



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Planomtale – detaljregulering fv.60

Volda kommune, planID 2021009. Detaljregulering fv.60
Raftevollen – Stranda grense

Stranda kommune, planID 2026002. Detaljregulering fv.60
Volda grense – Røyrhus

19.06.2026

Innhold

1 Innleiing	3
2 Bakgrunn	3
2.1 Planområdet	3
2.2 Formål med planarbeidet	4
2.3 Tidlegare vedtak i saka	5
2.4 Tiltaket sitt forhold til KU-forskrifta	5
3 Planstatus og rammeføresetnader	6
3.1 Kommuneplan	6
3.2 Gjeldande reguleringsplaner	8
3.3 Temaplaner	10
3.4 Regionale planer	10
3.5 Statlege planretningsliner /rammer/føringar	11
4 Omtale av planområdet, dagens situasjon	12
4.1 Veg og trafikkforhold	12
4.2 Landskap	13
4.3 Kulturminne og kulturmiljø	14
4.4 Naturressursar	16
4.5 Naturmangfald på land	16
4.6 Naturmangfald i vatn/ vassmiljø	19
4.7 Nærmiljø og friluftsliv	21
4.8 Støy og luftkvalitet	23
4.9 Barn og unge sine interesse	23
4.10 Universell utforming	24
4.11 Forureina grunn	24
4.12 Teknisk infrastruktur	24
4.13 Grunnforhold	25
4.14 Eigedomar som vert omfatta av planarbeidet	25
5 Planprosess og medverknad	26
5.1 Prosess for medverknad	26
6 Beskriving av reguleringsplanen	30
6.1 Utforming av reguleringsplanen	30
6.2 Grunnverv	33

6.3 Beskriving av tiltaket	36
6.4 Hovudprinsipp for utforming	44
6.5 Massehandtering og område for permanent masselagring	50
6.6 Anleggsgjennomføring	54
6.7 Sikring mot skred	57
6.8 Hydrologi og flaum	58
6.9 Omlegging av høgspenn og leidningsnett	59
6.10 Universell utforming	59
6.11 Forureina grunn	60
6.12 Ytre miljøplan (YM-plan)	60
6.13 Kulturminne og kulturmiljø	61
7 Verknadar og konsekvensar av reguleringsplanen	62
7.1 Overordna planer	62
7.2 Eksisterande reguleringsplaner	62
7.3 Veg og trafikkforhold	62
7.4 Landskap	63
7.5 Kulturminne og kulturmiljø	64
7.6 Naturressursar	66
7.7 Naturmangfald på land	68
7.8 Naturmangfald i vatn/ vassmiljø	74
7.9 Klimagassutslepp	77
7.10 Nærmiljø og friluftsliv	79
7.11 Støy og luftkvalitet	80
7.12 Barn og unge sine interesse	82
7.13 Levekår og folkehelse	82
7.14 Risiko og sårbarheit	83
7.15 Økonomiske konsekvensar	84
7.16 Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12	84
7.17 Vurdering etter vassforskrifta § 12	89
7.18 Vannressurslova § 20 d.	89
7.19 Lokal og regional utvikling	89
7.20 Samla verknadar	90
8 Vedlegg	92

1 Innleiing

Denne planomtalen er felles for to detaljreguleringsplaner for fylkesveg 60 (fv.60) i Hornindal, ei plan for Raftevollen – Stranda grense (i Volda kommune) og ei for Volda grense – Røyarhus (i Stranda kommune). Detaljreguleringsplanene er utarbeidd etter plan- og bygningslova (pbl.) pbl. § 12-3.

Formålet med reguleringsplanen er å skaffe eit forpliktande plangrunnlag for bygging av ny fylkesveg , då dagens veg held låg standard.

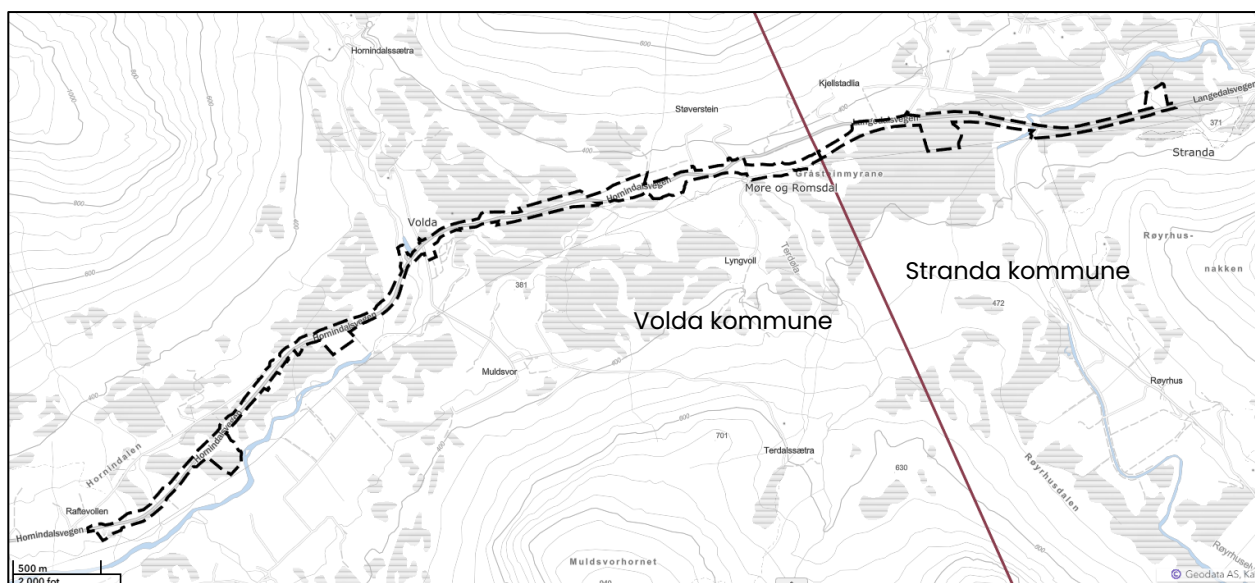
Forslagsstillar er Møre og Romsdal fylkeskommune, medan kommunane Volda og Stranda er planmynde i kvar sine kommunar. Forslagsstillar utarbeider reguleringsplanen etter reglane i plan- og bygningslova § 3-7. Plankonsulent er Sweco Norge AS.

2 Bakgrunn

2.1 Planområdet

Detaljreguleringa omfattar fylkesveg 60 i Hornindal, mellom Raftevollen i Volda kommune og Røyarhus i Stranda kommune, ei strekning på 6,8 kilometer. Den endelege plangrensa er vist på kartet nedanfor, og angir det området som er regulert. Det er utarbeidd ei reguleringsplan for kvar kommune, mens denne planomtalen er felles for begge reguleringsplanene.

Prosjektet inngår i eit større arbeid som gjeld fylkesveg 60 frå Tomasgard til Røyarhus. Strekinga mellom Tomasgard og Raftevollen vert regulert i ei eiga reguleringsplan. Planarbeidet hadde formell oppstart i 2022 i begge kommunar. Varsla planområde strekker seg frå Tomasgard i Volda kommune og vidare om lag 800 meter forbi Røyarhus bru i Stranda kommune, til der fylkesvegen får gul midtline. Total lengde frå Tomasgard til Røyarhus er 13,8 km. Av dette ligg rundt 4,1 km i jomfrueleg terreng, resten av strekinga på om lag 9,5 km følgjer i hovudsak dagens trasé.



Figur 2-1: Planområdet strekker seg frå Raftevollen i vest til Røyhus i aust. Kommunegrensa mellom Volda og Stranda vist med raud linje. Kjelde: Sweco.

2.2 Formål med planarbeidet

Formålet med reguleringsplanen er å skaffe eit forpliktande plangrunnlag for bygging av ny fylkesveg mellom Raftevollen og Røyhus. Dagens veg held låg standard. Vegbana er smal og kurvene gir utrygge situasjonar. Vegen er spesielt krevjande i vinterhalvåret og i periodar med telehiv (ujamn vegbane).

Den nye vegen skal utformast i tråd med alternativ 2 i kommunedelplanen for fv.60 frå 2012 (sjå kapittel 3.1.1 for meir informasjon). Det skal i tillegg leggjast til rette for midlertidige bygge- og anleggsområde og område for permanente masselager.

Prosjektet sitt samfunns mål er å styrke trafikkikkerheita, sikre betre framkome og redusere vedlikehaldskostnadar. Ein oppgradert fylkesveg 60 gjennom Hornindal vil gi meir stabile reisevilkår gjennom heile året, prosjektet vil difor utgjere eit viktig løft for regionen. Den nye vegen er dimensjonert for modulvogntog og får vesentleg betre kvalitet enn dagens veg på strekinga, og med det høgare vegkapital. Dette vil gi meir føreseieleg behov og lågare kostnadar knytt til vedlikehald.

2.3 Tidlegare vedtak i saka

Kommunedelplan for fv.60 med tilhøyrande konsekvensutgreiingar, vedtatt i 2012, legg rammene for val av ny trasé. Fylkestinget stadfesta dette alternativet i vedtak i juni 2023, etter at det var gjennomført ei verdioptimalisering av kommunedelplanane (Rambøll, 2023). Verdioptimalisering var eit ledd i planprosessen, der det blir sett på dei ulike løysingane, kvalitetssikring av planane, og det blir søkt etter auka samfunnsøkonomisk nytte.

2.4 Tiltaket sitt forhold til KU-forskrifta

Fylkesveg 60 omfattast av *forskrift om konsekvensutredning* § 8 bokstav a). Vedlegg II, e) i. Bygging av veier.

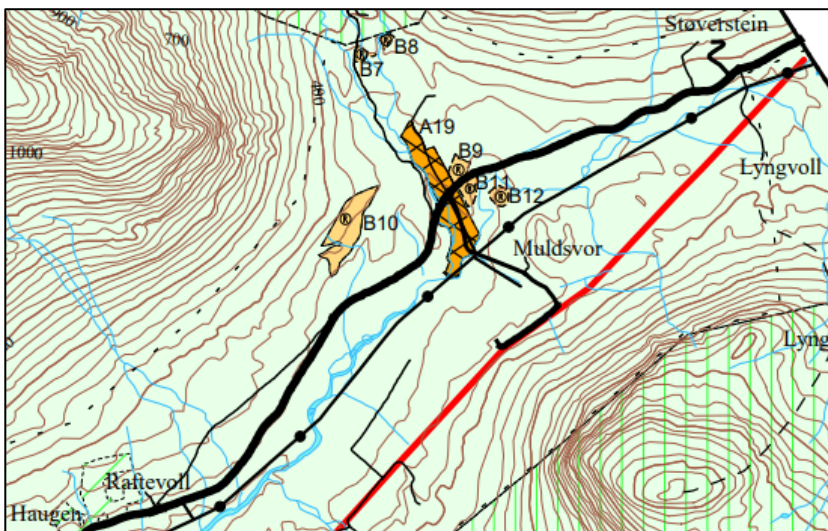
I samband med kommunedelplanen for fv.60 mellom Tomasgard og Røyrhus frå 2012 vart det utarbeidd konsekvensutgreiing for både prissette og ikkje-prissette tema. I 2023 utarbeidde Rambøll ein rapport om verdioptimalisering av strekninga, i rapporten vart det sett på endringar frå konsekvensutgreiinga. Det vart påpeikt at for ikkje-prissette tema har det skjedd størst endringar for naturmiljø, vassdrag og myr. Dette grunna at fleire naturverdiar har blitt registrert og grunna ny metodikk for konsekvensutgreiingar kan gje endringar i vurdering av verdi og påverknad. Myr, klima og vassmiljø er tema som har fått større fokus av forvaltningsorgan etter at konsekvensutgreiinga i 2012 vart utarbeidd. Det er derfor avgjort at det i samband med reguleringsplanarbeidet skal utarbeidast konsekvensutgreiing for naturmangfald på land (terrestrisk) og i vassmiljø (akvatisk), samt for klimagassutslepp. Desse er konsekvensutgreidd i eigne fagrapportar som er vedlagt reguleringsplanen, oppsummering frå utgreiingane er omtala i kapittel 7.7, 7.8 og 7.9.

3 Planstatus og rammeføresetnader

3.1 Kommuneplan

Volda kommune

Kommuneplanens arealdel 2004 – 2015 for Hornindal kommune, 1577_20040001 vart vedtatt i 2004. Hornindal kommune vart slått saman med Volda kommune 1. januar 2020. I kommuneplanen er framtidig veg regulert på sørsida av Hornindal, vist med raud strek på kartet nedanfor. Areala er i hovudsak avsett til LNF-område, i tillegg til byggeområda ved Horndøla bru.



Figur 3-1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Hornindal kommune. Kjelde: Volda kommune, Norkart AS.

Stranda kommune

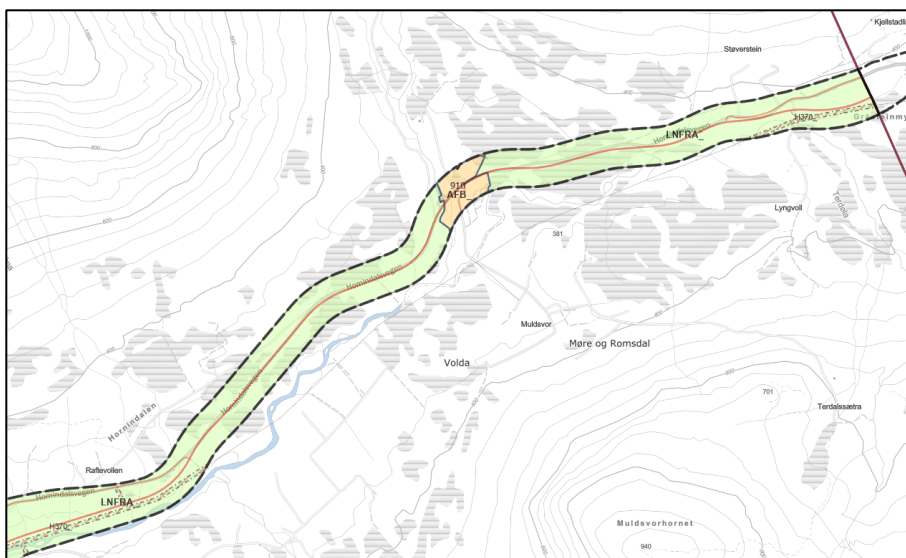
Kommuneplanens arealdel 2021–2033 for Stranda kommune (planID: 1525_2019014), vart vedtatt i 2021. I kommuneplanen er framtidig hovudveg teikna inn med raud linje som går eit godt stykke lenger sør enn dagens veg, og kjem inn på dagens fylkesveg før Hjellhammaren. Linja er ei forlenging av linja i kommuneplanen i Volda kommune. Areala er avsett til LNFR-formål, med unntak av området ved Hjellhammaren som er avsett til framtidig parkering og noverande massedeponi.



Figur 3-2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Stranda kommune. Kjelde: Stranda kommune, Norkart AS.

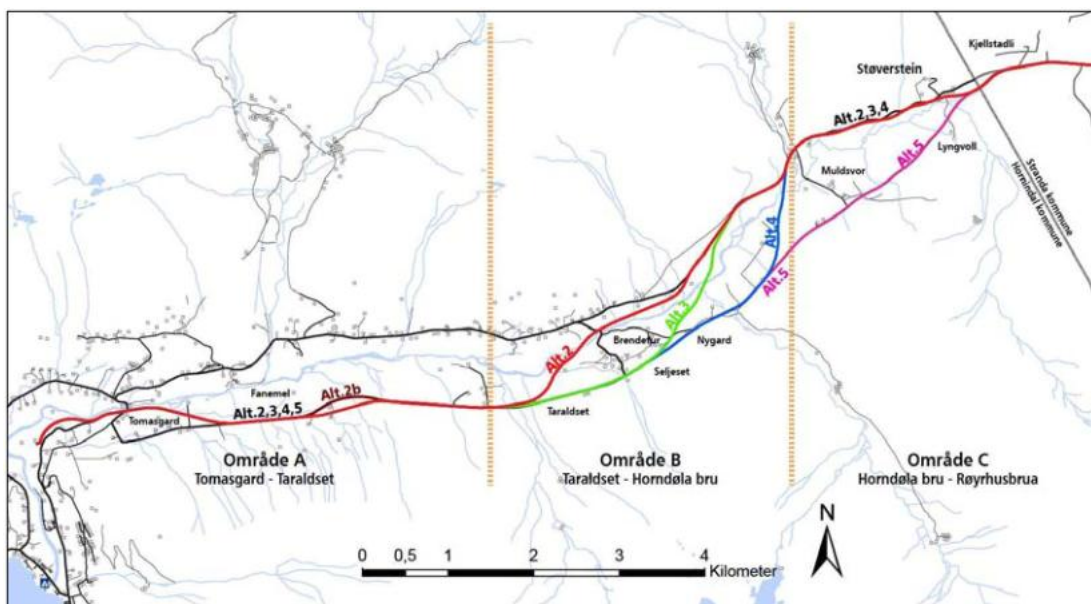
3.1.1 Kommunedelplan for fv.60

Kommunedelplan fv.60 Tomasgard – Røyrvass bru (planID: 1577_20120001), vart vedtatt i 2012. I Stranda kommune vart kommunedelplanen innlemma i kommuneplanens arealdel når den vart vedteken i 2021.



Figur 3-3: Utsnitt av kommunedelplan for fv.60 i Volda kommune, frå Raftevollen til kommunegrensa. Kjelde: Volda kommune, Norkart AS.

Det vart utarbeidd konsekvensutgreiing for fleire ulike alternativ, sjå Figur 3-4. Alternativ 2 kom best ut for både ikkje-prisette og prisette konsekvensar og var det alternativet som vart lagt til grunn for kommunedelplanen.



Figur 3-4: Oversikt over delområde og alternativ i kommunedelplan for fv.60. Kjelde: Konsekvensutgreiing og kommunedelplan fv.60, Statens vegvesen 2012.

Denne reguleringsplanen tar utgangspunkt i alternativ 2 i den kommunedelplanen. I 2023 utarbeidde Rambøll ein rapport om verdioptimalisering av strekninga, i rapporten vart det sett på endringar frå konsekvensutgreiinga i kommunedelplanen. Det vart påpeikt at for ikkje-prissette tema har det skjedd størst endringar for naturmiljø, vassdrag og myr. Dette grunna at fleire naturverdiar har blitt registrert og grunna ny metodikk for konsekvensutgreiingar kan gje endringar i vurdering av verdi og påverknad. Myr, klima og vassmiljø er tema som har fått et større fokus av forvaltningsorgan etter at konsekvensutgreiing i 2012 ble utført. Det er derfor utarbeidd konsekvensutgreiing for naturmangfald inkludert vassmiljø og for klima.

3.2 Gjeldande reguleringsplaner

I Volda kommune er det fire gjeldande reguleringsplaner som delvis overlappast av planområdet, tre i området ved Horndøla bru og ei ved Støverstein. I Stranda kommune er det ingen gjeldande reguleringsplaner i planområdet. Det er ikkje kjent at det er andre planar under arbeid i eller i nærleiken av planområdet.

3.3 Temaplanar

Verneplan I for vassdrag

Hornindalsvassdraget er verna i Verneplan I for vassdrag, vedteken i 1973.

Vernegrunnlaget knytast til:

"Kystnær beliggenhet i Vestlandets ytre fjordområder. Vassdragets elver, vann og myrer er sentrale deler av et variert landskap som strekker seg fra høyfjell til fjord. Nedre del er dominert av Hornindalsvatnet, som er Norges dypeste innsjø og topografisk er en del av Nordfjordens fjordsystem. Viktig for friluftslivet." (Norges vassdrags- og energidirektorat, 2009).

Det vurderast at vernegrunnlaget i stor grad er kopla til landskapet i Hornindal, med Horndøla som eit sentralt element i landskapet.

Differensiert forvaltningsplan for Hornindalsvassdraget

Differensiert forvaltningsplan for Hornindalsvassdraget vart vedtatt i kommunane Eid, Stryn og Hornindal (no Volda) i 2007 og 2008. Ny fv.60 inngår i sone II i ei tredeling, der sone II tilsei at ein skal unngå plassering av hus og hytter nær inntil vassdraget/ mellom vassdraget og hovudveg. Dette for å ta vare på verneverdiar som er knytt til landskapsrommet, som rommar friluftsliv, naturførekomstar, kulturlandskap, kulturminne og fiskeressursar.

