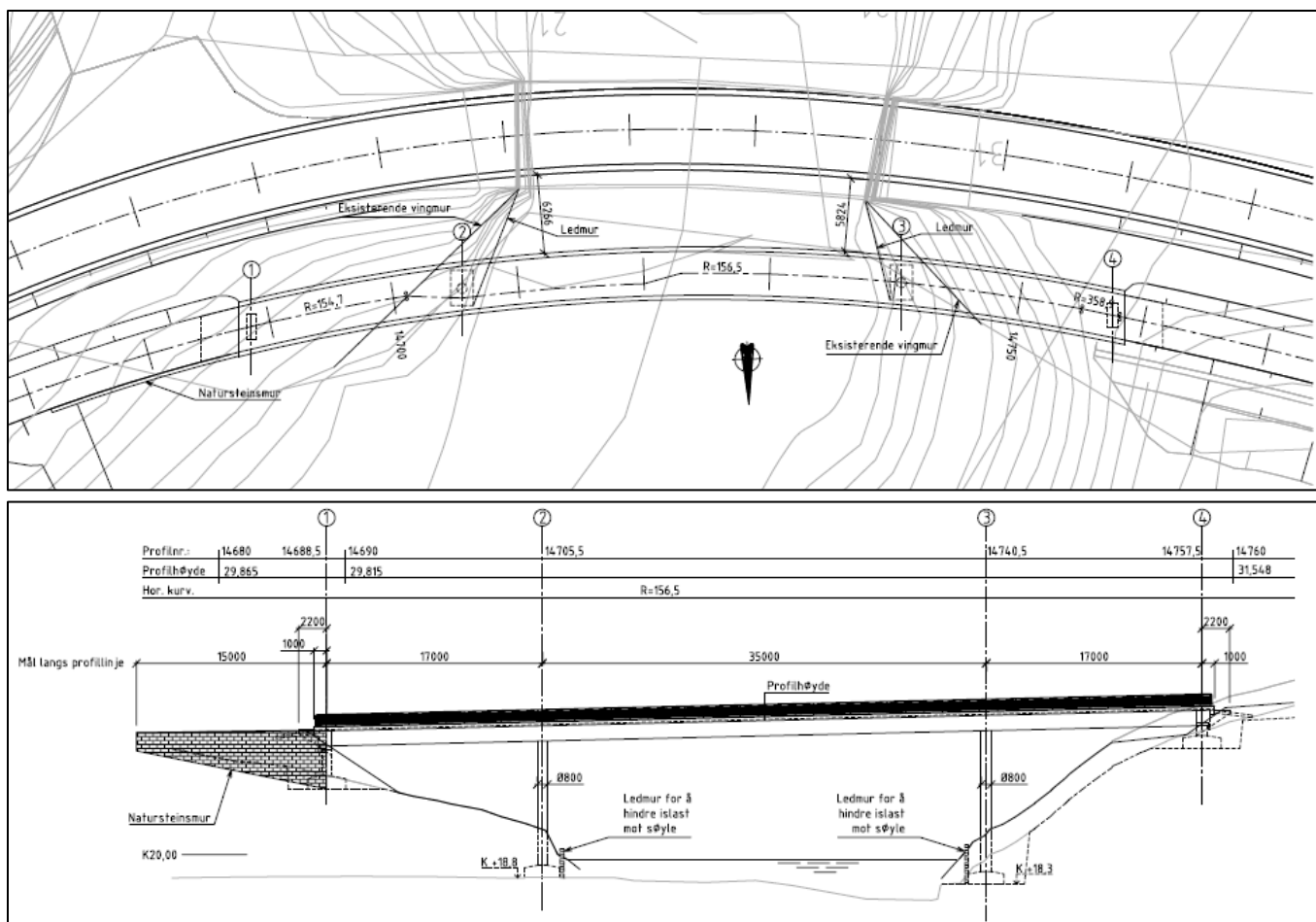
Det er registrert storspove i området, jf. avsnitt 4.3. Vi veit ikkje om areala som blir bygd ut har spesiell verdi, men planområdet utgjer ein svært liten del av eit stort, samanhengande kulturlandskapsområde med tilsvarande kvalitetar. Tiltaket vil ikkje ha vesentleg innverknad på det samla hekke- og leveområdet for desse artane, og vi ventar ikkje at førekomsten av arten vil bli merkbart påverka lokalt eller regionalt (nml § 10).