3.4 Regionale planer

- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025–2028
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021–2024
- Regional delplan for kulturminne og kulturmiljø av nasjonal og regional verdi
- Fylkesstrategi for klima, miljø og energi 2023–2026

3.5 Statlege planretningsliner /rammer/føringar

- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegginga (1995)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Rikspolitiske retningslinje for verna vassdrag (1994)
- T-1057/1994 Retningslinje for planlegging av riks- og fylkesvegar etter plan- og bygningslova
- Flaum- og skredfare i arealplanar, NVE (Retningslinje 2/2011, rev. 2014)
- Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging (DSB 2017)
- Gjeldande handbøker frå Statens vegvesen

4 Omtale av planområdet, dagens situasjon

Dagens situasjon er grundig kartlagt både i tidlegare kommunedelplanprosess, kartleggingar, nyregistreringar og medverknadsprosess i detaljreguleringa.

4.1 Veg og trafikkforhold

Fylkesveg 60 er saman med E39 den viktigaste transportåra mellom Vestland og Møre og Romsdal, i tillegg til at det er lokalveg i Hornindal. Dagens veg har ei trafikkmengd på 1000 køyretøy per døgn, der 19 % er tunge køyretøy. Skiltet fartsgrense er 80 km/t. Vegen er utan gul midtstripe, det vil seie at generelt er asfaltbreidda på vegen under 6 meter, noko som skaper utfordringar når to tunge køyretøy møtast. I tillegg har vegen dårleg bereevne og vegen er bygd delvis på myr, noko som gir ujamn vegbane med telehiv og øydelagt asfaltdekke. Det er ikkje eigen gang- og sykkelveg på strekninga.



Figur 4-1: Dagens fv.60 ved «Støversteinsvingane», sett mot aust. Kjelde: Google maps, juni 2025.

Dei ti siste åra har det skjedd fire politiregistrerte trafikkulykke langs fv.60 mellom Tomasgard og Røyarhus, og alle skjedde på strekninga mellom Räftevollen og Røyarhus bru. Det var tre møteulykke og ei utforkøyringsulykke. To av ulykkene var med lettare personskade, medan dei to andre hadde høgare skadegrad. Møte- og utforkøyringsulykke på smalt og svingete vegnett heng tett saman med veggeometrien, siktforholda og mangelen på rom for feil. Det er og eit kjent problem på denne strekninga

at lastebilar hamnar utanfor vegen både sommar og vinter på grunn av smal veg og svake kantar.



Figur 4-2: Dronefoto frå kommunegrensa, sett vestover mot «Støversteinsvingane». Kjelde: Sweco.

4.2 Landskap

Planområdet tilhøyrar landskapsregion 22 Midtre bygder på Vestlandet, og ligg innanfor underregionen 22.20 Hornindal. Landskapet sin hovudform er ein tydeleg U-dal med relativt flat, men småkupert dalbotn. U-dalen er omgitt av bratte fjellveggar, med både spisse tindar og meir avrunda fjell. I dalbotnen renn elva Horndøla mot vest og Langedalselva mot øst. Nokre stader har elva grave seg djupt ned i kløfter mellom dalsidene, medan andre stader renn elva rolegare i flatare område. Dalen stig jamt oppover frå Hornindalsvatnet mot kommunegrensa i aust. Dalen opplevast som stadig meir open etter kvart som ein kjem høgare opp. Ved Raftevollen endrar landskapet seg frå å vere dominert av opne rom med jordbruk og bygningar til å bli meir prega av stadvis tett lauvskog. Sidedalar og slakare fjellsider, samt område med kulturmark og myr, bidreg til at landskapsrommet ikkje opplevast som heilt lukka.

I dalbotnen er det i hovudsak jordbrukslandskap, der åkrar og beite avgrensast av mindre skogsbelte. Skogen består i hovudsak av bjørk, med innslag av furu og gran. Plantefelt av gran er markante i vegetasjonsbiletet. Innover i dalen endrar landskapskarakteren seg til å få eit stadig større fjellpreg med stor del av myr og fjellbjørkeskog. Området

ved Lyngvoll er det høgstliggjande delen av dalen, og det avspeglast i vegetasjonen som har meir fjellpreg, med fjellbjørk og myr, og mindre og færre jordbruksareal. Der er det også lengre mellom bygningane. Vidare austover opnar landskapet seg opp igjen ved Kjellstadlia med gardsbruk og dyrka mark. Vegetasjonen elles består av bjørk og myr.

Viktige landemerke er den gamle steinbrua Horndøla bru og fjella Hornindalsrokken og Røyrhusnibba. Røyrhusnibba er synleg frå store deler av hovuddalføret, mens Hornindalsrokken er det utsikt til der sidedalen kjem inn ved Horndøla bru. Horndøla bru er ei steinbru bygd langs Den Trondhjemske postvei der den kryssar elva Horndøla. Aust for Horndøla kryssar vegen slåttemyra ved Honndalslia/ Haralflotmyra, som er ein utvalt naturtype.

4.3 Kulturminne og kulturmiljø

På Furamyra i Volda kommune er det funne restar etter kolframstilling frå folkevandringstida (C¹⁴-datert til om lag 480 e.Kr.) i form av to kolgroper (ID 274542 og 274543). Også på Kjellstadlia ligg det kolgroper i myr (ID 274463). Kolgropene er automatisk freda.

Den Trondhjemske postvei mellom Bergen og Trondheim vart anlagt i siste del av 1700-talet. Vegen held fram parallelt, og delvis overlappande med fv.60 gjennom Hornindal. Den Trondhjemske postvei har høg verneverdi og gjev innsikt i verdien av dette nasjonale sambandet, og kva innsats som måtte til for å byggje og halde den ved lag. Parsellen som går gjennom planområdet er regionalt verneverdig.

I Riksantikvaren si kulturminnedatabase Askeladden, er den om lag 5 kilometer lange Volda parsell 4 (ID 272203) frå Raftevollen gard til kommunegrensa mot Stranda skildra: «Veien har gått som to traséer på Raftevollen, en over tunet og en over jordet. Veien over jordet er ikke lesbar og trolig pløyd bort, men veien gjennom tunet går som gruset gårdsvei helt frem til Orremyra. Postveiens særtrekk er forsvunnet på grunn av utvidelse av veien og den fremstår som avflatet. På strekningen er det en liten og en stor

steinhellebru, i tillegg til to rodesteiner og seks merkesteiner. Veien videre fra Orremyra er sammenfallende med riksveien frem til rasteplassen ved Horndalslimyra, hvor den tar en sving over den vakre Horndøla bru. Denne brua ble restaurert på 1990-tallet, men har nå behov for nytt tilsyn og vurdering. Etter brua er postveien igjen sammenfallende med riksveien fremt til Merkingsgardbakken, hvor den går over myr og våtmark. Veien er her mer sårbar og utsatt for slitasje ved bruk på grunn av mye vann i bakken. Den passerer tunet på Støverstein og har gått videre over jordet på gården. Veien er pløyd bort her, men er godt bevart innunder trærne frem til kommunegrensen.»

Ved kommunegrensa starter den ca. 6,5 km lange Stranda parsell 1 (ID 268871): *“Herfra går veien som gruset gårdsvei gjennom jordbrukslandskap og følger elva opp til Fjelltun. På Bødvamyra ligger veien helt inntil elveleie og med myra på nordsiden. På Stormyrbakken krysser veien elva over steinhellebru og går videre som hyttevei. Etter Smågrøvene følger postveien samme trasé som motorveien i ca. 300 meter, for deretter å gå over jordet på Tronstad gård. Inntil elva her ligger veien under tettvokst skog og er lite synlig i terrenget, og på jordet er den pløyd bort. Fra Tronstad er veien sammenfallende med riksveien frem til Leite, hvor den har gått langs ytterkanten av jordet og gjennom dagens skogsområde. Veien er ikke lesbar i dette område. Deretter følger postveien og riksveien samme trasé frem til Fjelltun.»*

På kommunegrensa mellom Volda og Stranda står det langs fv.60 ein merkestein som markerer den historiske fylkesgrensa mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane.

På nord- og sørsida av Røyrhus bru finst det òg restar etter to store brukar av tørrmurte heller (ID 274577). Brua følgjer ferdselsvegen som gjekk gjennom Røyrhusdalen og fører vidare til Den Trondhjemske postvei. Røyrhus bru er regionalt verneverdig.

I og langs planområdet står det òg noko SEFRAK-registrert byggjeverk og spor etter rydding av beitemark (ID 274574). Ved Støverstein er det ei driftsbygning som i SEFRAK er anslått til å vere frå 1800-tallet.

4.4 Naturressursar

Naturressursar er ressursar frå jord, skog og andre utmarksareal, fiskebestandar i sjø og ferskvatn, vilt, ferskvassførekomst, berggrunn og mineral. Planområdet rører hovudsakeleg naturressursverdiar knytt til jordbruk, beiteområde og utmark. Deler av utmarksareala nyttast til beiteområde for husdyr, i tillegg til at det drivast med jakt og fiske i området. Det er registrert fleire private drikkevassbrønnar/-kjelder, samt fleire lokale grus- og pukkressursar. Jordbruksareala består av fleire jordbruksområde i varierende størrelse, registrert som fulldyrka jord (grasproduksjon) og innmarksbeite. Areal er jordsmonnkartlagt i 2025, og funna er presentert i matjordplan, vedlegg 6.

Mellom feristene ved Gjølet og på grensa til Støverstein går det i dag beitedyr (storfe, sau og geit) fritt på begge sider av, og på vegen.

Langs vegtraséen er det skog av høg bonitet og uproduktiv skog. Mesteparten av skogen er lauvskog og barskog, i tillegg til noko blandingsskog.

Av jaktbart vilt er hjortevilt registrert planområdet. Det er registrert ein trekkveg for hjort, men den går nord for planområdet, og kryssar ikkje fylkesvegen. Med unntak av den er det ikkje tydelege trekkvegar, men det er hjortevilt som kryssar planområdet fleire stader.

Delar av planområdet inngår i nedbørsfeltet til Storelva, som er reservedrikkevasskjelde til Grodås vassverk, og til Hornindalsvatnet, som er drikkevasskjelde til Stad kommune.

Det visast til deltemarapport naturressursar i konsekvensutgreiing for ny fv.60 mellom Tomasgard og Røyhusbrua, utarbeidt av Statens vegvesen i 2012 for nærmare beskriving og vurderingar knytt til naturressursar i og i nærleiken av planområdet.

4.5 Naturmangfald på land

Det er ikkje **verneområde** innafor planområdet. Det ligg to lokalitetar med den **utvalde naturtypen** slåttemyr (figur 4-3) på kvar side av dagens veg. Det er til saman registrert 12

lokalitetar med **naturtypar** i influensområdet. Naturtypane er knytt til myr (høgareliggande og nordleg nedbørsmyr, semi-naturlig myr (EN-sterkt trua), slåttemyr (EN og utvalt naturtype) og terrengdekkande myr (VU-sårbar)), skog (gamal lågurtsejlerogneskog, flaumskogsmark (VU) og rik gråorsumpskog) eller kulturmark (naturbeitemark (VU) og hagemark (VU)). Fleire av naturtypane er raudlista. Dei naturtypane som ikkje er raudlista, har sentral økosystemfunksjon.



Figur 4-3: Bilete viser utvalt naturtype slåttemyr. Horndalslimyra sett mot nord. Foto: Sweco.

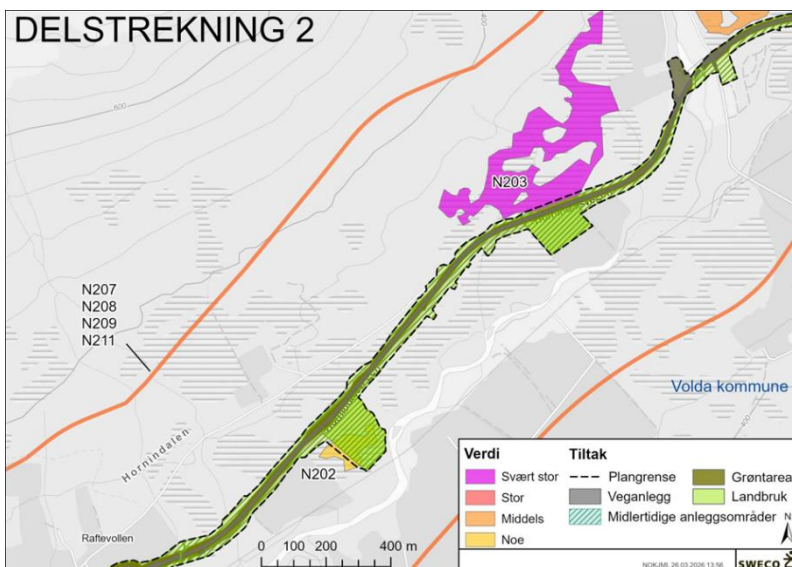
Området er leveområde for fleire plante- og dyreartar (**økologiske funksjonsområde**). Det er registrert ein raudlista planteart i influensområdet. Dette er myrkråkefot (nært trua), som er registrert på Gråsteinmyrane. Det er åtte registrerte raudlista fuglearter i influensområdet. Vipe (kritisk trua-CR) er ein kulturmarksart, som tidlegare har hekka i området. Storspove (sterkt trua -EN) er registrert med sannsynleg hekking i nærleiken av Haralflotmyra og Liamyrane/ Gråsteinmyrane. Raudstilk (NT) hekker i nærleiken av Liamyrane. Grønfink (sårbar-VU), gulsporv (VU) og stær (NT), er artar som hekkar i kantskog langs jordbruksareal. Granmeis (VU) finst i både barskog og lauvskogen i influensområdet. I områda med lauvskog og blandingsskog finst det også spettar, som grønspett, flaggspett og gråspett. Det er òg registrert dvergspett og kvitryggspett. Desse er spesielt omsynskrevjande artar. Haukugle, kongeørn og sporvehauk er registrerte rovfuglar. Det er ikkje artar som krev særskilt omsyn i Miljødirektoratet sin database for sensitive artar. Det er registrert ein trekkveg for hjort som utgjer eit **landskapsøkologiske funksjonsområde**. Samanhengande grøne område, som gjeng på tvers av dalen vil også

kunne brukast som trekkområde. Det same gjer elvesystema med Horndøla og Langedalselva med sidevassdrag.

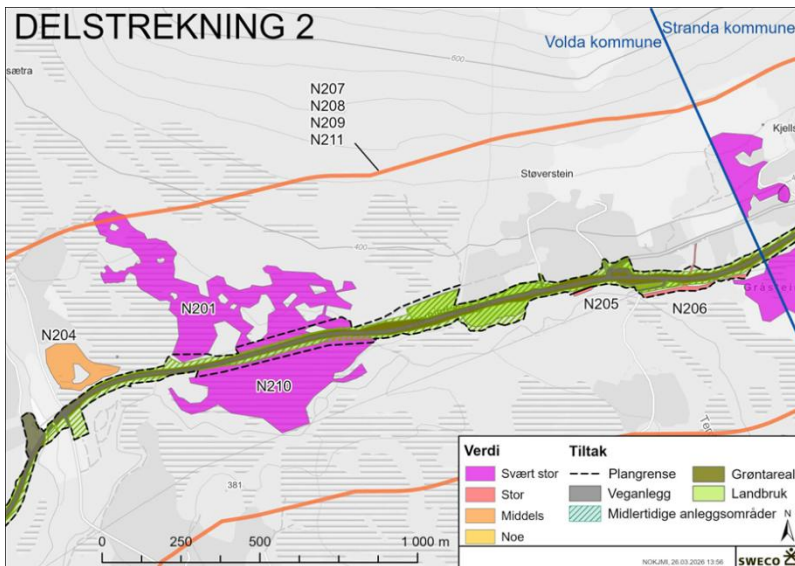
Av **geologisk mangfald** er det registrert ein geostad i influensområdet. Dette er eit «sete», altså ei strandlinje frå ein bredemt sjø, nord for Raftevollen.

Det er registrert **framande artar**, med hagelupin, platanlønn, honningknoppurt, fagerfredløs og prakthjelm.

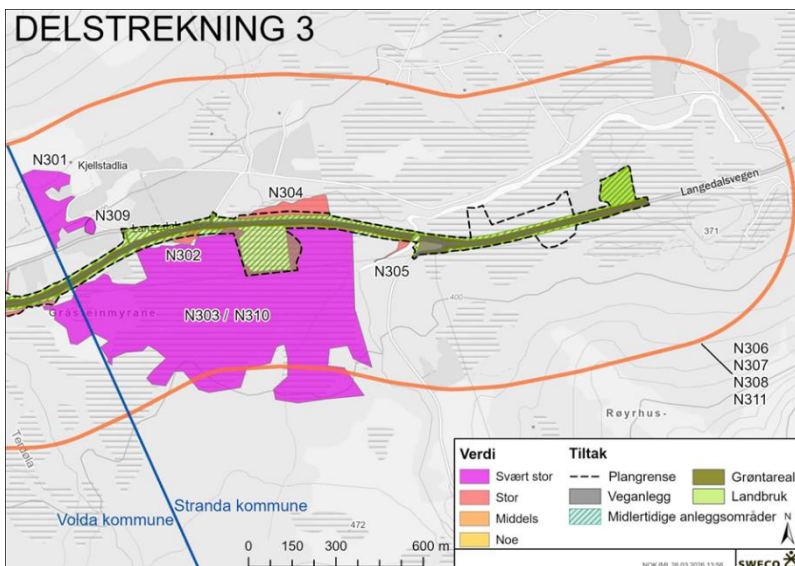
Alle naturtypar og økologiske funksjonsområde for artar har fått tileigna verdi på bakgrunn av raudlistekategori og kvaliteten på naturtypen. Dette har i stor grad gitt store verdiar (middels-svært stor). Vanleg natur har noko verdi. Figurane nedanfor viser verdiar på delområdene som er registrert. Større delområde visast ikkje i karta.



Figur 4-4: Verdikart som viser naturtypene mellom Raftevollen og Horndøla bru. Kjelde: Sweco.



Figur 4-5: Verdikart som viser naturtypene mellom Horndøla bru og Kvernhusbakken. Kjelde: Sweco.



Figur 4-6: Verdikart som viser naturtypene mellom Kvernhusbakken og Røyrrhus. Kjelde: Sweco.

4.6 Naturmangfald i vatn/ vassmiljø

Frå Tomasgard til Sva bru er det fleire små bekkar som vurderast å ikkje ha viktige funksjonsområder for aure. Det er fire unntak frå dette, og desse lokalitetane er frå Taraldset og til med kryssingspunktet over Horndøla. Desse områda er omtala som delområde 2, 3 og 4 i fagrapporten.

Mellom Sva bru og fram til kommunegrensa Volda/ Stranda er det fem mindre bekkar som med eit unntak har aure både på opp- og nedstrøms side av dagens kryssingspunkt, noko som tilsei at fiskevandring gjennom kulvertane er mogleg i dagens

situasjon. Det eine unntaket hadde for låg vassføring. I tillegg er det to større vassførekomstar på strekinga, Svåna (ved Sva bru) og Sætreelva, der spesielt Sætreelva har gode funksjonsområdar for aure.

På strekinga mellom kommunegrensa og til Langedalselva i Stranda kommune er elva lokalt viktig for aure, og drenerer austover i motsetning til dei andre vassførekomstane i planområdet. I dei to andre vassførekomstane vart det ikkje stadfesta aure ved kryssingspunkta.

Det er utarbeidd ei differensiert forvaltningsplan for Hornindalsvassdraget. Ny fv.60 inngår i sone II i ei tredeling, der sone II tilsei at ein skal unngå plassering av hus og hytter nær inntil vassdraget/mellom vassdraget og hovudveg. Dette for å ta vare på verneverdiar som er knytt til landskapsrommet, som rommar friluftsliv, naturførekomstar, kulturlandskap, kulturminne og fiskeressursar.

Hausten 2025 ble det tatt vassprøvar og samla inn botndyr (vasslevande insekt m.m.) i alle vassførekomstar registrert i vann-nett.no for å kunne seie noko om økologisk tilstand. Analyse av vassprøvane tilsa god eller svært god økologisk tilstand på fire av fem vassførekomstar. Unntaket var Langedalselva, der høge konsentrasjonar av fosfor og nitrogen gav middels økologisk tilstand.

Ei verdivurdering av vassførekomstar omfattar vurdering av **vassmiljø**, og **artars funksjonsområdar**. Vassførekomstane i planområdet er delt inn i totalt ni delområde. Åtte av delområda får svært høg verdi når **vassmiljø** vurderast, då metodikken for konsekvensutgreiing tilsei at alt rennande vatn med årssikker vassføring skal ha stor eller svært stor verdi. Langedalselva er unntaket, då økologisk tilstand var moderat, og får stor verdi.

Artars funksjonsområde tilsei noko verdi for dei seks delområda som omfattar dei mindre bekkane, da dei har eit alminneleg artsinventar utan viktige funksjonsområde. Dei tre delområda Horndøla, Sætreelva og Langedalselva får middels verdi, da dei har noko

større lokal betydning for aurebestanden, men også her er det eit alminneleg artsinventar.