#### Framande artar (nml § 28)

I naturmangfaldlova kapittel IV, Fremmede organismer, § 28 (krav til aktsomhet) står det mellom anna at:

*«Den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning eller utslipp av levende eller levedyktige organismer til steder der de ikke forekommer naturlig, skal i rimelig utstrekning treffe tiltak for å hindre dette.»*

Før anleggsstart skal framande og uønska planteartar kartleggast, jf. Artsdatabanken sin rapport «Fremmede arter i Norge – med norsk svarteliste 2012». Oppfølging av eventuelle funn skal skje i samsvar med prinsippa i forskrift om framande organismar.

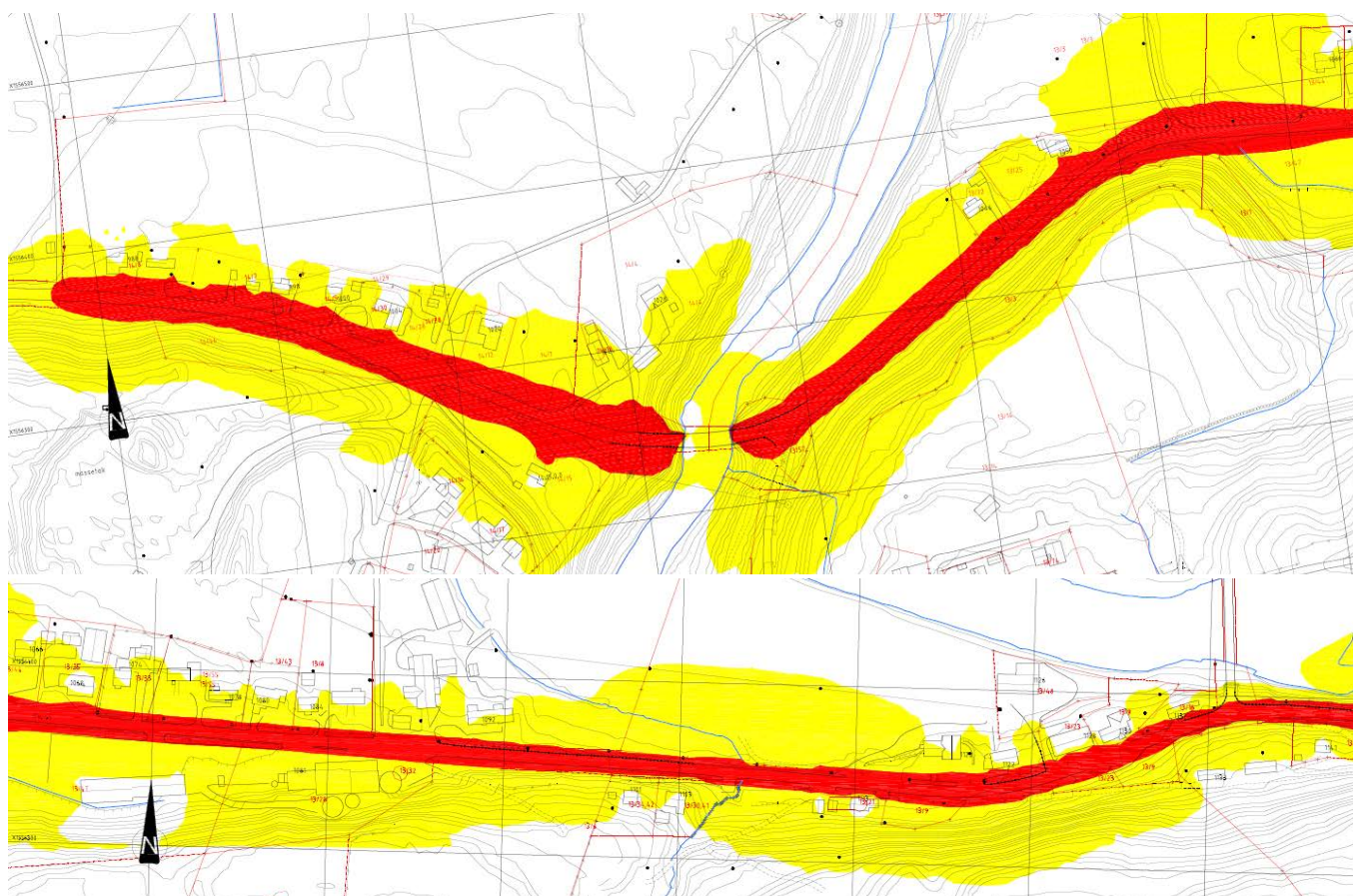


FIGUR 6.5.1 UTFORMING AV BRU OVER VINDØLA.