Det er ikkje registrert **raudlista arter** som for eksempel ål eller laks i vassdraga i planområdet. Det er heller ikkje registrert naturtypar i vatn.

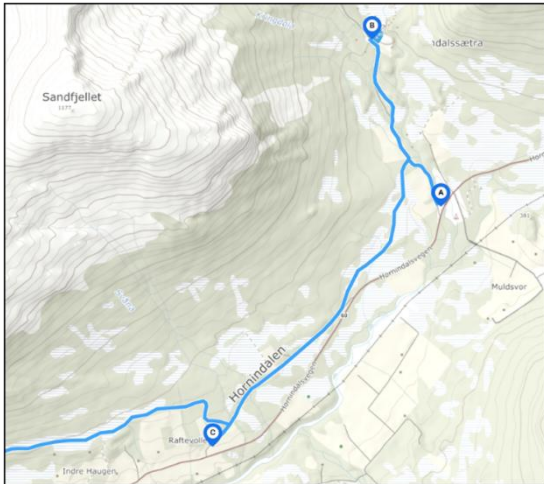
4.7 Nærmiljø og friluftsliv

Planområdet går gjennom Hornindal, som er eit viktig område for friluftsliv, for heile regionen. Verdiane til områda er knytt til både nærturterreng for busette i området, og større turområde med fjelltoppar som tiltrekk tilreisande. I tillegg er det blant anna jakt- og fiskemoglegheiter. Utmarksområda har fleire vatn og turmål med kvalitetar for friluftsliv og aktivitetar knytt til fjellturar, telting, jakt og fiske (ut.no, morotur.no, strava). Det er ikkje kartlagt friluftsområde i kommunane og det er ikkje statleg sikra friluftsområde innafor planområdet (Naturbase).

For nærturar er Den Trondhjemske postvei, som går gjennom Hornindal, ein viktig turveg. Den går mest i same trasé som fv.60, mens på enkelte strekningar går den utanfor vegen, sånn som mellom Raftevollen og Furebakken, og frå Merkingsgardsbakken til aust for planområde. Delar av Den Trondhjemske postvei nyttast til skiløyper når det er snø.

Fleire nyttar dagens vegnett til sykling og rulleski. Nokre av elvane innafor planområdet har bekkeare av mindre storleik, men dei er ikkje nytta mykje til fiske.

Rasteplassen ved Horndøla bru er ein populær stoppestad. Mange stoppar her for å sjå på gamle Horndøla bru, «giftesteinen» eller for å ta ei rastepause. Området er tilrettelagt med toalett og benkar. Rasteplassen er òg utgangspunkt for eit populært turområde. Om sommaren kan ein køyre til Hornindalssætra, kor det er utfartsparkering. Frå her går det skilta tur til det kjente turmålet Hornindalsrokk (1529 moh) og Blåsetra. Viss det er forhold trakkast det skiløype. Denne tar utgangspunkt i Hornindal skisenter vest for planområdet, og trakkast austover til Raftevollen, Horndøla bru og inn til Hornindalssætra.



Figur 4-7: Skiløype som går frå Hornindal skisenter lenger vest, og austover gjennom Hornindal til Räftevollen, Horndøla bru og inn til Hornindalssætra. Kjelde: loyper.net

Hornindal camping ligg rett sør for dagens fv.60, ved Horndøla bru. Dette er ein mindre campingplass, ope i sommarsesongen med serveringsfasilitetar og kiosk. Ei hytte som blir nytta av Raude Kross ligg òg i området.

Sør for Horndøla bru går det veg til Lyngvoll, som er eit utgangspunkt til tur sørover til Terdalssetra og Terdalsvatnet. Det er her også populære turmål som Muldsvorhornet og Røyrhusnibba.

Området ved kommunegrensa mellom Volda og Stranda er utgangspunkt for populære friluftsområde, både nord og sør for fv.60 (Figur 4-8). Det er eit variert fjellterreng med mange fine turmål, både sommar og vinter. I Langøyilia (mot Kjellstaddalen) er det eit hyttefelt. Det ligg òg hytter innover ved Røyrhussætra. I austenden av planområdet ligg eit fleirbruksanlegg, som vert nytta til skytebane om sommaren og lysløype for langrennsski på vinterstid. Området ved kommunegrensa og over mot Røyrhusbrua i Stranda kommune er eit viktig skiutfartsområde. Dette gjeld både som lett tilgjengeleg område for barnefamiljar, og som utgangspunkt for lengre turar. Ved kommunegrensa blir det nytta ei veglomme til parkering. Det går herifrå ei turskildring for toppturski til Røyrhusnibba (friflyt.no). For topptur vinterstid til Hornindalsrokken blir det nytta parkering i hyttefeltet ved Langøyilia. Indre Nordfjord turlag (INT) arrangerer turar i området, blant anna til Hornindalsrokken.

4.10 Universell utforming

Dagens fylkesveg 60 med tilhøyrande areal har ikkje universell utforming.

4.11 Forureina grunn

I samband med reguleringsplanarbeidet er det gjennomført innleiande miljøtekniske grunnundersøkingar nær dagens fylkesveg. Det er boret åtte prøvepunkt ned til 1 meter under terreng. Analyseresultata viser at det er påvist moderat oljeforureining i tilstandsklasse 3 i ei prøve og lett forureining i tilstandsklasse 2 i ei prøve. Resterande prøver er reine.

Det er i den innleiande vurderinga av forureina grunn ikkje avdekka betydelege kjelde til forureining. Det er likevel ikkje utelukka at det kan vere villfyllingar eller anna forureining som ikkje er avdekt ved gjennomgang av flyfoto. Det kan også ha vore olje- / drivstoffsøl eller lekkasje frå avfall/ utstyr som har vore lagra i ulike område knytt til bygningar/ jordbruksdrift opp gjennom åra.

4.12 Teknisk infrastruktur

Følgjande eksisterande infrastruktur er registrert:

- FKB-data (Felles kartdatabase)
- Linja AS: Eksisterande kablar og leidningar

I område der den nye veglina ligg nær eksisterande transformatorar, høgspen- og lågspenlinjer, er desse identifiserte med profilnummer i tabellen under. I tilfelle der tryggjeikksavstanden er mindre enn tilrådingane frå netteigarane, må det setjast i verk tiltak. Ved behov for omlegging og flytting av leidningar eller anlegg, må omfang og konsekvensar vurderast i samråd med netteigarane. Omlegging av høgspentanlegg må prosjekterast av netteigarar, dette blir ikkje utført i reguleringsplanfasen.

Tabell 1: Oversikt over låg- og høgspenning i planområdet.

Profil (ca.)	Profil frå	Profil til	Spenning [kV]	Merknad	Eigar
7050			22kV	Høgspenning i konflikt med ny vegline (fylgjer gammal vegline)	Linja AS
7100	7000	7150	0,23kV	Lågspenning i konflikt med ny vegline (fylgjer gammal vegline)	Linja AS
9500	9350	9600	0,23kV	Lågspenning i konflikt med ny vegline	Linja AS
11350			0,23kV	Lågspenning i konflikt med ny vegline	Linja AS
11580	11550	11620	22kV	Høgspenning i konflikt med ny vegline	Linja AS
12140			22kV	Lågspenning i konflikt med ny vegline	Linja AS
13050			22kV	Høgspenning i konflikt med ny vegline	Linja AS

4.13 Grunnforhold

4.13.1 Geoteknikk

Heile strekninga ligg over marin grense, det vil si at det ikkje er fare for førekomst av kvikkleire/ sprøbruddmateriale, dette stemmer med utførte grunnundersøkingar.

Grunnforholda i området består i hovudsak av eit fast topplag over eit svakare lag bestående av svarttorv eller siltig sand med organisk innhald over fastare morenemassar ned til berg. Berg er påvist ved 3 til over 10 meter under terreng på dei utførte grunnundersøkingane. Det er ikkje målt poreovertrykket i to poretrykkmålingspunkt i planområdet. Tiltaket har ingen fare for områdeskred.

4.13.2 Skred i bratt terreng

Kartleggingsområdet ligg i ein brei dal omgitt av bratte og høge fjellside i nord og sør. Fjellsidene er utsett for fleire skredtypar; steinsprang, snøskred, jordskred, flaumskred og sørpeskred. På grunn av stor avstand mellom lausneområda i fjellsidene og planområdet, vert påverknad frå skredprosessar vurdert som svært avgrensa. Planområdet ligg utanfor kjende utløpsområde for skred, og er difor ikkje direkte påverka.

4.14 Eigedomar som vert omfatta av planarbeidet

Følgande eigedomar vert omfatta av planarbeidet.

Stranda kommune, gnr./bnr.: 0/1, 78/1, 78/14, 78/19, 78/3, 78/8, 79/1, 80/1, 80/2, 80/6

Volda kommune, gnr./bnr.: 0/0, 0/1, 191/1, 191/2, 191/4, 191/5, 192/1, 192/10, 192/2, 192/3, 192/34, 192/7, 192/8, 193/1, 193/18, 193/19, 193/2, 193/20, 193/4, 193/7, 193/8, 193/9, 194/1, 194/2, 194/3, 194/4, 194/5, 195/1, 195/2, 195/3, 195/6, 196/1, 196/2, 196/3, 196/5, 197/1.

5 Planprosess og medverknad

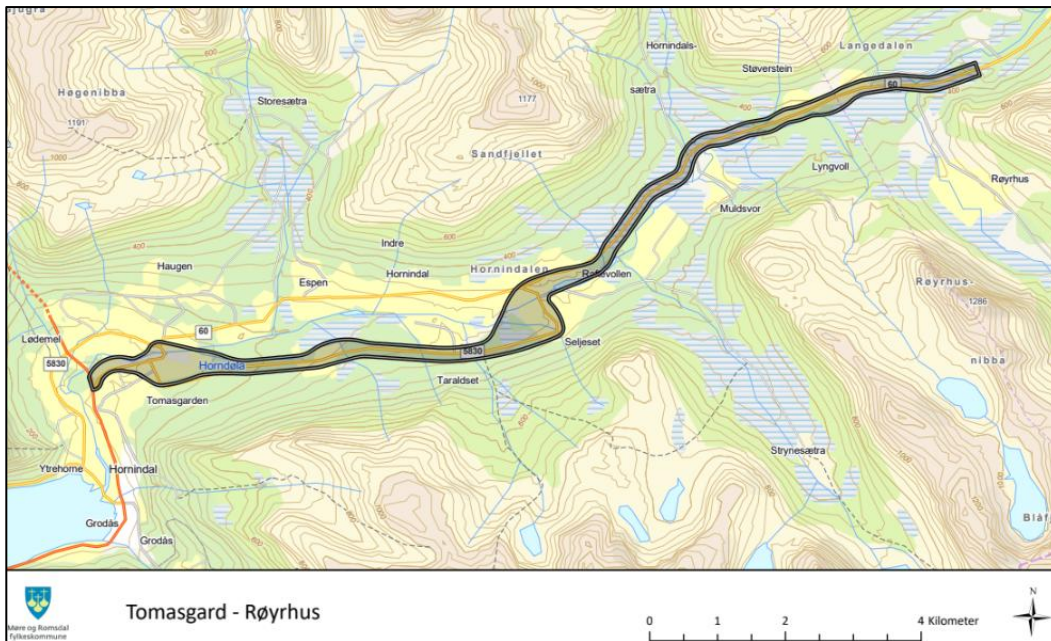
5.1 Prosess for medverknad

Arbeidet med reguleringsplanen starta i 2021, Møre og Romsdal fylkeskommune gjennomførte oppstartmøte med kommunane Volda og Stranda i oktober 2021. Etter optimalisering av veglinja med sideterreng vart det behov for noko utviding av planområdet, varsel om utvida planområde vart derfor sendt ut i februar 2026.

Oppstartsmøte med Volda og Stranda kommunar	29.10.2021
Varsling av planoppstart	31.1.2022 – 31.3.2022
Varsling om utvida planområde	5.2.2026 – 5.3.2026
1. gongs handsaming Volda formannskap	9.6.2026
1. gongs handsaming Stranda, utval for plansaker	15.6.2026
Høyring og offentleg ettersyn	
Slutthandsaming	

5.1.1 Kunngjering og varsling av oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid vart kunngjort i lokalavisa, på nettsida til Møre og Romsdal fylkeskommune, og med brev til aktuelle høyringsinstansar, grunneigarar, festarar og naboar den 31.1.2022. Frist for å komme med innspel var 31.3.2022. Det kom inn 34 merknader til varsel om planoppstart, merknadene er lagt ved i vedlegg 21 og svart ut i vedlegg 20. Varselet omfatta heile strekkinga frå Tomasgard til Røyrhus.

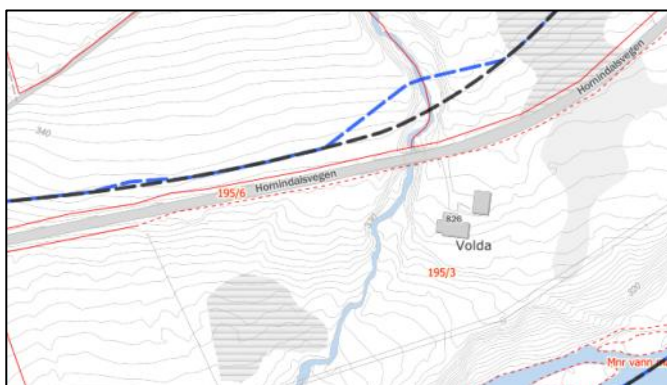


Figur 5-1: Varslingsgrense ved varsel om oppstart i 2022. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune.

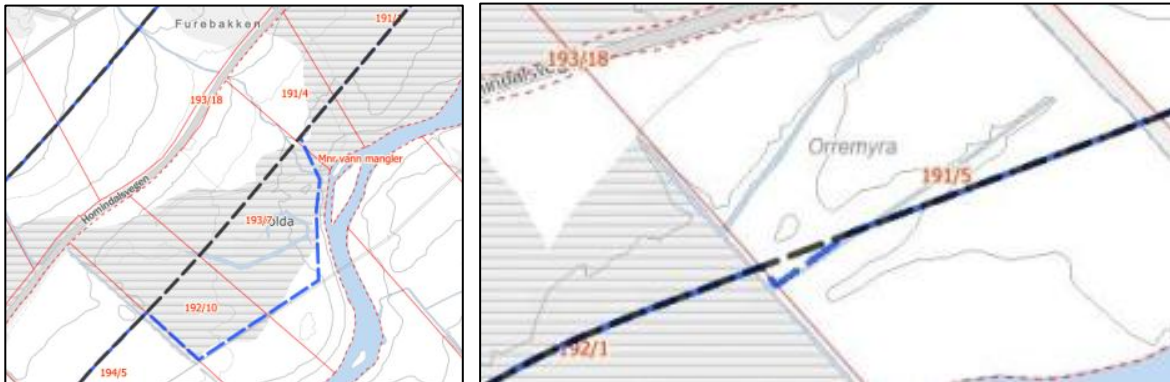
5.1.2 Varsel om utvida plangrense

Ved utarbeiding av reguleringsplanen vart det avdekt behov for nokon mindre utvidingar av plangrensa, det vart derfor sendt ut varsel om utvida plangrense 5. februar 2026, med frist for å kome med innspel 5. mars 2026. Aktuelle myndigheiter, grunneigarar, naboar og relevante organisasjonar vert varsla direkte med brev, og varselet vart lagt ut på fylkeskommunen og kommunane sine heimesider. I samråd med kommunane vart det vurdert at det ikkje var nødvendig å annonsere i avis. Det kom inn 4 merknader til varsel om utvida plangrense, merknadene er lagt ved i vedlegg 23 og svart ut i vedlegg 22.

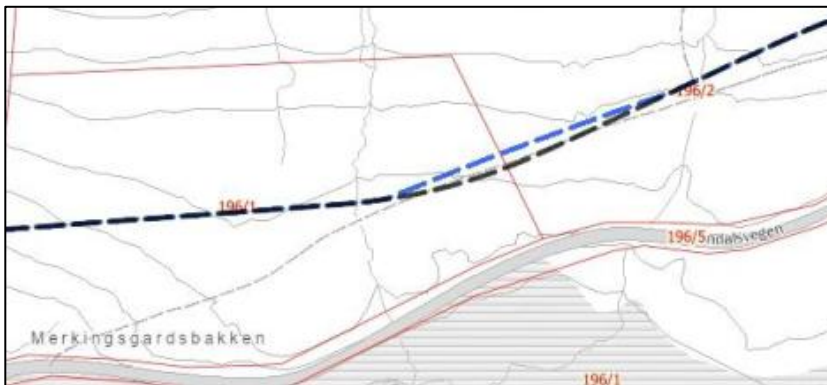
Utvidingar i Volda kommune:



Figur 5-2: Ved Raftevollen trengs det meir areal til midlertidig bru. Blå linje syner varsla utviding av plangrensa. Kjelde: Sweco.

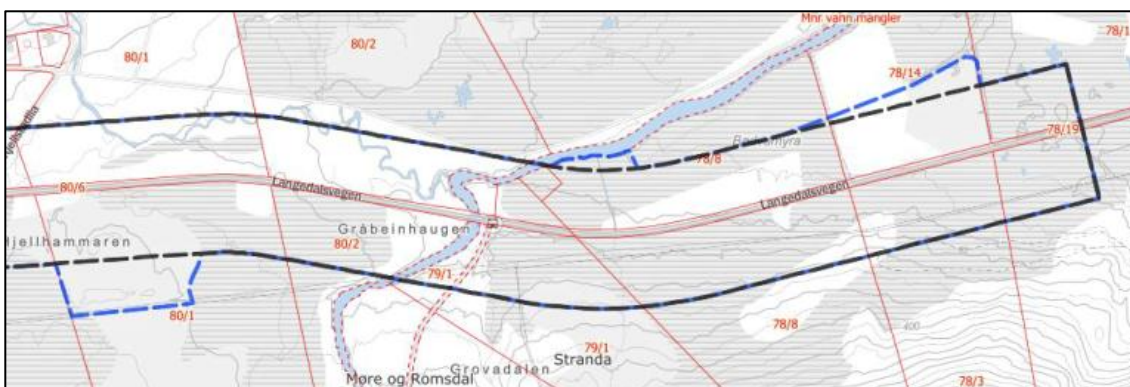


Figur 5-3: Ved Furebakken og Orremyra er det aktuelt å lagre massar. Blå linje syner varsla utviding av plangrensa. Kjelde: Sweco.



Figur 5-4: Ved Støverstein er det behov for justering for å få kulturminnet Den Trondhjemske postvei inn i planområdet. Blå linje syner varsla utviding av plangrensa. Kjelde: Sweco.

Utvidingar i Stranda kommune:



Figur 5-5: Område til midlertidig anleggsbelte, masselagring og mogleg restaurering av myr. Blå linje syner varsla utviding av plangrensa. Kjelde: Sweco.

5.1.3 Informasjonsmøte/ arbeidsmøte

I planprosessen har det blitt gjennomført både folkemøte, open kontordag, medverknad med barn og unge, dialog med grunneigarar, i tillegg til fleire møte med kommunane og sektormyndigheitene.

Folkemøte vart gjennomført på Grodås 20. mai 2025, dagen etter var det open kontordag. Det var godt oppmøte og det kom mange relevante innspel til arbeidet med reguleringsplanen.

I september 2025 vart det gjennomført medverknad med barn og unge med 7. og 9. klasse ved Hornindal skule. Sjå kapittel om barn og unges interesse om meir informasjon om resultatata.

Det har blitt gjennomført møter med fleire av sektormyndigheitene, i tillegg vart utkast til reguleringsplanen presentert i regionalt planforum 10. november 2025. Det har blitt gjennomført fleire møter med kommunane i planprosessen.

5.1.4 Offentleg ettersyn

Blir lagt inn etter offentlig ettersyn.

6 Beskriving av reguleringsplanen

6.1 Utforming av reguleringsplanen

6.1.1 Reguleringsformål

Tabell 2: Arealformål og størrelse nytta i reguleringsplanen (i vertikalnivå 2 – på grunnen).

Kart-symbol	Formål	Volda 325 daa	Stranda 136 daa
BYGNINGAR OG ANLEGG			
BA	Bygningar og anlegg	4,3 daa	0 daa
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR			
KV	Køyreveg	42 daa	18 daa
GS	Gang- og sykkelveg	0,5 daa	0,2 daa
AVG	Annan veggrunn - grøntareal	79 daa	29 daa
LPL	Leskur eller plattformtak	0,08 daa	0,02 daa
KH	Kollektivhaldeplass	0,4 daa	0,1 daa
P	Parkeringsplassar	0 daa	2 daa
RP	Rasteplass	4,7 daa	0 daa
LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL OG REINDRIFT (LNFR)			
LNFR	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden	132 daa	75 daa
LAA	LNFR formål kombinert med andre angitte hovudformål (<i>bygningar og anlegg</i>)	61 daa	12 daa
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØYRANDE STRANDSONE			
BSV	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone	1 daa	0,7 daa

6.1.1 Føresegnområder

Føresegnområda er avgrensa felt i plankartet merka # med spesifikke føringar om arealbruk gitt i føresegnene.

Tabell 3: Føresegnområder nytta i reguleringsplanen.

Kart-symbol	Felt	Funksjon
- - - - -	#2_B. Bru/ kulvert	Føresegnområde som sikrar at det etablerast konstruksjon over vassdrag.
- - - - -	#2_S. Støyskjermingstiltak	Føresegnområde som sikrar at det etablerast støysikringstiltak i form av skjerm eller voll.
- - - - -	#2_V. Handlingsrom veg	Føresegnområde som sikrar tilkomst til eigendomar som blir påverka av veganlegget.
- - - - -	#12_IDnr. Kulturminne	Kulturminne som er bandlagt i påvente av vedtak om frigjeving av kulturminna etter lov om kulturminne. Sonene er nummerert med ID-nummer frå Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.
- - - - -	#12_1. Krav om undersøking av grunnforureining	Soner med krav om at det skal gjennomførast nødvendige undersøkingar for å kartlegge forureining i grunnen.
┌ ┌ ┌ ┌ ┌ ├ ├ ├ ├ ├ └ └ └ └ └	#MBA Midlertidig bygge- og anleggsområde	Gjeld midlertidig bygge- og anleggsområde på kvar side av veganlegget. Områda er nødvendig for bygging og kan nyttast til riggområde og anleggsdrift. Områda skal førast tilbake til noverande bruk..

Tabell 4: Føresegnområde #2_V handlingsrom veg i Volda kommune med oversikt over eigendomar som får tilkomst frå vegen.











Kode i plankart	Eigendomar
#2_V1	195/3
#2_V2	195/3
#2_V3	194/4, 193/8, 194/5
#2_V4	192/7, 191/1, 191/4, 194/3, 193/1, 195/1, 195/2
#2_V5	192/1, 191/5, 193/2
#2_V6	192/3, 192/22, 192/23, 192/24, 192/25, 192/26, 192/27, 192/28, 192/29, 192/30, 193/11
#2_V7	193/9, 193/20, 192/8
#2_V8	196/2
#2_V9	196/1
#2_V10	196/3, 196/4
#2_V11	196/3, 196/1, 197/2, 197/1

Tabell 5: Føresegnområde #2_V handlingsrom veg i Stranda kommune med oversikt over eigedomar som får tilkomst frå vegen.

Kode i plankart	Eigedomar
#2_V1	80/1, 80/2
#2_V2	80/2, 80/1, 80/4, 80/8, 80/7, 80/3, 81/3

6.1.2 Juridiske linje og punktsymbol

Tabell 6: Juridiske linje og punktsymbol nytta i reguleringsplanen.

Kart-symbol	Linje og punkt	Funksjon
	Plangrense	Yttergrense for reguleringsplanen.
	Formålsgrense	Grense for arealformåla.
	Føresegnsgrense	Grense for føresegnsområda.
	Midlertidig bygge- og anleggsgrense	Grense for anleggsområde for gjennomføring av regulerte tiltak.
	Grense omsynssoner	Grense for omsynssoner.
	Bebyggelse som forutsettes fjernet	Bygningar som må rivast på grunn av tiltaket.
	Senterlinje	Senterlinje for planlagt veg.
	Frisiktlinje	Minimumsgrense for fri sikt i kryss og avkøyrler.
	Stenging av avkøyrrel	Gir rett til stenging av avkøyrrel for landbruksvegar, private eller offentlege vegar.
	Avkøyrrel – både inn og utkøyring	Gir rett til avkøyrrel til landbruksvegar, private eigedomar, parkeringsplassar mm.

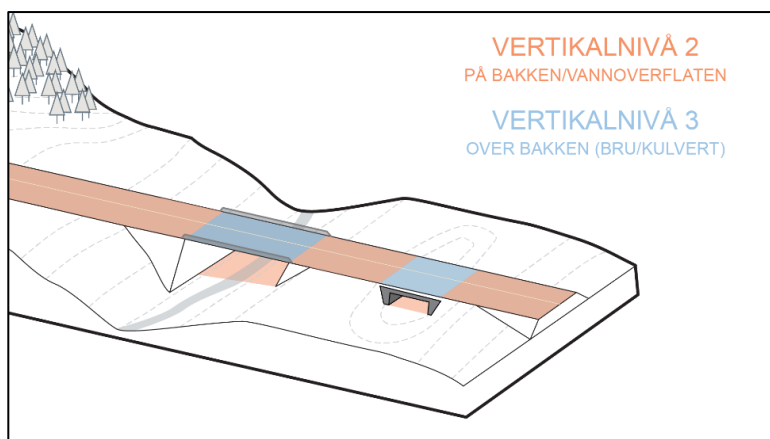
6.1.3 Eigarform

Areal i planen som skal vere offentleg eigedom har namnsetjinga «o_» framfor feltkoden i plankart og føresegner. Areal i planen som skal vere annan eigedom er utan namnsetjing framfor formålet.

6.1.4 Vertikalnivå

Reguleringsplanen omfattar to vertikalnivå:

- Vertikalnivå 2 (VN2) – På bakken/ vassoverflata og på botnen.
- Vertikalnivå 3 (VN3) – Over bakken (På bru/ på kulvert).



Figur 6-1: Figuren illustrerer forskjell på vertikalnivå 2 og 3. Kjelde: Sweco

Planutforming:

- Feltkodar er gitt på arealformål, omsynssoner og føresegnområde. I tillegg er det gitt løpenummer og vertikalnivå (gjelder berre VN3, VN2 er ikkje nummerert). *Feltkode + løpenummer_vertikalnivå. Eksempelvis KV1_3, KV2_3.*
- Regulerte konstruksjonar er vist med føresegnområde bru/kulvert (#2_B) på VN2, og regulerast med tilhøyrande arealformål på VN3.
- Omsynssoner og føresegnområde er regulert på VN2, men gjelder for begge vertikalnivå.

6.2 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan legg grunnlaget for erverv av alle nødvendige areal og rettar for utbygginga, i samsvar med veglova § 50. Det vil vere behov for både midlertidige areal under anleggsperioden og permanente areal og rettar til det nye veganlegget.

Grunnervervet følger eigen prosess, og inngår ikkje direkte i reguleringsplanarbeidet, men fylkeskommunen arbeider parallelt med å førebu grunnerverv.

Det er eit mål å kome fram til minnelege avtalar med grunneigarane. Dersom det ikkje lykkast å inngå frivillige avtalar om leige og kjøp av grunn, vil det bli aktuelt å oreigne (ekspropriere) grunn og rettar både til midlertidig og permanent bruk for veganlegget. Vedtatt reguleringsplan gjev heimel til oreigning for å gjennomføre planen innan 10 år etter vedtak, jf. plan- og bygningslova § 16-2.

Nye eigedomsgrenser blir i hovudsak trekte i formålsgrensa mellom annan veggrunn og midlertidig anleggsbelte i plankartet. Areal som blir frigjeve når ny trasé kjem ved sida av dagens veg og denne blir fjerna, kan være aktuelt å tilbakeføre til tilliggjande eigedom som ein del av grunnervet.

Bygningar som kjem i konflikt med veganlegget er regulert til *bebyggelse som forutsettes fjerna* i plankartet, dette er to eldre bygningar på gnr./bnr. 196/1 ved Støverstein.

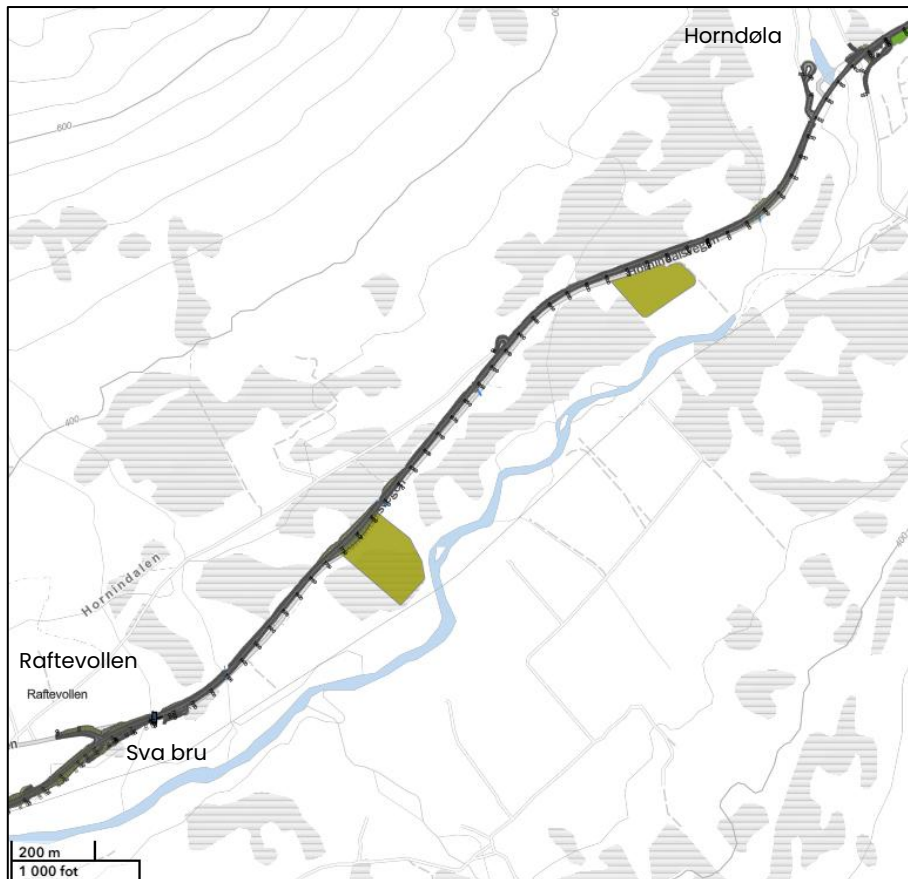
Tabell 7: Viser areal som må ervervast ved bygging av ny fv.60, rekna ut ifrå AR5 (arealressurskart) fordelt på gnr. og bnr.

Gnr/bnr	Midlertidig erverv, m ²				Permanent erverv, m ²			
	Fulldyrka	Beite	Skog/myr	Sum	Fulldyrka	Beite	Skog/myr	Sum
Stranda kommune								
0/0	0	0	45	45	0	0	41	41
0/1	0	0	5	5	0	0	23	23
78/1	0	0	258	258	0	0	451	451
78/14	585	0	1069	1655	429	0	335	764
78/19	0	68	115	183	113	602	2216	2931
78/3	0	0	784	784	0	0	1342	1342
78/8	396	2472	3053	5921	195	852	3282	4329
79/1	0	0	1206	1206	0	0	5915	5915
80/1	1105	1676	8548	11329	1006	0	10256	11262
80/2	971	1370	10099	12440	23	24	11013	11060
80/6	10	996	1978	2984	0	45	2025	2069
Volda kommune								
0/0	139	0	23	162	14	0	168	182
0/1	0	0	2	2	0	0	0	0
191/1	0	0	3109	3109	0	0	3070	3070
191/2	0	0	261	261	0	0	217	217
191/4	0	0	3045	3045	0	0	4770	4770
191/5	9515	0	5021	14536	0	0	3480	3480
192/1	0	0	3535	3535	0	0	2442	2442
192/2	0	0	1070	1070	0	0	1776	1776
192/3	0	0	85	85	0	0	214	214
192/7	0	0	8228	8228	0	0	5587	5587
192/8	0	0	4659	4659	0	0	6963	6963
192/10	0	0	1570	1570	0	0	0	0

192/34	0	0	2946	2946	0	0	1491	1491
193/1	0	0	1224	1224	0	2	2427	2428
193/2	816	0	4025	4841	0	0	2702	2702
193/7	0	0	23499	23499	0	0	0	0
193/8	57	0	0	57	0	0	0	0
193/9	0	0	1611	1611	0	0	1301	1301
193/18	13	0	6586	6599	0	0	9054	9054
193/20	0	0	433	433	0	0	124	124
194/1	0	0	2018	2018	0	0	2431	2431
194/2	0	0	3972	3972	0	0	2494	2494
194/3	0	0	994	994	0	0	1265	1265
194/4	203	0	16	219	0	0	0	0
194/5	303	0	162	465	0	0	0	0
195/1	1164	1618	500	3283	878	1870	161	2910
195/2	0	0	3236	3236	0	0	2640	2640
195/3	335	0	5498	5833	148	0	4528	4677
195/6	328	59	49	436	810	440	1563	2813
196/1	9023	0	15884	24907	3066	0	14890	17956
196/2	3017	0	4898	7915	843	0	9	852
196/3	2381	0	3730	6111	6540	0	6833	13373
196/5	572	0	1971	2544	1937	0	3553	5489
197/1	0	0	66	66	0	0	1	1

6.3 Beskriving av tiltaket

6.3.1 Volda kommune: Raftevollen – Stranda grense



Figur 6-2: Kart viser vegstrekk i Volda kommune, frå Raftevollen til Horndøla bru. Kjelde: Sweco.

Denne delen omhandlar vegstrekninga i Volda kommune, frå Raftevollen til kommunegrensa til Stranda, frå vest mot aust. Ny fylkesveg vert lagt inntil dagens vegtrasé omtrent heile strekninga. Ved Raftevollen er det regulert koping til ny veg som planleggast frå Tomasgard til Raftevollen. Det er regulert eit kryss til dagens fylkesveg vidare vestover. Ved krysset er det regulert busshaldeplassar og gang- og sykkelveg med tilrettelagt kryssing for å sikre gåande til busshaldeplassane. I ein fase der ny veg er bygd austover frå Raftevollen, og før bygging av vegstrekninga Tomasgard – Raftevollen er ferdig, er det behov for ei midlertidig løysing. Den nye vegen koplpar seg på dagens fylkesveg mellom Raftevollen og Tomasgard etter krav i gjeldande vegnormer.

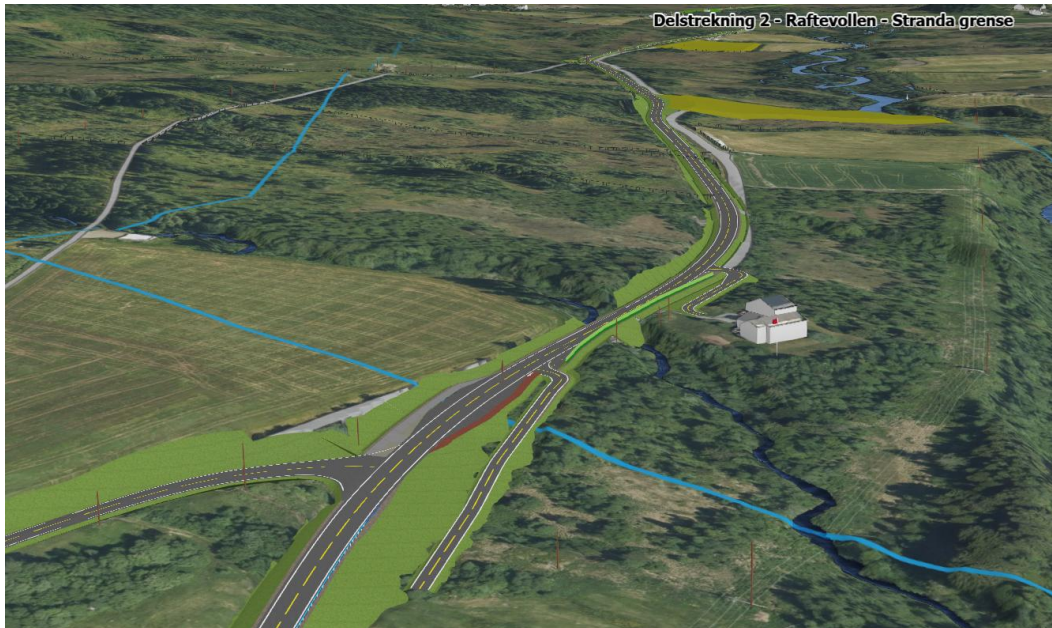
Planforslaget har teke med tilstrekkeleg midlertidig areal for å sikre ei slik løysing, sjå illustrasjonen nedanfor.



Figur 6-3: Illustrasjon som viser midlertidig løysing ved Raftevollen før vegstrekka Tomasgard – Raftevollen er bygd. Ny veg søt for Raftevollen koplar seg på dagens fylkesveg. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune.

Støyskjermen ved Sva bru må byggast sånn at den kan flyttast når fv.60 Tomasgard – Raftevollen (vest for Sva bru) byggast. Skjermen blir 1,8 m høy, målt frå senterlinje veg, skjermen kan kombinerast med rekkverk over Sva bru. Det blir lagt til rette for støyskjerm langs bustadhus på gnr./bnr. 195/3, der også tilkomsten blir flytta austover for å betre trafiksikkerheita og siktkrava.

Vidare austover frå Raftevollen til Horndøla bru er ny veg i hovudsak lagt nord for dagens veg. Dette er gjort for å ta vare på særleg landbruksjord langs veglinja. Tilkomst til skog- og landbruksareal vil bli noko samla samanlikna med dagens situasjon, men vil liggje langs heile vegstrekninga. Dagens vegareal skal hovudsakleg fjernast, med unntak av der det skal nyttast til felles tilkomst til eigedomar. Sjå Tabell 4 og Tabell 5 for utfyllande informasjon for kas eigedomar som vil nytte avkøyrslane.



Figur 6-4: Utsnitt frå 3D modell viser området lengst vest, ved Raftevollen og Sva bru med ny fylkesveg vest for Raftevollen. Kjelde: Sweco.

På strekket vest for elva Horndøla blir ny veg liggande i dagens veg og kryssar elva på Horndøla bru. Brua skal oppretthaldast i eksisterande utforming utan fysiske endringar i denne fasen. Det er likevel regulert ei breiare bru etter gjeldande standard for eventuell utviding på eit seinare tidspunkt. Av den grunn er det regulert eit større anleggsbelte på sørsida av dagens veg for ein midlertidig trasé forbi brua. Det vert etablert busshaldeplassar på autsida av brua.

Det leggast til rette for oppgradering av rasteplassområdet vest for Horndøla bru. Ein av dagens to avkøyrslar til rasteplassen vert stengd for å forbetre siktforhold og trafikktryggleik. I tilknytning til rasteplassen vert det sett av tilstrekkeleg areal til etablering av oppstillingsplass og snuareal for turistbussar nord for servicebygget. Parkeringsarealet for personbilar vert stramma opp og tydelegare organisert. Parkerings- og snuareal skal utformast sånn at dei minst mogleg påverkar kulturminnet Den Trondhjemske postvei. Illustrasjonen nedanfor viser ei mogleg utforming av området, og er meint som retningsgivande for vidare detaljprosjektering.



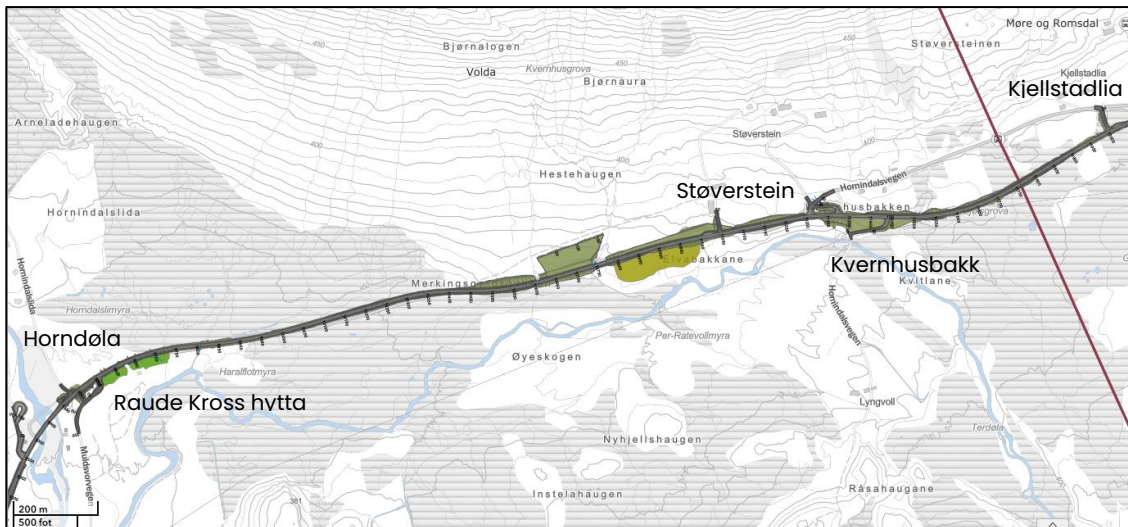
Figur 6-5: Illustrasjon av mogleg utforming av rasteplassen ved Horndøla bru. Kjelde: Sweco

Rett aust for Horndøla bru er det i dag eit T-kryss mellom fv.60 og den kommunale vegen Muldsvorvegen. Brurekkverket gjer at det ikkje er tilfredsstillande sikt i krysset.