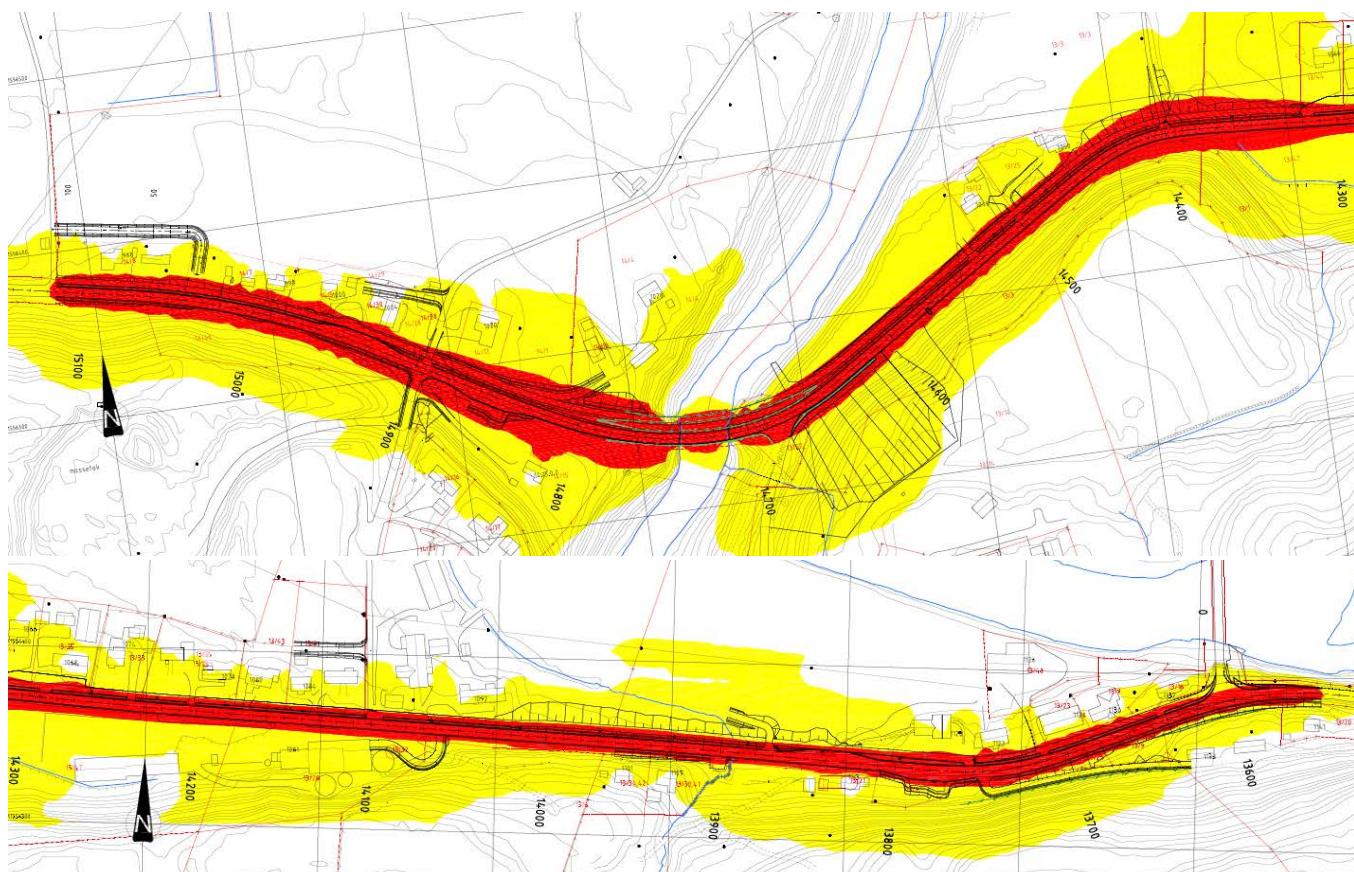
## 6.6 Nærmiljø/støy

Tiltaket består i å bygge gang- og sykkelveg, og gir ikkje noko tillegg til den eksisterande støybelastninga i området. Etter retningslinjer for støy T-1442 bør miljø- og tryggleikstiltak som ikkje endrar støytilhøva kunne gjennomførast utan samtidig støyutbetring. T-1442 sine retningslinjer for anleggstøy vil gjelde for utbygginga.

Multiconsult har gjennomført støyberekningar som viser at støytilhøva ikkje endrar seg vesentleg som følge av utbygginga (vedlagt). Støysoner med og utan gang- og sykkelvegen er vist i figur 6.6.1 og 6.6.2, sjå vedlegg for større format.