Muldsvorvegen blir derfor lagt om og T-krysset flytta 90 meter austover. Ein får då ei trafiksikker løysing der krav til sikt er tilfredsstillt. Det blir bygd busslommer på begge sider av fv.60 med gangforbindelse mellom dei med ei tilrettelagd fotgjengarkryssing av fylkesvegen. Mellom Horndøla bru og Muldsvorvegen er det regulert noko ekstra areal til annan veggrunn grøntareal, for å ha moglegheit for å etablere tiltak som hindrar villkryssing over fylkesvegen.



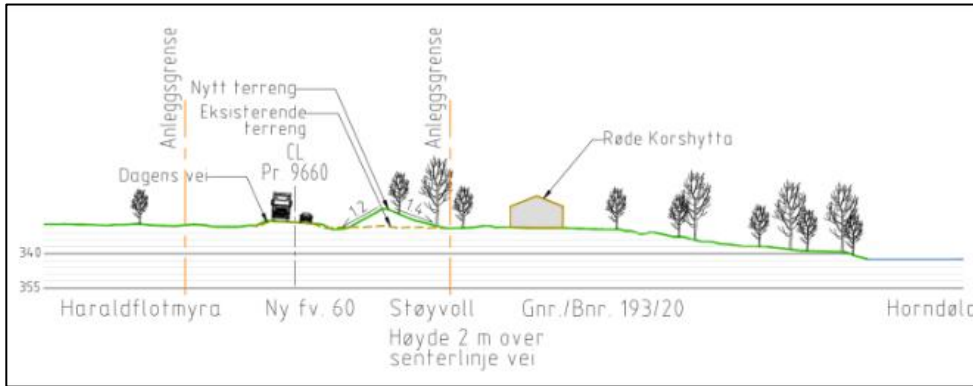
Figur 6-6: Omlegging av Muldsvorvegen og to nye busslommer ved fv.60. Kjelde: Sweco



Figur 6-7: Illustrasjon av vegstrekning frå Horndøla bru, austover til kommunegrensa. Kjelde: Sweco

Frå Horndøla bru til Støverstein er vegen retta ut, men følger dagens trasé. Vegen ligg der naturverdiar påverkast i minst mogleg grad. I tillegg er det gjort målingar av myrddjupner for å unngå djup myr i størst mogleg grad. Samstundes er veglinja lagt så nær dagens veg at denne for det meste kan nyttast som anleggsveg med eitt køyrefelt oppe og lysregulering av trafikken.

Det er regulert støyvoll ved hytta til Raude Kross på gnr./bnr. 193/20, aust for Horndøla bru. Vollen blir 2 m høg, målt frå senterlinje veg. Hytta får ny tilkomst frå Muldsvorvegen, og dagens avkjørsel frå fylkesvegen blir stengt.



Figur 6-8: Illustrasjon av støyvoll ved Raude Kross hytta, aust for Horndøla bru. Kjelde: Sweco

Vest for Støverstein er det tilrettelagt for lagring av overskotsmassar på to område. Sjå kapittel 6.5 for utfyllande informasjon. Nord for fylkesvegen skal terrenget bakkeplanerast og settast i stand til dagens arealbruk. Sør for vegen ligg eit oppdyrka areal med redusert jordkvalitet, der terrenget skal hevast ved tilføring av massar og deretter tilbakeførast til dyrka jord i samsvar med landbruksfaglege retningslinjer og som omtalt i matjordplanen, vedlegg 6.



Figur 6-9: Utsnitt frå 3D modell av masselagera vest for Støverstein. Kjelde: Sweco

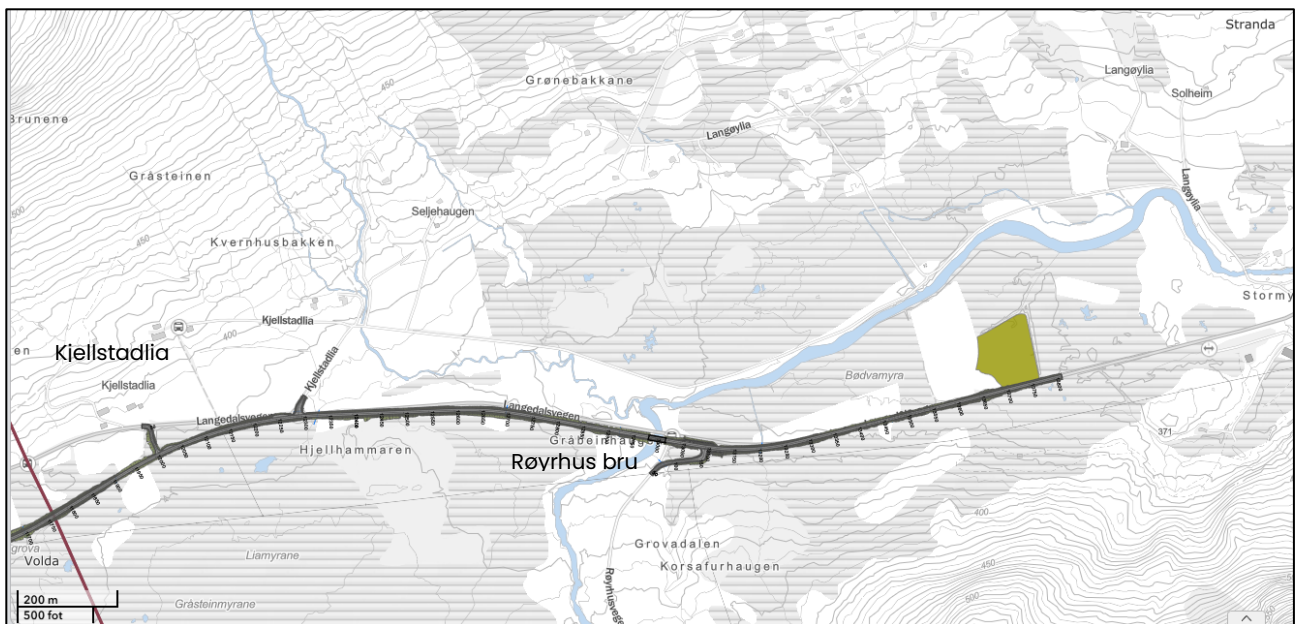
Vidare nordover går vegen i ei sløyfe utanfor dagens fylkesveg. Dette for å påverke bustader langs vegen i minst mogleg grad. Fyllingar langs vegen er slaka ut for å knytte vegen meir inn mot omkringliggende terreng. Vegfyllinga på sørsida av vegen kan reetablerast til skog, utafør sikkerheitssona. Nytt kryss mot dagens fylkesveg vert etablert i samsvar med gjeldande krav til trafikktryggleik og framkome. I tilknytning til krysset vert

det etablert snuplass for buss, inkludert busslomme. Eksisterende gards-/driftsveg ned mot elva vert lagt om som følgje av vegtiltaket, og for å tilfredsstille vegnormalane.



Figur 6-10: Utsnitt frå 3D modell av området mellom Støverstein og Kjellstadlia, der vegen er regulert sør for dagens trase. Kjelde: Sweco

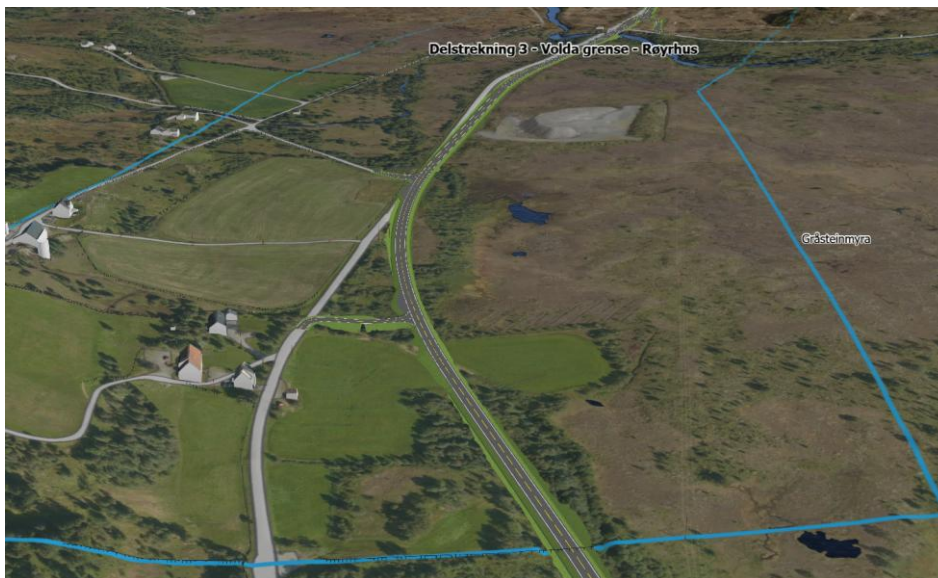
6.3.2 Stranda kommune: Volda grense – Røyarhus



Figur 6-11: Kart viser vegstrekkinga i Stranda kommune, frå kommunegrensa mellom til Røyarhus. Kjelde: Sweco.

Denne delen omhandlar vegstrekkinga frå Stranda kommunegrense til Røyarhus frå vest mot aust.

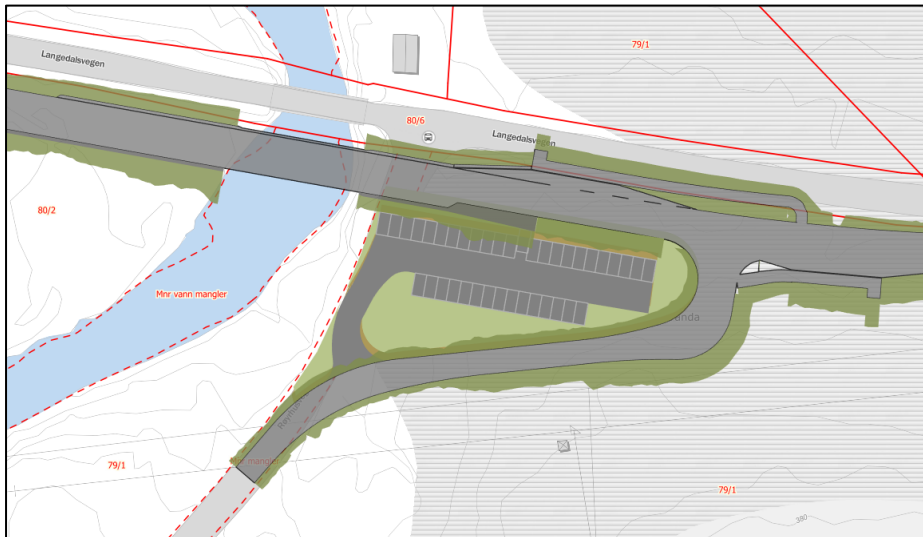
Vidare austover vert ny vegtrasé knytt til dagens veg etter at bygningar på Kjellstadlia er passert. Avkøyrseil til Kjellstadlia (gnr./bnr. 80/1), vert lagt utanfor dyrka mark. Ny fylkesveg vert i hovudsak lagt på sørsida av dagens veg for å unngå dyrka mark og naturverdiar på nordsida av vegen. Når dagens veg vert fjerna skal terrenget formast sånn at arealet kan inngå som ei utviding av myrområdet langs vegen.



Figur 6-12: Utsnitt av 3D modell av området i Stranda kommune, frå kommunegrensa og austover. Kjelde: Sweco.

Massar som er lagra i massedeponiet ved Hjelhammaren skal nyttast i bygginga av vegen. Massedeponiområdet vil i anleggsfasen nyttast som riggområde, og skal ved avslutting av anleggsarbeidet terrengformast og etterlatast sånn at området seinare kan settast i stand til landbruksareal.

Ny bru over Langedalselva blir etablert med større breidde. På austsida av elva etablerast nye busshaldeplassar. For å oppfylle krav i NI00 må krysset mot Røyhusvegen flyttast austover. Arealet mellom ny Røyhusveg og fylkesvegen blir omgjort til utfartsparkering som skal bidra til å hindre uønskt parkering langs fylkesvegen.



Figur 6-13: Utsnitt frå 2D modell Røyrhus bru og utfartsparkering. Kjelde: Sweco.

6.4 Hovudprinsipp for utforming

Tiltaket for fv.60 er planlagt etter gjeldande lovverk og føringar frå Statens vegvesen sine handbøker. I hovudsak blir ny veg lagt ved sida av dagens fylkesveg, det gir moglegheit til i stor grad å bruke den gamle vegen som omkøyringsveg under bygging og gjer byggeprosessen enklare. I tillegg reduserast det samla arealbehovet.

For å oppnå tilfredsstillande trafiksikkerheit og framkomst etter gjeldande krav vil ny veg få utbetra kurvatur og breiare sideareal enn dagens veg, noko som fører til større arealbeslag. Traséval og løysingar er vurderte med sikte på å halde arealbeslaget så lite som mogleg, spesielt for å redusere inngrep i natur, myr og dyrka mark, og for å avgrense varige tap av verdifulle areal.

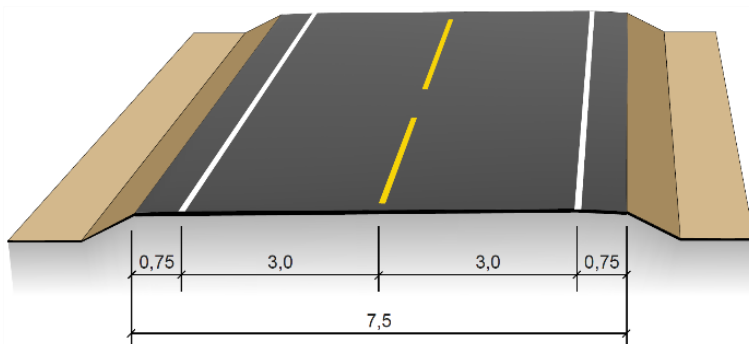
I område der vegen går tett på busetnadar er traséen justert for å redusere belastninga på bustader og gardsbruk. Det blir lagt vekt på å skjerme mot støy og ikkje svekke tilkomst eller drift for grunneigarar. Samla skal desse vala gje ei heilskapleg løysing som tek omsyn til trafiksikkerheit og framkomst samstundes som omsyn til miljø, landbruk og lokalsamfunn blir ivareteke.

Løysinga er vurdert å liggje på eit minimum når det gjeld arealbeslag for å kunne byggje vegen samstundes som trafikken oppretthaldast i anleggsperioden. Arealbruken er

avgrensa til det som er nødvendig for ei god framdrift og forsvarleg trafikkavvikling under bygging.

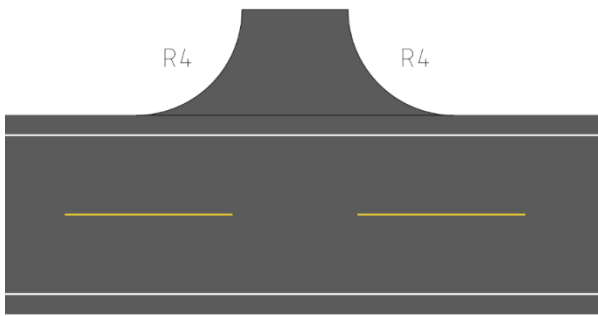
6.4.1 Vegklasse

Fv.60 planleggast som hovudveg, klasse Hø1, i utbetningsstandard, etter Statens vegvesens handbøker (N100 Veg- og gateutforming). Vegen planleggast med to køyrefelt, vegbreidde 7,5 m inkludert vegskulder, og fartsgrense 80 km/t. Dette byggjer på trafikktalet (ÅDT), som i dag er 1000 køyretøy per døgn. Prognosen for år 2050 er om lag 1200 køyretøy per døgn, der 22 % er tunge køyretøy. Vegen er prosjektert for å kunne nyttast av modulvogntog i framtida.



Figur 6-14: Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg. Kjelde: Statens vegvesen, N100:2023.

Landbruksavkøyrslar etablerast/ leggast om for å sikre tilkomst til eksisterande eigedomar med plassering som vist i plankartet. Landbruksvegar kan byggast innanfor arealformåla LNFR og dimensjonerast etter ulike vegklassar, i tråd med Landbruksdirektoratets handbok (Normalar for landbruksvegar). Bygging av landbruksvegar krev løyve frå kommunen etter anna lovverk og er ikkje behandla nærmare i reguleringsplanen.



Figur 6-15: Illustrasjon av en standard utforming på landbruksavkøyrer som etablerast på fv.60. Kjelde: Sweco.

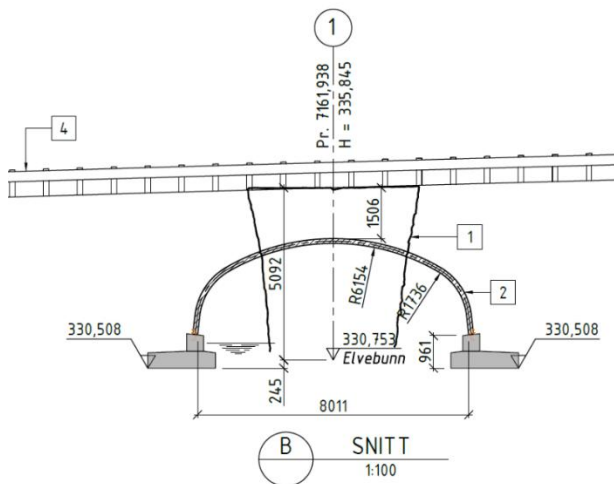
6.4.2 Konstruksjonar

På strekninga er det planlagt to nye bruer, Sva bru over Svåna og Røyhus bru over Langedalselva (også omtalt som Røyhuselva). Nye bruer og kulvertar vert utførte med breidde tilpassa tverrprofilen på vegen. Sjå vedlagte forprosjektrapportar for dei to bruene i vedlegg 16 og 17.

Sva bru

Ved elva Svåna er det planlagt etablert ei korrugert stålkvelvbru. Bakgrunnen for val av brutype kjem av ønske om å sikre naturlege, økologiske funksjonar i Svåna, i tillegg til behov for ei fleksibel løysing på grunn av framtidig senking av fylkesvegen, for å tilpasse seg utbygging av delstrekning 1 mot Tomasgard. Det er teke omsyn til krava i relevante handbøker for å sikre at løysinga oppfyller gjeldande standardar. Stålkvelvet vert plassert på smale stripefundament på kvar side av Svåna, sånn at elveløpet vert urørt.

Sålefundamenta vert utforma med same helling som elva. For å beskytte fundamenta mot erosjon vert det etablert erosjonssikring rundt fundamenta ved bruk av stein frå det eksisterande steinlandkaret.

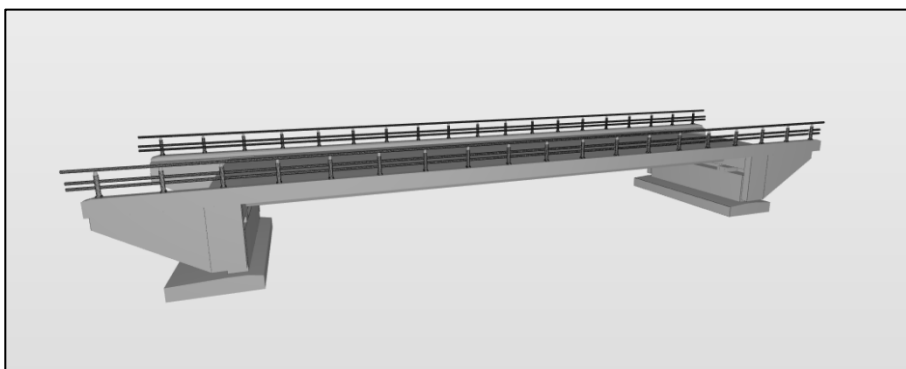


Figur 6-16: Illustrasjon av ståkvelvbru (vist med 2) over Svåna. Eksisterande bru vist med 1. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune.

Røyarhus bru

Ny Røyarhus bru er planlagt som eit-spenns platebru i betong. Total lengd er 38 m, inklusiv vingemurar, spennlengda er 28 m og føringsbreidda er 9 m, inkludert ei breiddeutviding mot sør på 1,5 m. Landkara er direkte fundamentert på lausmassar i vest og på fjell i aust.

Førande for bruløysinga er behovet for vassgjennomstrøyming i Langedalselva ved flaum. Den noverande Røyarhus bru er frå 1939 med ei lengd på rundt 17 m og føringsbreidde på 5,1 m, og møter ikkje dagens behov, verken for vegbreidde eller for vassgjennomstrøyming. Ein eventuell attbruk og ombygging av brua for samtidig å tilfredsstille dagens krav, vil ikkje vere praktisk mogleg.



Figur 6-17: Illustrasjon av Røyarhus bru. Kjelde: Sweco.

6.4.3 Veggrøfter og overvasshandtering

Overvatn frå vegareal innanfor planområdet skal handterast gjennom opne vegeterte veggrøfter. Løysinga skal sikre lokal handtering av overvatn ved fordrøying, før vidare

avleiing til resipient. Veggrøftene skal utformast med slake skråningar og tilstrekkeleg kapasitet for å redusere vasshastigheit, erosjon og transport av forureining. Vegetasjon i grøfter og sideareal skal bidra til sedimentasjon og tilbakehald av partikkelbundne forureiningar.

Der grunnforhold, fall eller vassmengder tilseier auka erosjonsfare skal grøftene sikrast med eigna erosjonssikringstiltak. Løysingar for overvatn skal dimensjonierast i samsvar med gjeldande retningsliner og kommunale normer og tilpassast framtidige klimaforhold.

6.4.4 Sideterreng

Fyllingar og jordskjeringar er i hovudsak utforma med helling 1:2. Nokre stader er hellinga slakare (1:4) for tilpassing til tilstøytane terreng. I arealkritiske område er hellinga brattare (1:1,5). Etablering av ny vegetasjon skal følgje prinsippet om naturleg revegetering med stadeigne artar eller tilsåing og nyplanting, avhengig av lokasjon.

6.4.5 Omklassifisering av veg

Dagens fylkesveg på begge sider av kommunegrensa, ved Støverstein og Kjellstadlia, blir foreslått nedklassifisert delvis til privat veg og delvis nedlagt som offentleg veg som følgje av ny trasé for fv.60. Veggrunnen kan førast tilbake til tilliggjande eigedomar. Strekninga ligg i både Volda og Stranda kommunar og omklassifiseringa gjeld ei lengd på om lag 750 meter. Vedtak om omklassifisering blir fatta i eige vedtak etter veglova, etter at reguleringsplanen er vedtatt.



Figur 6-18: Dagens fv.60 ved kommunegrensa blir foreslått omklassifisert på grunn av at ny veg er regulert lenger sør. Kjelde: Sweco.

På resten av strekninga går ny veg i same trasé, eller nært inntil, og det er vurdert å ikkje være behov for å omklassifisere veggrunnen.

6.4.6 Fråvik

I samband med regulering av ny fv. 60 på strekninga Raftevollen–Røyarhus blir det søkt om fråvik frå enkelte krav i vegnormalane. Fråvika er nødvendige for å tilpasse vegen til terreng og eksisterande forhold og for å avgrense arealinngrep kostnader og klimabelastning samstundes som tryggleik og funksjon blir ivaretekne.

Det blir søkt om følgjande fråvik:

- **Resulterende fall**

Fråvik frå krav om 2 prosent resulterande fall på korte delstrekningar. Løysingane ligg innanfor rammene i føreslått ny N100 der lågare resulterande fall kan nyttast over korte strekningar.

- **Enkle busslommer utan plattform**

Fråvik for tre enkle ein-sidige busslommer utan plattform. Busslommene har eit svært lite nedslagsfelt men er viktige for skuleskyss og gjer at barn slepp å gå langs fylkesvegen til næraste haldeplass.

- **Avslutning av brurekkverk**

Fråvik knytt til avslutning av brurekkverk ved Horndøla og ved Røyarhus bru der kravet til

parallel føring etter bru ikkje kan oppfyllast fullt ut. Alternative løysingar er vurderte men ville gitt større arealinngrep og høgare kostnader.

- **Sikt ved gangkryssing**

Fråvik frå krav til sikt ved tilrettelagt gangkryssing over fv. 60 rett aust for Horndøla bru.

Full oppfylling av siktkrava ville medført ein stor omveg og ei løysing som truleg ville blitt lite brukt. Ei løysing der kravet nesten er oppfylt og som i praksis blir brukt er vurdert som den beste løysinga.

6.5 Massehandtering og område for permanent masselagring

Massebalansen i prosjektet byggjer på prinsippet om å avgrense behovet for permanente masselager og minimere masseflytting. Massar frå anlegget skal så langt det er teknisk og kvalitetsmessig mogleg gjenbrukas i vegbygginga, for eksempel i fyllingar, sideområde og støyvollar. Dette bidreg til god ressursutnytting og reduserer behovet for ekstern massehandtering. Masseoverskot som ikkje kan nyttast i vegbygginga, vert disponert i område regulert til permanent masselagring. Masselagera er lokalisert i nærleiken av større masseuttak for å redusere transportavstandar og klimagassutslepp knytt til massehandtering.

Etter avslutta massehandtering skal masselagera arronderast og formast sånn at dei tilpassar seg landskapets karakter og omkringliggjande terreng. Overflatene på dei permanente masselagera skal reetablerast med lokale, eigna massar for å leggje til rette for naturleg revegetering. Overflatevatn frå sideterreng skal avskjerast for å redusere risiko for avrenning og forureining til nærliggande areal og vassdrag. Behov og omfang av reinseløysingar for masselager vil bli nærare vurdert i anleggsfasen, i samband med søknad om utsleppsløyve. Samla legg desse prinsippa til rette for ei effektiv og miljøtilpassa massehandtering med minst mogleg transport, god ressursutnytting og forsvarleg etterbruk av areala.

6.5.1 Permanente masselager

I planprosessen er det vurdert ulike alternativ for plassering av masselager langs veglinja. Det er konkludert med at ein ønskjer å nytte masselager ved profil 7800, 8750, 10700, 10900 og 13700. Oversikt over profilnummer kan ein sjå i figuren nedanfor.



Figur 6-19: Oversiktsbilete som viser regulerte masselager langs veglinja. Profilnummer er skrivne i toppen av bilete. Kjelde: Sweco.

Masselager ved profil 7800 ligg i eit grøfta myrområde som grunneigar ønskjer å dyrke opp. Området ligg lågt i terrenget samanlikna vegen og har god kapasitet for mottak av massar. Innanfor området er det vurdert at ein kan ta imot ei mengd på om lag 71 600 m³ og ha ei mektigheit på om lag 5 m på det djupaste. Den låge terrengplasseringa gjer området godt eigna for oppfylling utan vesentlege terrenginngrep i omkringliggjande areal. Masselageret ligg òg nær område med overskotsmassar, noko som reduserer behovet for massetransport. Dette bidreg til redusert klimagassutslepp frå transport, mindre belastning på dagens vegnett og betre trafiksikkerheit i anleggsfasen.

Masselageret ved profil 8750 er eit landbruksareal. Arealet ligg lågt samanlikna med fylkesvegen og er delt av ei dreneringsgrøft. Dreneringsgrøfta vert fylt igjen som del av tiltaket for å gi eit meir samanhengande og drivverdig jordbruksareal. Eksisterande dyrkingslag skal takast av, rankast opp og mellomlagrast før det vert lagt på nye massar. Terrenget vert heva og deretter reetablert som landbruksareal. Innanfor området er det vurdert at ein kan ta imot ei mengd på om lag 28 200 m³ og ha ei mektigheit på om lag 6,2 m på det djupaste.

Masselager nord for vegen ved profil 10700 er lagt mellom ny fylkesveg og Den Trondhjemske postvei, arealet skal reetablerast som natur, men terrenget formast sånn at det vil vere mogleg å dyrke opp arealet.

Masselager sør for vegen ved profil 10900 ligg i dag på jordbruksareal. Eksisterande dyrkingslag skal takast av, rankast opp og mellomlagrast før det vert lagt på nye massar. Aust for masselageret vil vegen liggje på landbruksjord. Dyrkingsjorda frå dette området skal flyttast til masselageret og nyttast til tilrettelegging av erstatningsareal for tapt dyrka mark. Innanfor området er det vurdert at ein kan ta imot ei mengd på om lag 15 200 m³ og ha ei mektigheit på om lag 5 m på det djupaste.

Mellom profil 11000 og 11500 er det regulert to mindre område som skal hevast for å tilpasse veganlegget. Tiltaket inneber bakkeplanering og oppfylling av områda slik at dei får eit jamt og funksjonelt terreng og for å unngå rekkverk og bratte fyllingar og tilpassa tilgrensande areal. Løysinga er valt for å sikre gode driftsforhold for både for veganlegget, kollektivtrafikk og landbruksareal.

Masselager ved profil 13700 ligg i eit område som tidlegare er forsøkt dyrka opp. Området har i dag lite vekstmassar og store innslag av grus i dagen. Innanfor området er det vurdert at ein kan ta imot ei mengd på om lag 36 000 m³ med ei mektigheit på om lag 5 m på det djupaste.

6.5.2 Tidlegare vurderte masselager

I utforminga av tiltaket er det sett på fleire aktuelle område for masselagring. Område som har blitt vurdert, men ikkje vidareført i reguleringsplanen er område ved profil 9000, 9150, 12000 og 12450. Oversikt over profilnummer går fram av figuren nedanfor.



Figur 6-20: Oversiktsbilete som viser nokre vurderte og forkasta masselager. Profilnummer er skrivne i toppen av bileta. Kjelde: Sweco.

Masselager ved profil 9000 vart forkasta grunna avgrensa kapasitet og nærleik til bekk som kryssar vegen aust for masselageret. Nærleiken til vassdrag inneber auka risiko for avrenning, erosjon og påverknad på vassmiljøet, særleg i anleggsfasen. Vidare vart det vurdert at masselager ved profil 8750, som ligg tett opp mot profil 9000, var betre eigna, då terrengforma tillèt lagring av meir masse. Dette gjer løysinga meir robust med tanke på driftslogistikk og reduserer behovet for fleire mellomlager. Massane kan i tillegg nyttast til å heve landbruksjord og sånn effektivisere arealbruken, samstundes som ein unngår transport av overskotsmassar over lengre avstandar.

Det vart vurdert etablering av masselager ved profil 9150, eit hogd skogareal sør for Horndøla bru på gnr./bnr. 194/2. Området vart ikkje modellert, då tiltaket vart vurdert å vere for dominerande i landskapet og kunne påverke området rundt Horndøla bru på ein uheldig måte. Særleg vart det lagt vekt på landskapsverknad, synlegheit frå brua og nærliggande ferdselsårer, samt omsynet til opplevingsverdien.

Masselager ved profil 12000 vart forkasta grunna for stort beslag av dyrka mark. Undersøkingar viste at jordkvaliteten i området er god, og heving av terrenget ville difor forringe jordkvaliteten i fleire år. Tiltaket vart vurdert å vere i strid med målet om å ta vare på høgverdig jordbruksareal og redusere irreversible inngrep i dyrka mark.

Nytt masselager ved profil 12450, på arealet som er nytta til masselager i dag, vart forkasta etter dialog med grunneigar. Etablering av nytt masselager ville komme i konflikt med framtidig arealbruk og kunne føre til forseinkingar og auka kostnader knytt til etablering av jordbruksareal.

6.6 Anleggsgjennomføring

Den fysiske oppstarten av prosjektet er ikkje fastsett, byggetida er førebels vurdert til om lag 2 år, men dette er blant anna avhengig av økonomiske løyvingar til prosjektet og omfang av etappevis utbygging. Prosjektet eignar seg til etappevis utbygging, sidan ny veg går parallelt med eksisterande, i tillegg til at det ikkje er masseflytting langs linja. Nye vegfyllingar blir bygd av eksterne massar og skjeringsmassane er i hovudsak ubrukbare og blir køyrt til permanent masselager.

Ved val av etappar og utbyggingsrekkefølje må ein gjera ei avveging mellom område med dårleg standard og det å unngå for mange sprang i vegstandard langs fylkesveg 60. Aktuelle etappar kan vere:

- Raftevollen – Horndøla bru (2,3 km)
- Horndøla bru – Kvernhusbakken (1,8 km)
- Kvernhusbakken – Røyarhus (2,6 km)

Bygging av desse etappane vil kunne gjennomførast i løpet av to sommarsesongar. Mindre etappar enn dette vil fordyre prosjektet.

Anleggsgjennomføringa vil skje trinnvis, og omfattar i hovudtrekk følgjande aktivitetar:

Førebuaende arbeid:

Hogst og fjerning av vegetasjon i anleggsområde som skal nyttast. Mellomlagring av vekstmassar og matjord. Etablering av omkøyringsveg, riggområde og område for permanente masselager, samt omlegging av teknisk infrastruktur og gjennomføring av trafikksikringstiltak. Omfanget av midlertidige vegar er vist i fagnotat om anleggsgjennomføring, vedlegg 18.

Grunnarbeid:

Grunnforholda der ny veg skal byggjast, består av torv og humushaldig sandig, grusig og siltig materiale over fast morene. Tjukkleiken på torv og det humushaldige laget varierer frå 0,5 meter til 4 meter. Dette er massar som ikkje kan nyttast til vegbygging, som må skiftast ut og erstattast av sprengstein (eller andre egna vegbyggingsmassar). På strekninga mellom Raftevollen og Røyarhus er det ca. 150 000 m³ masse som må gravast

ut og køyrast til permanent masselager. Deretter må det køyrast inn om lag tilsvarande mengd sprengstein som erstatning. Denne transporten (ca. 300 000 m³) skjer med lastebil på eksisterande fv.60. Sprengsteinen hentast inn frå eit eksternt masseuttak utanfor dette prosjektet. Tussa kraft har eit prosjekt i nærområdet med stort overskot av sprengstein. Fylkeskommunen har inngått ein intensjonsavtale med Tussa kraft om å få sprengsteinen til bygging av fv.60.

Konstruksjonar og infrastruktur:

Etablering av overbygninga for ny fylkesveg blir bygd oppå sprengsteinfylling. Etablering av nye stikkrenner og justering av bekkeløp. Bygging av konstruksjonane Sva bru og Røyhus bru.

Prosjektet legg opp til gjenbruk av eksisterande veg. Eksisterande asfaltdekke blir fresa, knust og brukt som øvre berelag i den nye vegen. Forsterkningslaget (fundamentet) for eksisterande veg, som er eit gruslag på 50–80 cm, vil bli nytta i nye vegfyllingar.

Etterarbeid:

Istandsetjing og tilbakeføring av midlertidige byggje- og anleggsområde, anten til eksisterande bruk eller tilrettelegging for framtidig bruk, med eventuell arrondering og revegetering.

For meir informasjon, sjå fagnotat anleggsgjennomføring, vedlegg 18.

6.6.1 Midlertidige bygge- og anleggsområde

Hovudaktiviteten i anleggsgjennomføringa skal skje innanfor areal regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, eller innanfor midlertidige bygge- og anleggsområde. I hovudsak er midlertidige område for byggearbeid vurderte ut frå behov for omkøyning i anleggsperioden og topografi. Stadvis er det gjort ytterlegare utvidingar i tilknytning til kryssing av vassdrag og avkøyrslar til bustader.

6.6.2 Forureining i anleggsfasen

Det skal utarbeidast fullstendig YM-plan med miljørisiken før byggefase. Det er ikkje utarbeidd eigen YM-plan for reguleringsfasen, men miljømessige krav og tiltak som ska

inkluderast og beskrivast meir detaljert i YM-plana for byggefasen er nemnt i dokumentet *Innspill til Ytre Miljø-plan*, vedlegg 8.

Møre og Romsdal fylkeskommune skal søke Statsforvaltaren om utsleppsløyve for anleggsfasen. Løyvet omfattar normalt alle typar forureining som ikkje er regulerte gjennom det generelle forureiningsregelverket. Dei utsleppskrava som blir satt, gjeld det aktuelle prosjektet og dei miljømessige utfordringane som følgjer med. Ulike delområde kan få ulike krav, baserte på resipientane si sårbarheit og toleevne.

I samband med riggområde skal det etablerast behandlingsanlegg og fordrøyingsløysingar for vatn som vert sterkt påverka av anleggsverksemda. Vatnet skal reinsast tilstrekkeleg før det kan sleppast til nærliggjande resipient, i samsvar med krava som er sette i utsleppsløyvet for anleggsfasen. Det skal gjennomførast vassovervaking gjennom heile anleggsfasen som dokumentasjon på at reinsekrava vert overhaldne.

Retningslinjene T-1442 gir tilrådde grenseverdier for støy frå byggje og anleggsverksemd. Miljøplanen til totalentreprenøren må innehalde prognosar for byggje- og anleggsstøy, medrekna plan for skadereuserande tiltak der prognosane viser fare for overskriding av grenseverdier i samsvar med T-1442 og rettleiaren M-2061. Bruk av knuseverk kan vere aktuelt ved eitt eller fleire masselager. Melding til Statsforvaltaren er ein eigen prosess i dei tilfella der knuseverk er omfatta av forureiningsforskrifta kapittel 30. Denne prosessen vil avklare behovet for tiltak knytte til støy og luft mot omgjevnadene frå drift av knuseverket.

Ved behov vil det bli gjennomført støvmålingar og sett i verk støvdempande tiltak i samsvar med gjeldande regelverk for anleggstrafikk, massehandtering og knuseverk i anleggsområdet, og ved bruk av offentleg veg. Støvbelastninga kan kome av tilsøling og auka oppvirvling av støv når tunge køyretøy passerer. Entreprenøren skal utarbeide planar for helse, miljø og tryggleik som tek vare på alle som ferdast på vegen.

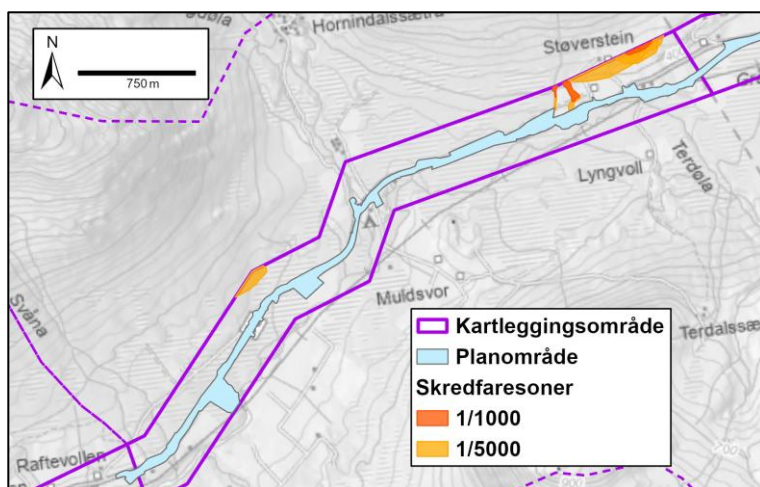
6.7 Sikring mot skred

6.7.1 Geoteknikk

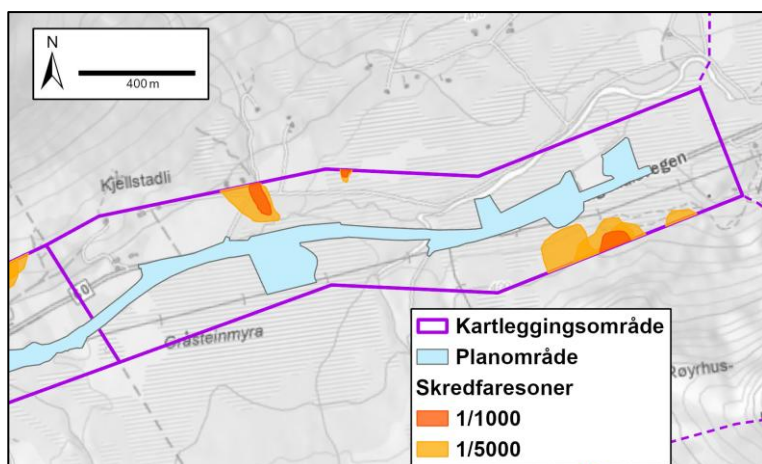
I planområdet skal det etablerast vegfyllingar og vegskjeringar og konstruksjonar som bruer og kulvertar. Vegfyllingar blir opptil ca. 6,5 meter høye og vegskjeringar ca. opptil 10 meter djup. Alle lausmasseskråningar skal leggest med helling 1:1,5 eller slakare. Det er ikkje nødvendig med ytterlegare tiltak for stabilisering av skrånningar. Sikring mot skred er ivaretatt i tråd med gjeldande regelverk. Geoteknisk prosjekteringsrapport er vedlagt i vedlegg 14.