FIGUR 6.6.1 STØYSONER FØR UTBYGGING AV GANG- OG SYKKELVEGEN.



FIGUR 6.6.2 STØYSONER ETTER UTBYGGING AV GANG- OG SYKKELVEGEN.

## **6.7 Naturressursar**

Utbygginga legg beslag på om lag 9 dekar med dyrka jord. Alle inngrep går i kanten av teigane, og bidrar i liten grad til driftsulemper ut over arealtapet.

## **6.8 Barn og unge sine interesser**

Planen legg til rette for tryggare ferdsel for mjuke trafikantar. Dette bidrar positivt til barn og unge sine oppvekstvilkår i området.

## **6.9 Universell utforming**

Gang- og sykkelveg og kollektivhaldeplassar blir utforma etter prinsippa om universell utforming i samsvar med krav i handbok N100 *Veg og gateutforming*.

## **6.10 Teknisk infrastruktur**

Nødvendige tiltak for å sikre eksisterande infrastruktur (VA-leidningar, tele og straum) vil bli tatt hand om i byggeplanlegginga i samarbeid med anleggseigar.

## **6.11 Massehandtering**

Det blir eit masseoverskot i prosjektet. Mengdene er ikkje større enn at entreprenøren normalt tar hand om det utan særskilt tilrettelegging. Deponering i nærliggande massetak er mest sannsynleg. Ein del masse kan gjenbrukast til terrengtilpassing og lokale planeringar, og vekstgrunnlag i grøfter og skråningar.

## **6.11 Risiko- og sårbarheit (ROS)**

Vi har gått gjennom Fylkesmannen si sjekklister for vurdering av risiko og sårbarheit i arealplanlegginga, og kommentert punkt med mogleg risiko i tabellen. Konklusjonen er at det ikkje er knytt uakseptabel risiko til tema som inngår i sjekklister.

	<b>Er det knytt risiko til følgjande element?</b> <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i eige avsnitt/vedlegg.</i> <i>Grunngje NEI etter behov.</i>	Ja	Nei	Kommentar
<b>Naturgitte forhold</b>	a		X	Vurdering: Ved Røv bru er delar av området er innanfor NVE sine aktsemdssoner for snøskred. Tiltaket endrar ikkje risikotilhøva i området, og er ikkje i seg sjølv sårbart for skred. Planen inkluderer ikkje bustadareal utanfor byggegrense langs veg. For trafikantar på veganlegget vurderer vi skredfaren til å vere innanfor akseptkriteria gitt i NA-rundskriv 2014/08. Særskilt skredfarevurdering er ikkje nødvendig.
	b		X	
	c		X	
	d		X	Sjå omtale i avsnitt 4.6. Grunnboringar viser at det er blaute masser ved jordskråninga aust for Vindøla (profil 14600–14680). Skråninga er ut i frå dette dimensjonert med ei helling på 0,313. Elles i planområdet er det ikkje særskilt risiko knytt til grunnforholda.
	e		X	I NVE sitt flomsonekart frå 18.10.2007 er 200-årsflommen sett til kote 19,1 i dette området. NVE rår til at kote 19,5 blir sett som minimum kotehøgde for veganlegget. Alle delar av veganlegget ligg over denne kotehøgda. I profil 13920 er fyllingsfoten så vidt ned på kote 20 som det lågaste. Ny gangbru over Vindøla er prosjektert på grunnlag av særskilt hydrologisk rapport.
	f		X	
	g		X	



	h	Er området sårbart for ekstremvêr/stormflo medrekna ei ev. havnivåstigning som følgje av endra klima?		X	
	i	Treng det takast særskilte omsyn til radon?		X	I NGU sitt aksemdskart for radon er området vist med aksemdsgrad <i>Usikker</i>
	j	Anna (spesifiser)?			
<b>Omgjevnad</b>	a	Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		X	
	b	Er det terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?		X	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til overfløyning i lågareliggande område?		X	
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Vass- forsyning</b>	a	Er det problem knytt til vassforsyning og avløp i området?		X	
	b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevatt, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?		X	
	c	Anna (spesifiser)?			
<b>Kraft- forsyning</b>	a	Er området påverka av magnetfelt over 0,4µT frå høgspenlinjer?		X	
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenmaster?		X	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?		X	
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Samferdsel</b>	a	Er det kjente ulukkespunkt på transportnettet i området?	X		Sjå avsnitt 4.7 og 6.1.