6.7.2 Skred i bratt terreng

Sweco har gjennomført grundige utgreiingar av skredfare basert på NVE sin vegleiar for utgreiing av skredfare i bratt terreng. Krav for sikkerheit har blitt vurdert etter både N200 (årleg sannsynlegheit 1/50) og TEK17 § 7.3 (årleg sannsynlegheit 1/100, 1/1000 og 1/5000). Resultata frå utgreiingane viser at planområdet berre er marginalt utsett for skredprosessar knytt til snøskred, flaumskred, sørpeskred og steinsprang. Veglinja er ikkje utsett for skred. Skredfarekart for planområda i begge kommunar er vist på figurane nedanfor. Detaljert beskriving av utgreiingar for vurdering av skredfare presenterast i ingeniørgeologisk rapport, vedlegg 13.



Figur 6-21: Skredfareonekart Volda kommune. Kjelde: Sweco.



Figur 6-22: Skredfaresonekart Stranda kommune. Kjelde: Sweco.

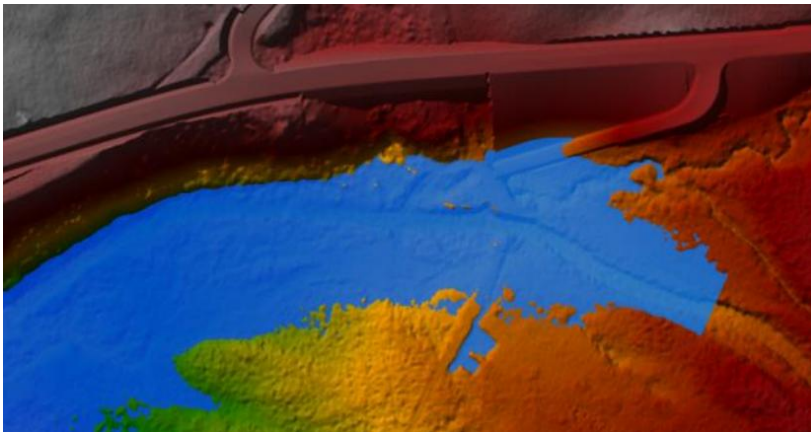
6.8 Hydrologi og flaum

Hydrologisk rapport (vedlegg 15) viser at ny fylkesveg ikkje vil bli påverka av flaum ved dimensjonering for framtidige forhold. Utrekningane er utførte for dimensjonerande flaum, tilsvarande 200-årsflaum, med tillegg 40 % klimapåslag og 20 % tryggleiksfaktor. I tillegg er bruer dimensjonerte med 200-årsflaum, medan stikkrenner og kulvertar som kryssar fylkesvegen er dimensjonerte med 100-årsflaum. Klimapåslag på 40 % i samband med klimaendringar fram mot 2100 og 20 % usikkerheitsfaktor for flaumberekning som følgje av kvaliteten på det tilgjengelege datagrunnlaget er lagt til for både 100-årsflaum og 200-årsflaum.

Det er vurdert 25 stikkrenner/ kulvertar som kryssar fylkesvegen, og det er berekna tilstrekkeleg dimensjon ved dimensjonerande flaum, desse stikkrennene/ kulvertane med omsyn til gjentetting på 1/3 av innlaupshøgda. Resten av stikkrennene som er mindre i storleik er ikkje vurdert i denne fasen, men det blir tilrådd å gjere ei vurdering og erstatte dei med nye stikkrenner som har minst 600 mm diameter i neste fase.

Det er vurdert behov for erosjonssikringstiltak og berekna stabilsteinstorleik ved dimensjonerande flaum for dei planlagde nye bruene ved Røyarhus og Sva, og ved utløpet av kulvertar.

Avkøyrsele ved Kvernhusbakken ligg nær elva Horndøla. Elva kan få høg vasstand og flaum som kan føre til overfløyming mot vegen, det er derfor utarbeidd flaumsonekart. Resultata viser at hovudvegen ikkje vert overfløymd, men at avkøyrsele som ligg lågt vert overfløymd. Dette gjeld hovudsakleg dei siste 25 metrane. Avkøyrsele er privat og er utsett for flaum i dagens situasjon. Sjå hydrologisk rapport for meir informasjon.



Figur 6-23: Illustrasjon av flaumsonekart ved 200-årsflaum + 40 % + 20 % ved Kvernhusbakken. Kjelde: Sweco.

6.9 Omlegging av høgspennet og leidningsnett

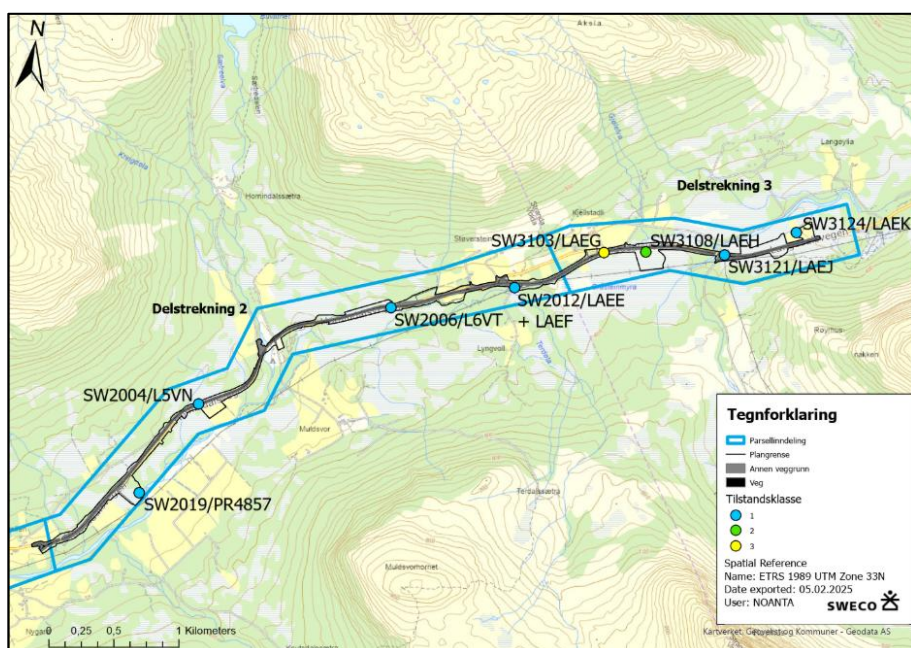
Dagens høgspennanlegg er vist i plankartet med omsynssone. Omlegging av høgspennanlegg blir prosjektert av netteigar, og dette blir derfor ikkje utført i reguleringsplanfasen. Kabel- og linjeeigarar vil bli kontakta så tidleg som mogleg i bygge- og anleggsfasen for å avklare konfliktområde, og planleggje endring og eventuell flytting av eksisterande anlegg. Linja AS har ansvar for overføring av all elektrisk kraft i kommunane Volda og Stranda.

6.10 Universell utforming

Kollektivhaldeplassane utformast i tråd med normalane, og vil derfor få universell utforming. Det er regulert tre busslommer langs fylkesvegen, kvar av desse har nokre få bustader som nedslagsfelt og er regulert for at skulebarn skal sleppe å gå langs fylkesvegen til nærmaste kollektivhaldeplass. Busslommene har ikkje plattform og er derfor ikkje universelt utforma.

6.11 Forureina grunn

I neste fase vil det vere behov for å ta supplerande prøver rundt punkta med påvist forureining, SW3103 og SW3108 (sjå figuren nedanfor), med formål å avgrense forureininga og deretter utarbeide ei tiltaksplan. Vurdering av omfang av prøvetaking skal gjennomførast i tråd med Miljødirektoratets vegledar for forureina grunn. Tiltaksplanen skal sendast til Stranda kommune som forureiningsmyndigheit. Godkjent tiltaksplan må føreligge før terrenginngrep kan skje. Dersom det treffast på område med avfall eller annan mistanke om forureina masser må også desse områda vurderast av kvalifisert personell. For meir utfyllande informasjon, sjå fagrapport forureining, vedlegg 7.



Figur 6-24: Prøvepunkt vist med farge etter høgste påviste tilstandsklasse i prøva. Kjelde: Sweco.

6.12 Ytre miljøplan (YM-plan)

Ytre Miljø-plan (YM-plan) skal beskrive prosjektet sine utfordringar og moglegheiter knytt til ytre miljø og korleis desse skal handterast for at ulike miljøtema skal ivaretakast i tråd med gjeldande lovar og forskrifter. YM-plana skal beskrive utfordringar og tiltak som kan vere aktuell i ulike fasar av prosjektet.

For denne reguleringsplanen skal det utarbeidast ei fullstendig YM-plan før byggefase. Det er ikkje utarbeidd eigen YM-plan for reguleringsfasen, men miljømessige krav og

tiltak som skal inkluderast og beskrivast i YM-plana er omtala i notatet *Innspill til Ytre Miljø-plan*, vedlegg 8.

I føresegnene til reguleringsplanen er det sikra at det skal utarbeidast YM-plan før byggefasen og at dokumentet *Innspill til Ytre Miljø-plan* skal leggest til grunn for utarbeiding av YM-plana. I tillegg er punkt frå dokumentet som det er vurdert at det er behov for å gjere juridisk bindande sikra i føresegnene.

6.13 Kulturminne og kulturmiljø

På kommunegrensa mellom Volda og Stranda står det langs fv.60 ein merkestein som markerer den historiske fylkesgrensa mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Steinen vart satt opp av Statens vegvesen i 1964. Merkesteinen er ikkje eit fredda kulturminne, men den viser ei historie og det er ønskeleg å ta vare på steinen. Ny fylkesveg vil gå i ein ny trase lenger sør i dette området, det er derfor planlagt å flytte merkesteinen til kommunegrensa ved ny fv.60 noko lenger sør.



Figur 6-25: Merkesteinen som står langs fv.60 på den gamle fylkesgrensa. Kjelde: Statens vegvesen.

7 Verknadar og konsekvensar av reguleringsplanen

I dette kapitlet greiast det ut for tiltakets verknadar for miljø- og samfunnsverdiar i og i nærleiken av planområdet. For å redusere negative verknader av tiltaket har også omsynet til verdiane vore ein viktig del av grunnlaget for utforming av tiltaket.

7.1 Overordna planer

Reguleringsplanen er utarbeidd i tråd med kommunedelplan for fv.60 frå 2012, med nokre mindre justeringar av veglinja etter optimaliseringar. Ved Raftevollen er veglinja i reguleringsplanen lagt lenger nord enn i kommunedelplanen, med kryssing av elva Svåna på same plass som dagens fylkesveg. Mellom Horndøla bru og Støverstein går veglinja i reguleringsplanen noko lenger nord enn linja i kommunedelplanen, det er gjort for å gjenbruka mest mogleg av eksisterande veg, for å redusere inngrepet i eit område med naturverdiar.

7.2 Eksisterande reguleringsplaner

Gjeldande reguleringsplan for massedeponi ved Støverstein, planID: 1577_20130002 vil bli oppheva. Reguleringsplanen for massedeponiet regulerer dagens fylkesveg på deler av den strekninga der dagens veg blir nedklassifisert og delvis nedlagt.

7.3 Veg og trafikkforhold

Ny veg vil føre til kortare reisetid, og det er eit mål at omfanget av trafikkulykker blir redusert. Det vil også bli reduserte kostnader til framtidig drift og vedlikehald.

Det er lagt til rette for kollektivhaldeplassar og busslommer langs ny fylkesveg. Ved Støverstein er det regulert snuplass for buss som kan nyttast av skulebussane i begge kommunar.

7.4 Landskap

Ny veg vert lagt inntil dagens vegtrasé, og blir derfor ikkje eit nytt element i landskapet. Utbetring av kurvatur, breiare veg, og rydding av skog på begge sider av vegen i et breiare belte enn i dag vil gjere at vegen tek meir plass i landskapet enn i dag.

Veglinja er stort sett tilpassa landskapsskalaen, og følgjer dei overordna terrengformene og draga i landskapet. Veglinja følgjer også stort sett kantvegetasjon langs myr og dyrka mark, noko som gjer at vegen ikkje blir så synleg eller dominerande. Unntaket er ved kommunegrensa (Støverstein/Kjellstadlia), der ny veg vert lagt lengre sør. Ny trasé er der lagt inn mot kantvegetasjon langs åkrar, myr og bekk. Dagens veg vert i hovudsak tilbakeført til landbruksformål (LNFR).

Samla sett konkluderast det med at vegtiltaket, sånn det er planlagt med landskapstilpassingar, i stor grad opprettheld området karakter og verdiar.

Landskapstilpassingar:

Ny veg ligg i hovudsak på nordsida av dagens trasé. I vestre del av planområdet er det derfor mest skogsområde som vert råka. Dagens veg vil bli nytta som midlertidig omkøyringsveg i anleggsperioden. Etter at ny veg er etablert skal midlertidig veg fjernast og reetablerast som natur- eller landbruksareal.

Anleggsbeltet er redusert til det som er strengt nødvendig for å etablere ny veg og å fjerne gamal veggrunn, spesielt langs myrområde. På kort sikt vil anleggsbeltet og oppfylling av overskotsmassar langs strekinga gi ei nokså stor endring i landskapsbildet. På lengre sikt, når vegetasjonen veks til, vil veganlegget medføre forholdsvis små endringar og bli godt tilpassa landskapsbildet.

Veglinja ligg på nivå med terrenget, og vil ligge litt høgare enn dagens veg i dei områda der vegen er lagt litt lengre opp i skråninga. Det etablerast ganske djupe sidegrøfter (ca. 95 cm), med helling 1:2. Vegen vil derfor få eit noko anna uttrykk, ved at den stadvis blir liggande litt høgare enn tilstøytane terreng. I prosjekteringsfasen skal det vurderast om det er stader det kan nyttast lukka grøfter eller grunn grøft (1:4). Dette bør vurderast langs dyrka mark for å kunne dyrke tettare på vegen, og for å behalde meir av anna verdifulle sideterreng, f.eks. på bustadtomter.

Fyllingar er stort sett ganske lave, og har helling 1:2 for å avgrense inngrepsbreidda langs myr og dyrka mark. Lausmasseskjeringar skal dekkast med vegetasjonsmassar.

For å unngå inngrep som ikkje er nødvendig skal ikkje dei midlertidige bygge- og anleggsområda ryddast for skog/ vegetasjon før det er endeleg avklart om det er nødvendig å ta dei i bruk. Det skal tas omsyn til kantvegetasjon langs bekkar og myr, sånn at minst mogleg fjernes.

Sideterreng skal helst revegeterast ved tilbakeføring av vekstmassar frå anlegget, men det avheng av om det er god frøbank i dei øvre jordmassane. Areala langs myr og skog skal prioriterast. Dersom det ikkje er tilfredsstillande kvalitet eller mengde jordmassar kan areala langs dyrka mark og bustadtomter såast til med stadleg tilpassa grasfrøblanding.

Alle vekstmassar/ jordmassar som vert råka i anlegget skal takast av og behandlast sånn at dei kan nyttast til revegetering for å sette i stand sideareal.

7.5 Kulturminne og kulturmiljø

Volda kommune

Kolgropene på Furamyra (ID 274542 og 274543) vil gå tapt som eit resultat av at området skal brukast til midlertidig byggje- og anleggsområde og permanent masselager.

Kulturminna vil søkast frigitt i samband med reguleringsplanprosessen.

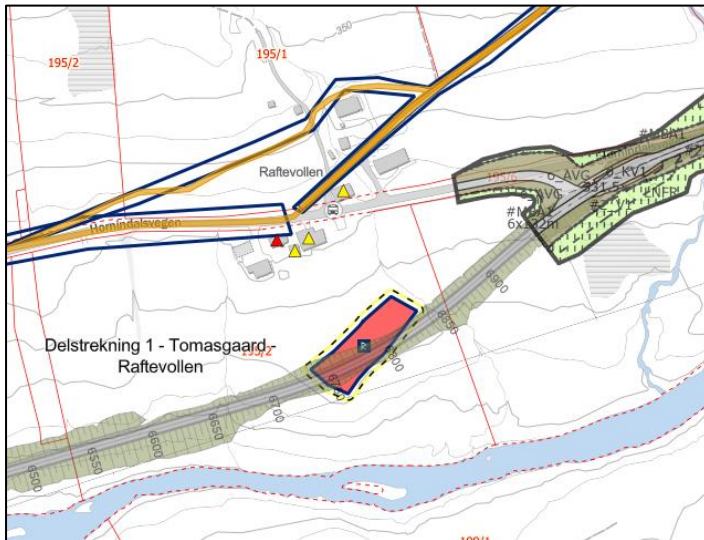
Ny fv.60 vil krysse Den Trondhjemske postvei fleire stader. I reguleringsplanen er det lagt inn omsynssoner der postvegen skal bevarast, i tillegg er det i føresegnene sikra at viss det dukkar opp restar etter postvegen i anleggsarbeidet skal arbeidet stansast og fylkeskommunen kontaktast. Aust for Støverstein går postvegen nord for fylkesvegen og blir ikkje påverka av vegtiltaket.

Den SEFRAK-registrerte bygninga ved Støverstein må rivast for å få gjennomført tiltaket, bygninga vil dokumenterast før riving.



Figur 7-1: SEFRAK-registrert bygning ved Støverstein som må rivast. Kjelde: Google maps, 2025.

Vedtak av planforslaget forutset vidareføring av vegtraséen vestover frå Sva bru i ny trasé som kryssar over til andre sida av dalen retning Grodås. Under kulturminneregistrering vart det funne eit automatisk freda kulturminne med dyrkingsspor ved Raftevollen (ID 325964-0), som i praksis ikkje kan unngåast heilt når del 1 av reguleringsplanen (Tomasgard – Raftevollen) skal godkjennast. Frå plangrensa ved Raftevollen (i denne reguleringsplanen) er det 100–150 m til kulturminnet. Kulturminnestyresmakta bør dermed allereie no ta stilling til om kulturminnet kan frigjevast, slik at mogleg motsegn kan avklarast i forbindelse med reguleringsplanen for Raftevollen – Røyrrhus. Kartutsnittet viser korleis ny veg mest sannsynleg vil krysse over lokaliteten, der ein del kan haldast urørt.



Figur 7-2: Figur som viser kulturminnet ved Raftevollen (raud firkant), denne reguleringsplanen og vidare veglinje vestover som regulerast i plana for fv.60 Tomasgard - Raftevollen. Kjelde: Sweco.

Stranda kommune

Tiltaket vil ikkje få verknadar for kulturminne og kulturmiljø i Stranda kommune.

7.6 Naturressursar

Volda og Stranda kommune

Tiltaket vil røre verdiar knytt til naturressursar, særleg verdiar knytt til jordbruksareal.

Tiltaket vil føre til permanent omdisponering av ca. 1,7 dekar fulldyrka jord og ca. 1,5 dekar innmarksbeite i Stranda kommune og ca. 14,4 dekar fulldyrka jord og ca. 2,3 dekar innmarksbeite i Volda kommune. I tillegg vil anleggsfasen føre til en midlertidig omdisponering av ca. 3 dekar fulldyrka jord og ca. 6,6 dekar innmarksbeite i Stranda kommune og ca. 27,8 dekar fulldyrka jord og ca. 1,7 dekar innmarksbeite i Volda kommune. Tabellen nedanfor viser oppsummering av areal dyrka mark som blir omdisponert som følgje av tiltaket i begge kommunane. Tala er avrunda og må sjåast på som grove.

Som eit skadereduserande tiltak skal omdisponert dyrka mark reetablerast på egna sted. Matjordplana i vedlegg 6 beskriv kor og korleis jorda skal flyttast for at den skal kunne brukast til jordbruksformål i framtida.

Tabell 8: Oversikt over midlertidig og permanent beslag av dyrka mark på råka eigedomar innanfor planområdet.

Gnr./bnr.	Kommune	Permanent beslag (daa)	Midlertidig beslag (daa)	Totalt beslag (daa)
195/3	Volda	0,1	0,3	0,4
195/1	Volda	2,8	2,7	5,5
195/6	Volda	1,3	0,3	1,6
194/4	Volda	-	0,2	0,2
193/8	Volda	-	-	-
194/5	Volda	-	0,3	0,3
191/5	Volda	-	9,5	9,5
193/2	Volda	-	0,8	0,8
193/4	Volda	0,2	-	0,2
196/1	Volda	3,1	9,1	12,2
196/2	Volda	0,7	3,0	3,7
196/5	Volda	1,9	0,6	2,5
196/3	Volda	6,6	2,7	9,3
Sum Volda		16,7	29,5	46,2
80/1	Stranda	1,0	3,4	4,4
80/2	Stranda	-	2,7	2,7
78/19	Stranda	0,7	-	0,7
78/8	Stranda	1,1	2,9	4,0
78/14	Stranda	0,4	0,6	1,0
Sum Stranda		3,2	9,6	12,8

Av omsyn til trafiksikkerheit blir det lagt opp til at beitedyr i framtida må haldast borte frå vegen. Samtidig blir det, på grunn av trafiksikkerheit og drift og vedlikehald, lagt opp til at feristene skal fjernast. Dette krev nye løysingar for gjerding i området. Gjerding av bufe er privatrettslege forhold som blir ivareteke i grunnervvsprosessen i samarbeid med grunneigarar og rettshavarar. Norsk Landbruksrådgiving SA har vore engasjert for å finne tenlege løysingar.