	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området?		X	
	c	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?	X		Tiltaket reduserer ulukkerisikoen på strekninga.
	d	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, eks som følge av naturhendingar?		X	
	e	Anna (spesifiser)?			
<b>Miljø/ Landbruk</b>	a	Vil plana/tiltaket bli ramma av, eller forårsake forureining i form av lyd, lukt eller støv?		X	
	b	Vil plana/tiltaket bli ramma av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forureining i området?		X	
	c	Vil tiltaket ta areal frå dyrka eller dyrkbar mark?	X		Sjå avsnitt 6.7
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Er området påverka/ forureina frå tidlegare bruk</b>	a	Gruver: opne sjakter, steintippar etc.?		X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?		X	
	c	Industriverksemd eller aktivitetar som t.d. avfallsdeponering, bålbreining, skipsverft, gartneri etc.?		X	
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Brann/- ulukkes- beredskap</b>	a	Har området mangelfull sløkkjevassforsyning (mengde og trykk)?		X	
	b	Har området dårlige tilkomstruter for utrykkingskjøretøy?		X	
	c	Anna (spesifiser)?			

<b>Sårbare objekt</b>	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet, - teletenester? - vassforsyning? - renovasjon/avløp?		X	
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?		X	
	c	Er det omsorgs- eller oppvekstinstitusjonar i området?		X	
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Verksemdsrisiko</b>	a	Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?		X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemdar (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?		X	
	c	Er det storulukkesbedrifter i nærleiken som kan representere ein fare?		X	
	d	Anna (spesifiser)?			
<b>Ulovleg verksemd</b>	a	Er tiltaket i seg sjølv eit sabotasje-/terrormål?		X	
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?		X	
	c	Anna (spesifiser)?			

Sjekklista er gjennomgått den 13/12 – 2017 av *sign:* Bjarne Otnes, Statens vegvesen Region midt

## 6.12 Økonomiske verknader for kommunen

Planen vil ikkje ha økonomiske verknader for Surnadal kommune.

## 6.13 Samla avveging av verknader

Gjennomgangen ovanfor viser at planen ikkje gir vesentlege negative verknader. Heldt opp i mot dei positive verknadene på trafikktryggleik på strekninga, er det Statens vegvesen si vurdering at tiltaket bør gjennomførast som fastsett i planen.

# 7 GJENNOMFØRING AV GODKJENT REGULERINGSPLAN

## 7.1 Gjennomføring

Oppstart er planlagt i 2018 (prosjektering, grunnerverv, muleg anleggstart), med hovudtyngda av anleggsarbeid i 2019.

## 7.2 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan dannar grunnlag for grunnerverv. Dersom ein ikkje får frivillige avtaler med grunneigarar så vil ein vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter. Normalt vil grunnervervet følgje formålsgrensene, slik at offentlege trafikkområde blir offentleg eigedom.

## 7.3 Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Ein Ytre miljøplan (YM-plan) skal skildre prosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og utbyggar skal handtere desse. YM-planen er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ta i vare miljøkrav i lov og forskrift.

Særlege miljøutfordringar som YM-planen må svare ut er:

- Sikre mot forureining av Vindøla og Surna, jf. avsnitt 6.5.
- Handtering av framande og uønska artar, jf. avsnitt 6.5.

# 8 INNKOMNE MERKNADER

## 8.1 Innspel til planarbeidet

Det er kom 11 skriftlege innspel til planarbeidet ved oppstart. Merknadene er samla i eit eige merknadshefte. Nedanfor følgjer hovudpunkta i innspela og vår vurdering.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev 2.11.2015

1. Fylkesmannen er positiv til planarbeidet.
2. Viser til offentlege databasar for oversikt over natur-/miljøfaglege interesser.
3. Viser til at austlege deler av planområdet er mogleg utløpsområde for snøskred, og føreset at det blir vurdert nærare i planarbeidet.
4. Minner om at Fylkesmannen si sjekkliste er ein tenleg reiskap for ROS-analyse av planar av denne storleiken.

5. Ber om at ein tar omsyn til landbruksdrift i området med tanke på nedbygging av dyrkajord og driftsavkøyrslar.

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Tatt til vitande.*
3. *Skredfare er omtala i avsnitt 4.5 og 6.11.*
4. *Fylkesmannen si sjekklister er brukt som grunnlag for ROS-analysen i avsnitt 6.11.*
5. *Deler av gang- og sykkelvegen går nødvendigvis over dyrka mark, og handlingsrommet er lite. Eksisterande driftsavkøyrslar er sikra.*

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev 4.11.2015

1. Fylkeskommunen ser positivt på at det blir sett i gang arbeid med gang- og sykkelveg på strekninga.
2. Stiller krav om arkeologiske registreringar.
3. Rår til at bygningsmiljøet og dei kulturfaglege landskapsverdiene blir tatt best mogleg i vare. Dette gjeld særskilt bygningar og tun nord for vegen ved Røv mølle.
4. Ber om at planomtalen gjer greie for kva gang- og sykkelvegen har å seie for plansituasjonen for omlegging av fylkesvegen.

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Arkeologiske registreringar er gjennomført, jf. avsnitt 4.2 og 6.4.*
3. *Forbi Røv mølle er rabattbreidda redusert så langt som normalkrava tillater, jf. omtale i avsnitt 5.1. Landskaps- og kulturverdiar er omtala i avsnitt 6.3 og 6.4.*
4. *Forholdet til omlegging av fylkesvegen er omtala i avsnitt 3.3.*

NVE, brev 22.10.2015

1. Peikar på at området ligg under marin grense, og at det kan vere lommer med kvikkleire eller sprøbruddsjordartar innanfor planområdet.
2. 200-årsflommen er rekna til kote 19,1. Rår til at minimum kotehøgde 19,5 blir lagt til grunn for veganlegget.

*Vår vurdering:*

1. *Grunnforholda er kartlagt og nærare omtala i avsnitt 4.6 og X.X.*
2. *Alle delar av veganlegget ligg over kote 19,5.*

Surnadal elveeigarlag v/Georg Solem, brev 14.10.2015

1. Elveeigarlaget støyr tiltaket, og meiner det vil auke tryggleiken for mjuke trafikantar på ein sterkt trafikkert veg.
2. Viser til at Vindøla er eit av Surna sine aller viktigaste sidevassdrag som tåler lite tilslamming, og føreset at det blir gjort tiltak som hindrar at boreslam, drivstoff eller annan form for avrenning av finmassar/forureining kjem ut i Vindøla.
3. Viser til at Bruhølen ved Røv bru er ein viktig djuphøl, og føreset som for Vindøla at finmassar/forureining ikkje må komme ut i Bruhølen og Surna.
4. Tilsvarande gjeld at store gjenstandar/massar ikkje må ligge att i Bruhølen.

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Omsynet til laks og aure i Vindøla og Surna er omtala i avsnitt 6.5. Konkrete tiltak for å minimere uheldige verknader knytt til partikkelavrenning og risiko for akutt forureining blir fastsett i Ytre miljø-plan.*

3. *Som punkt 2.*
4. *Det er ikkje planlagt tiltak som inneber direkte inngrep i Bruhølen.*

Målfrid Ranheim m.fl., e-post 4.11.2015

(Målfrid Ranheim, Roar Aune, Kirsti Gjerstad, Gro Kvammen Sæter, Olav Sæter, Elisabeth Holten, Steinar Fjærli, Øyunn Fugelsøy Aune, Jørgen Aune).

1. *Ønskjer at det blir bygd gangveg ut i frå nytten for born og vaksne som bur i området. Håpar at omsynet til mjuke trafikantar blir tatt på alvor*
2. *Håpar det kan løysast utan for store inngrep i hagar og at hus må rivast.*
3. *Har sett på fleire alternative løysingar for gangvegen, men vil komme tilbake til det når den tid kjem.*

*Vår vurdering:*

1. *Planen legg til rette for utbygging av gang- og sykkelveg, og utbygginga ligg inne i fylkeskommunen sine budsjett.*
2. *Husa ligg enkelte stader tett inn til veggen, og det er naudsynt å gripe inn i hage- og uteareal. Nærare omtale av dei prinsippa som er lagt til grunn, og løysingar for kvar enkelt eigedom er gitt i avsnitt 5.1. Ingen hus blir rivne som følgje av planen.*
3. *Alternative løysingar har vore diskutert på grunneigarmøter 1. og 2. mars 2016. Alternativa som har vore spelt inn av desse og andre er omtala i avsnitt 5.1.*

Elisabeth Holten (14/3), e-post 6.11.2015

1. *Ønskjer prosjektet velkomen. Har ungar med behov for gang- og sykkelveg.*
2. *Håpar at det blir planlagt gang- og sykkelveg til gardsvegen til gbnr 14/3.*

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Gang- og sykkelvegen er planlagt til gardsvegen til gbnr 14/3.*

Nils Røv (13/7 og 13/20), brev 4.11.2015

1. *Gjer greie for eigarforholda, noverande og framtidig bruk, tilkomst, og historiske og naturfaglege kvalitetar knytt til gbnr. 13/7 (Haugen) og 13/20 (Åsvang).*
2. *I tilfelle det er aktuelt med gang-/sykkelveg over Røv bru meiner Nils Røv dette ikkje bør vere naudsynt. Brua har lite trafikk, og skuleborn og andre vil kunne fare over brua utan vesentleg trafikkfare.*
3. *Tilrår at alternativ med gang-/sykkelvegen på nordsida av busetnaden på Røv, t.d. frå Dølheim/Røstvang til Røv bru blir utgreidd.*
4. *Ei løysing med å flytte fylkesvegen ved Røv bru sørover vil gi store ulemper for Røv sin del.*
5. *Ønskjer ei synfaring med omsyn til sine interesser.*

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Gang- og sykkelveg over Surna ved Røv bru er ikkje aktuelt i dette prosjektet.*
3. *Slike alternativ har vore vurdert, men er forkasta, jf. omtale i avsnitt 5.1.*
4. *Flytting av fylkesvegen ved Røv bru er einaste løysing dersom det ikkje skal vere nødvendig å rive opp til fleire hus vest for Røv bru. Dette er til ulempe for gbnr 13/7 og 13/20, men ulempene er ikkje så store at dei kan forsvare å rive hus.*
5. *Synfaring vart gjennomført 15. juni 2016.*

Gunnar Ståle Røv m.fl. (13/3), brev 5.11.2015

(Gunnar Ståle Røv, Marianne Hansen, Ingebrigt Røv)

1. Ønskjer primært at fylkesvegen skal leggast om forbi Røv.
2. Stør forslaget om gang- og sykkelveg i påvente av ny, omlagt fylkesveg, ut i frå kor vanskeleg det ser ut til å vere.
3. Ser det som mest hensiktsmessig at gang-/sykkelvegen blir lagt på nordsida av fylkesvegen frå Vindøla til Røv bru.
4. Ber om at fylkesvegen blir flytta tre meter mot sør frå like aust for Røv mølle sitt kornmottak og til gbnr 13/42. Dette bevarer trea langs nordsida av fylkesvegen forbi tunet på gbnr 13/3.
5. Ønskjer at vegen blir senka til nivå med plenen utanfor huset for å betre trafikktryggleiken (bakketopp) og dempe støy.
6. Foreslår å flytte fylkesvegen sørover frå gbnr 13/9 eller 13/12 og gjennom heile svingen ved Røv bru.
7. Legg ved bilde frå ein gangveg med rekkverk på Fannrem, og meiner dette kan vere ei løysing som sparer plass.
8. Ønskjer synfaring med SVV, helst omgåande, før snøen kjem.

Vår vurdering:

1. *Sjå omtale i avsnitt 3.3.*
2. *Tatt til vitande.*
3. *Tatt til vitande. Innspelet er i samsvar med valt løysing.*
4. *Det er ikkje mogleg å flytte fylkesvegen sørover på ein så kort strekning som foreslått. Sjølv mindre justeringar drar på seg så lange overgangskurver at det ikkje er plass eller pengar til det.*
5. *Høgbrekket ved 13/3 blir senka 0,5 meter, jf. vedtak i samferdselsutvalet 25.10.2017. Det betrar sikta vesentleg.*
6. *Tatt til vitande. Innspelet er i samsvar med valt løysing.*
7. *Vurdering av rekkverkløysing går fram av avsnitt 5.1*
8. *Det er gjennomført synfaringar 1. mars 2016 og 15. juni 2016.*

Margrete Mogstad (gbnr 13/43 og 13/8), brev 6.11.2015

1. Ber om at ein gangveg gjennom Røv må kome på nordsida av busetnaden. Dette gir mindre inngrep på eigedomen enn sør for husa.
2. Ein må unngå å øydelegge hus og heimar.
3. Målet må vere å bygge ny veg sør for Røv, slik at det blir leveleg for dei som skal bu, leve og gå på Røv. Viser til Gjemnesstranda.

Vår vurdering:

1. *Slike alternativ har vore vurdert, men er forkasta, jf. omtale i avsnitt 5.1.*
2. *Husa ligg enkelte stader tett inn til vegen, og det er naudsynt å gripe inn i hage- og uteareal. Nærare omtale av dei prinsippa som er lagt til grunn, og løysingar for kvar enkelt eigedom er gitt i avsnitt 5.1. Ingen hus blir rivne som følge av planen.*
3. *Sjå omtale i avsnitt 3.3. Det er vist til Gjemnesstranda, men dette var på det tidspunktet eit bompengeprojekt på statleg stamveg. Pengane som var sett av til trafikktrygging på Gjemnesstranda gjekk då inn som del av det statlege finansieringsgrunnlaget i tillegg til bompengane. Prosjektet vart seinare fullfinansiert av staten.*

Harald Fiske (gbnr. 13/9), e-post 6.11.2015

1. Håpar i det lengste at ein kan unngå å rive huset på gbnr 13/9. Viser til historikken for huset (landhandel og posthus), og for nabohus.

2. Gjer gjeldande tilsvarande ønskje om å unngå riving av huset på gbnr 13/23, der mor til Harald Fiske bur.
3. Ønskjer møte for å få meir informasjon om planane.

*Vår vurdering:*

1. *Ingen hus blir rivne som følgje av planen.*
2. *Ingen hus blir rivne som følgje av planen.*
3. *Synfaring og møte vart gjennomført 1. og 2. mars.*

Røv Mølle AS, e-post 6.11.2015

1. Gjer greie for historikken knytt til Røv Mølle AS.
2. Viser til at Røv Mølle AS har marginalt med plass til drifta, og fv. 65 blir nytta for å få snudd vogntog og lastebilar. Ein gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesvegen kan gi vanskar med å komme rundt aust for mølla dersom det blir fysiske hinder mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen.
3. Ein gang- og sykkelveg på sørsida av fylkesvegen vil gi så store hinder at dei må vurdere om drifta kan halde fram.
4. Røv Mølle AS ønskjer primært at fylkesveg 65 blir lagt heilt utanom Røv i tråd med tidlegare planar.
5. Ein gang- og sykkelveg på Røv bør kome nord for husa, med mål om å ta så lite matjord som mogleg.
6. Ein gang- og sykkelveg langs nordsida av fylkesvegen bør vere eit fortau, for å minimere ulempene for bustadeigedomane langs vegen. I så fall bør ein vurdere å sette ned fartsgrensa frå 50 til 40 km/t.
7. Viser til at Statnett planlegg ny kraftlinje mellom Namsos og Surnadal. Vindøla bru og Røv vil vere ein flaskehals ved tunge transportar i den samanheng. Røv mølle ber Staten vegvesen og Statnett om å sjå dette i samanheng, slik at ein fekk ny veg forbi Røv og samtidig sikra behovet for Statnett sin transport.
8. E-posten har vedlagt presentasjonar som utdjupar og illustrerer synspunkta, og viser på kart moglege alternativ med Røv mølle si prioritering.

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til vitande.*
2. *Planen legg til rette for å utvide snuarealet aust for mølla, og det skal då ikkje vere problematisk å snu vogntog og lastebilar utan å komme nord om fylkesvegen.*
3. *Gang- og sykkelvegen er lagt på nordsida av fylkesvegen, og rører ikkje ved Røv mølle AS sine areal.*
4. *Sjå omtale i avsnitt 3.3.*
5. *Slike alternativ har vore vurdert, men er forkasta, jf. omtale i avsnitt 5.1.*
6. *Slike alternativ har vore vurdert, men er forkasta, jf. omtale i avsnitt 5.1.*
7. *Arbeidet med planlegging og bygging av ein ny fylkesveg vil ikkje kunne vere ferdig tidnok til å komme Statnett sitt prosjekt til nytte. Anleggsarbeidet startar i følgje Statnett sine nettsider opp i juli/august 2016, og skal vere ferdig i 2019 (nyheit 2.6.2016).*
8. *E-posten og vedlegga er tatt inn i merknadsheftet. Det vil føre for langt å kommentere alle enkeltelementa i presentasjonane. Vår vurdering av alternative vegføringar er omtala i avsnitt 5.1.*

Surnadal kommune, e-post 2.11.2015

1. Ber om at det blir vurdert å flytte fylkesvegen ved Røv bru slik at ein unngår konflikt med bustadene i området.
2. Viser til gang- og sykkelveg langs fv. 65 frå Torshus til Forve bru i Orkdal, der det er rekkverk med avstand mellom fylkesveg og g/s-veg på 75 cm.



*Vår vurdering:*

- 1. Fylkesvegen ved Røv bru er i planen flytta sørover. Nordleg kant på gang- og sykkelveg vil følge dagens kant på fylkesvegen. Arealinngrepa for bustadene blir då uendra, og forholda for inn- og utkøyring, samt støy og andre ulemper blir betra. Flyttinga gir rom for ordinær 1,5 meter rabatt.*
- 2. Forbi Røv mølle er det også trøngt, men planen legg også her opp til 1,5 meter rabatt, jf. omtale i 5.1.*