Ny veg vil ikkje endre forholda for jaktbart vilt.

Volda kommune

Når det gjeld vassressursar, kjem ikkje tiltaket i direkte berøring med reservedrikkevasskjelda Storelva eller drikkevasskjelda Hornindalsvatnet, men tiltaket omfattar kryssing av bekkar/ elver som går vidare ned til Storelva og deretter Hornindalsvatnet. Tiltak for å hindre forureining i anleggsfasen og løysningar som sikrar at

utslepp frå trafikkulykke og annan forureining frå veg ikkje hamnar i vassdrag må vektleggast og fastsettast i YM-plan som skal vere godkjent før anleggsstart.

Det er registrert tre eigedomar der drikkevassleidninga kryssar dagens fylkesveg. Brunnane ligg i god avstand, nord for vegen. Det gjeld gnr./bnr. 195/3, 192/34 og 196/3 i Volda. Fylkeskommunen vil sørge for at rørde eigedomar vil ha tilgang til drikkevatt gjennom hele byggeperioden.

7.7 Naturmangfald på land

Det er laga ein eigen rapport som synar konsekvensar av utbygginga for naturmangfald på land, sjå vedlegg 9. I rapporten kan ein sjå detaljar om verdiar i området og korleis dei vil bli påverka. Under er ei oppsummering av rapporten. Det er nytta metodikk frå V712, Statens vegvesen. Rapporten byggjar på eksisterande kartleggingar frå området og kartlegging frå 2025. Dette gjeld kartlegging av naturtypar (etter Miljødirektoratets instruks) og registreringar av artar. Det er nytta eksisterande kunnskap til å beskrive vilt.

Volda kommune

Ny veg inkludert bygge- og anleggsområde, vil gje arealbeslag av både permanent og midlertidig karakter. Den nye vegen går i stor grad i dagens trasé for fv.60, sett bort i frå ei strekning mellom Støverstein og Kjellstadlia, der ny vegtrasé går ca. 100 meter sør for dagens veg.

Fleire av naturtypene vil bli påverka av ny veg, sånn at dei får redusert storleik eller at restareal blir så lite at dei ikkje lenger reknast som naturtype. Dette gjeld naturtype med høgareliggande og nordleg nedbørsmyr, som vil gjerast om til eit masselager. Ein gamal lågurtselje-rogneskog, vil bli noko forringa av anleggsområdet. Flaummarkskogen i Gjølsgrova vil fragmenterast av ny veg, men sidan naturtypelokaliteten er sopass stor, blir påverknaden avgrensa. Fleire av naturtypene får kanteffektar, som den utvalde naturtypen med slåttemyr.

Generelt vil fjerning av skog minske leveområde for fugl og anna vilt. At ny veg leggjast utanfor dagens trasé mellom Støverstein og Kjellstadlia, vil gje ei fragmentering av leveområde. Dette kan gjere at vilt ikkje vil nytte området som i dag. Moglege hekkeområde for storspove vil få avgrensa påverknad da vegen leggjast omtrent i dagens trasé. Etter utbygginga vil det framleis vere samanhengande grønt- / naturområde som kan nyttast til trekk- og leveområde for vilt. Ny Sva bru vil gje noko fragmentering av kantvegetasjon.

I anleggsperioden vil støy og aktivitet virke skremmande på fugl og anna vilt. Dette kan gjere at hekking avbrytas og at områda blir mindre attraktivt for vilt i denne perioden. Det ventast at etter anleggsperioden vil områda nyttast som i dag.

Sett verdi og påverknad i samanheng vil ein få ein konsekvensgrad med alvorleg miljøskade. Noko miljøskade (-) er dominerande for delområdene og det er nokre med ubetydeleg konsekvensgrad.

Den samla konsekvensen for naturmangfald på delstrekninga i Volda kommune er satt til *stor negativ konsekvens*.

Tabell 9: Oppsummering og vurdering av samla konsekvens for naturmangfald på land for delstrekning 2, Volda kommune.

Delområde	Alt 0	Fv.60 – delstrekning 2
D2- N201 Horndalslimyra/Haraldflotmyra (omr. båndlegging)	0	Alvorleg miljøskade (---)
D2 – N202 Furebakken (naturtype)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N203 Nyelhaugen (naturtype)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N204 Hornindalslia (naturtype)	0	Ubetydeleg (0)
D2 – N205 Kvernhusbakken (naturtype)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N206 Gjølsgrova (naturtype)	0	Betydeleg miljøskade (--)
D2 – N207 Skogfugl (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N208 Kulturmarksfugl (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N209 Våtmarksfugl (øk.funkomr.)	0	Noko miljøskade (-)

D2 – N210 Storspove ved Haralflotmyra (øk.funkomr)	0	Ubetydeleg (0)
D2 – N211 Øvrig natur (øk.funkomr)	0	Ubetydeleg (0)
D2 – N212 Sammenhengende grøntområder (l.sk.funk.omr.)	0	Noko miljøskade (-)
D2 – N213 Horndøla elv (landskapsøk. funk.omr. + øk.funkomr.)	0	Ubetydeleg (0)
Samla vurdering	(- -)	Stor negativ konsekvens
Grunngjeving for samla konsekvens		Eit delområde med alvorleg (---) miljøskade og eit med betydeleg (--) miljøskade. Ut over dette dominerer lave konsekvensgradar. Dei høge konsekvensgradane er på grunna av øydeleggels av naturtypar med stor verdi, kor det eine delområdet er en utvalt naturtype. Sjølv om konsekvensen av disse er avgrensa, vil det ikkje være nok til å sette ned den samla konsekvensen, da det er fleire delområde med denne konsekvensgraden.
Rangering	1	2
Grunngjeving for rangering		I nullalternativet vil færre delområde råkast negativt, og dermed blir dette alternativet rangert først.

Stranda kommune

Ny veg inkludert bygge- og anleggsområde, vil gje arealbeslag av både permanent og midlertidig karakter. Den nye vegen går i stor grad i dagens trasé for fv.60, sett bort i frå ei strekning mellom Støverstein og Kjellstadlia, der ny vegtrasé går ca. 100 meter sør for dagens veg.

Fleire av naturtypane vil bli påverka av ny veg, sånn at dei får redusert storleik eller at restareal blir så lite at dei ikkje lenger reknast som naturtype. Dette gjeld naturtype flaummarkskog, som ligg der ny Røyarhus bru kjem. Naturtypane på Liamyrane/ Gråsteinmyrane (sumpskog og terrengdekkande myr), blir påverka av kabel som leggast frå Røyarhus kraftverk til trafostasjon attmed Kvernhusbakken (dagens situasjon i nullalternativet). Ny veg leggast mellom dagens veg og kabel. Då kabelen har drenerande effekt på myra vil ikkje ny veg gje auke i påverknad.

Generelt vil fjerning av skog minske leveområde for fugl og anna vilt. At ny veg leggjast utanfor dagens trasé mellom Støverstein og Kjellstadlia, vil gje ei fragmentering av leveområde. Dette kan gjere at vilt ikkje vil nytte området som i dag. Omlegging av vegen her gjer at trafikk kjem lenger unna tidlegare hekkeområde for vipe. Moglege hekkeområde for storspove vil få avgrensa påverknad da vegen leggjast omtrent i dagens trasé. På Gråsteinmyrane leggjast vegen noko nærmare mogleg hekkeområde for storspove. Etter utbygginga vil det framleis vere samanhengande grønt- /naturområde som kan nyttast til trekk- og leveområde for vilt. Ny Røyarhus bru vil gje noko fragmentering av kantvegetasjon.

I anleggsperioden vil støy og aktivitet virke skremmande på fugl og anna vilt. Dette kan gjere at hekking avbrytas og at områda blir mindre attraktivt for vilt i denne perioden. Det ventast at etter anleggsperioden vil områda nyttast som i dag.

Sett verdi og påverknad i samanheng vil ein få ein konsekvensgrad med alvorleg miljøskade. Noko miljøskade (-) er dominerande for delområdana og det er nokre med ubetydeleg konsekvensgrad.

Den samla konsekvensen for naturmangfald på delstrekninga i Stranda kommune er satt til *middels negativ konsekvens*.

Tabell 10: Oppsummering og vurdering av samla konsekvens for naturmangfald på land, Stranda kommune.

Delområde	Alt 0	Fv.60 – delstrekning 3
D3 – N301 Støversteinen (naturtype)	0	Ubetydeleg (0)
D3 – N302 Liamyrane (naturtype)	(-)	Noko miljøskade (-)
D3 – N303 Gråsteinsmyrane (naturtype og øk.funkomr)	(-)	Noko miljøskade (-)
D3 – N304 Hjellehammaren nord (naturtype)	0	Ubetydeleg (0)
D3 – N305 Røyarhuselva (naturtype)	(- -)	Alvorleg miljøskade (---)
D3 – N306 Skogfugl (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)
D3 – N307 Kulturmarksfugl (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)

D3 – N308 Våtmarksfugl (øk.funkomr.)	0	Noko miljøskade (-)
D3 – N309 Vipe ved Kjellstadlia (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)
D3 – N310 Storspove ved Gråsteinmyrane (øk.funkomr)	0	Noko miljøskade (-)
D3 – N311 Øvrig natur (øk.funkomr)	0	Ubetydeleg (0)
D3 – N312 Sammenhengende grøntområder (l.sk.funk.omr.)	0	Noko miljøskade (-)
D3 – NA13 Langedalselva (landskapsøk. funk.omr. + øk.funkomr.)	0	Ubetydeleg (0)
Samlet vurdering	(- -)	Middels negativ konsekvens
Grunngjeving for samla konsekvens		Det er eit delområde med alvorleg (---) miljøskade og ut over dette dominerer lave konsekvensgrader. Dei høge konsekvensgradane er på grunna av øydeleggels av naturtypar med stor verdi. Samla sett ligger konsekvensen mellom middels og stor, da det berre er eit område som har alvorleg miljøskade. Sia området med alvorleg konsekvensgrad utgjer en svært liten del av området, tilleggas den noko mindre vekt som gjer at samla konsekvens av utbygging av delstrekning 3 er middels negativ konsekvens.
Rangering	1	2
Grunngjeving for rangering		I nullalternativet vil færre delområde råkast negativt, og dermed blir dette alternativet rangert først.

7.7.1 Avbøtande tiltak

Føresette tiltak (tiltak innarbeidd i reguleringsplanen):

Tilpasse passasje: Vegfyllingar og bruer er tilpassa sånn at dei ikkje vil utgjere ei barriere og hindre ferdsel for vilt. Gjeld alle delstrekningar.

Tilpassing av inngreps- og riggområder: Undervegs i prosjekteringsarbeidet med tiltaket er skadeverknadar på naturtypar unngått, ved å justere, redusere, og tilpasse riggområder og inngrep. Dette gjelder spesielt naturtypane N6, N8, N9, N10 og N11 i delstrekning 2 og naturtype N15 på delstrekning 3. Det er lagt inn omsynssoner for desse områda i plankartet.

Berøring av myr: det er i planleggingsfasen prøvd å redusere berøring av myr ved å legge veglinja i eksisterande trasé. I tillegg er arealet av anleggsområde minimert der ny veg og midlertidig veg kjem innpå myr. Gjeld alle delstrekningar.

Bygging av veg i myr: langs myr vil det byggjast motfyllingar for å oppretthalde vasstand og då unngå drenering. Det byggjast en voll av tette masser, som dekkjast med geotekstil. Gjeld alle delstrekningar.

Berøring utvalt naturtype slåttemyr: på strekninga langs den utvalde naturtypen slåttemyr er anleggsområdet minimert. Det vil på denne strekninga bli lysregulering i anleggsfasen, for å sleppe å legge midlertidig veg i myra. Den utvalde naturtypen er sikra med omsynssone i plankartet, og den vil bli merka i felt i anleggsperioden. Gjeld delstrekning 2.

Berøring kantvegetasjon: Kantvegetasjon langs vassdrag er minimalt røyrd ved å avgrense fyllingar og tilpasse veglinja. Kantvegetasjon som ligg rett ved anleggsområdet er sikra med omsynssone i plankartet. Der kantvegetasjon må røyrast er det i føresegnene sikra at den ikkje skal fjernast før arbeidet i kantsona startar. Etter anleggsarbeidet skal kantsona ha same jordsmonn og mektigheit som før inngrepet vert igangsett, vegetasjonen skal reetablerast ved naturleg revegetering. Gjeld alle delstrekningar.

Fjerning av veg: der dagens veglinje fjernast, vil området restaurerast tilsvarande omkringliggende areal. Der ny veg leggjast i myr, og dagens veg tas bort, vil myrmassar flyttast over til der veg blir fjerna i frå. Gjeld alle delstrekningar.

Revegetering: Det er forutsett at areal som nyttast midlertidig i anleggsperioden ikkje skal såast med frøblandingar, men at dei revegeterast med naturlig flora, bortsett frå tidlegare oppdyrka areal. Revegetering skjer ved at ein sparer på toppmassar, og legg desse tilbake når anleggsarbeidet er ferdig. Gjeld alle delstrekningar.

Framande arter: Før anleggsstart skal det gjerast ei kartlegging, med innmåling av framande arter. Basert på funna skal det gjerast ei risikovurdering for om artane kan

spreie seg, og nødvendige risikoreduserande tiltak skal identifiserast og innarbeidast i miljøoppfølgingsplan. Gjeld alle delstrekningar.

7.7.2 Foreslåtte tiltak

Tilpasse anleggsperioden til hekketid fugl: Der skog og vegetasjon fjernast i samband med inngrep (permanente og midlertidige), skal dette gjerast utanfor hekke- og yngleperioden for fugl og pattedyr, dvs. perioden 15. april til 15. juni. Gjeld alle delstrekningar.

Sjekk av vipe: Det kan gjennomførast ei kartlegging for å avdekke om vipe har reetablert seg som hekkefugl eller ikkje i området. Om det finst vipe bør anleggsarbeid gjerast utanfor sårbar etableringsfase og sjølv tida for hekking (perioden 15. april til 20. juni). Arbeidet kan starte igjen når eventuelt ungane er flygedyktig. Gjeld alle delstrekningar.

7.8 Naturmangfald i vatn/ vassmiljø

Det er laga ein eigen rapport som synar konsekvensar av utbygginga for naturmangfald i vatn og vassmiljø, sjå vedlegg 10. I rapporten kan ein sjå detaljar om verdiar i området og korleis dei vil bli påverka. Under er ei oppsummering av rapporten. Det er nytta metodikk frå M-1941 frå Miljødirektoratet. Rapporten byggjar på kartlegging frå 2025, samt noko informasjon frå offentlege databasar, for eksempel vann-nett.no. og Naturbase.

Da ny fv.60 i stor grad følger dagens veg, blir fleirtalet av kryssingspunkta lagt på same lokalitet, noko som bidreg til at verknadane på vassdragsnatur blir nokså låge. Men vegen blir breiare, så kulvertar og arealbeslaga blir noko utvida for dei aller fleste kryssingane.

Sva bru erstattast med ein kvelvkulvert som skal sikre fiskevandring. Brua over Sætreelva blir ikkje endra, da dagens bru er vurdert som tilstrekkeleg når det gjeld bredde. Bru over Langedalselva erstattast med ei lengre og breiare bru.

Det er vurdert at vernegrannlaget for Hornindalsvassdraget i liten grad endrast av ny fv.60, i hovudsak på grunn av at ny veg i stor grad følgjer dagens trasé, som i liten grad verkar inn på vernegrannlaget. Av same grunn forventast heller ikkje at ny fv.60 er konsesjonspliktig etter vassressurslova § 8, då det vurderast at ny veg ikkje gjev nemneverdig skade eller ulempe for allmenne interesse i vassdraget.

Det er forutsett tiltak som bidreg til å redusere påverknad på vassdraga i kryssingspunkta, spesielt med tanke på fiskevandring og korleis kulvertar skal etablerast. Tiltaket er inkludert i reguleringsføresegnene.

Volda kommune

Konsekvensen for strekninga i Volda kommune er **noko negativ (0/-)**.

Stranda kommune

Konsekvensen for strekninga i Stranda kommune er **noko negativ (0/-)**.

Samla konsekvens for heile strekninga Tomasgard - Røyhus er **noko negativ (0/-)**.

Konsekvensane over gjeld med dei føresette tiltaka nemnt i kapittel 7.8.1.

Tabell 11: Oppsummering og vurdering av samla konsekvens for vassmiljø og naturmangfald i vatn. Tabellen omfattar heile strekka Tomasgard – Røyhus.

Delstrekning 1 – Tomasgard – Raftevollen, Volda	Alt 0	Utbygging av Fv.60 – delstrekning 1 (alt. 1)
Delområde 1 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-) (nedre)
Delområde 1 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 2 Vassførekomst	0	Middels negativ konsekvens (--)
Delområde 2 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 3 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-)
Delområde 3 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 4 Vassførekomst	0	Middels negativ konsekvens (--)
Delområde 4 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Samla konsekvens delstrekning 1	-	Noko negativ konsekvens

Delstrekning 1 – Tomasgard – Raftevollen, Volda	Alt 0	Utbygging av Fv.60 – delstrekning 1 (alt. 1)
Delstrekning 2 – Raftevollen – kommunegrensa, Volda	Alt 0	Utbygging av Fv.60 – delstrekning 2 (alt. 1)
Delområde 5 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-)
Delområde 5 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 6 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-)
Delområde 6 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 7 Vassførekomst	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 7 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Samla konsekvens delstrekning 2	-	Noko negativ konsekvens
Delstrekning 3 – kommunegrensa – Røyhus, Stranda	Alt 0	Utbygging av Fv.60 – delstrekning 3 (alt. 1)
Delområde 8 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-) (nedre)
Delområde 8 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Delområde 9 Vassførekomst	0	Noko konsekvens (-) (nedre)
Delområde 9 Økologisk funksjonsområde	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Samla belastning	-	Ikkje utslagsgivande
Samla konsekvens delstrekning 3	-	Noko negativ konsekvens
Grunngjeving for samla konsekvens		Dei økologiske funksjonsområda påverkast i liten grad, og får ubetydeleg konsekvens. Fleire vassførekomststar påverkast av tiltak som arealbeslag (frå bruer og kulvertar), permanent hogst av kantvegetasjon og erosjonssikring, her dominerer noko konsekvens. To delområde påverkast av nye inngrep i vassdragsnaturen, og får middels negativ konsekvens. Den samla konsekvensgraden er noko negativ .
Samla konsekvens		Alle delstrekningar får samla noko negativ konsekvens.
Rangering	1	2

7.8.1 Avbøtande tiltak

Føresette tiltak (tiltak innarbeidd i reguleringsplanen):

Tilpassing av inngreps- og riggområder: Undervegs i prosjekteringsarbeidet med tiltaket er skadeverknadar på vassdragsnaturen redusert, særleg med tanke på legge ny fv.60 i dagens veglinje, noko som i stor grad avgrensar inngrep i nye delar av vassdraga.

YM-plan: Det forutsetjast at utførande entreprenør utarbeider ein YM-plan før anleggsarbeidet startar. YM-plan skal omfatte alle potensielle ytre miljøverknadar og eventuelle krav frå offentleg forvaltning som angår ytre miljø. YM-plan er vanlegvis ikkje

avgrensa til naturmangfald, men omfattar andre ikkje-prisette tema, for eksempel kulturmiljø, naturressursar og friluftsliv.

Reetablering av kantsoner og bekkebotnar. Når arbeid med ei bekkekryssing startar, skal elvestein og vekstmassar mellomagrast. Massane leggjast tilbake når arbeid med kulvert/bru og erosjonssikring er ferdig.

Sikre frie vandringsvegar. Ved kryssing av bekkar og vassdrag med påvist fisk skal stikkrenner og andre kryssingskonstruksjonar utformast sånn at fri fiskevandring sikrast heile året. Kryssingane skal ha naturleg botn eller botnsubstrat tilpassa lokale forhold, tilstrekkeleg vassdjupn og låge strøymingshastigheiter ved normal- og lågvasstand. Det skal ikkje etablerast sprang eller innsnevringar som hindrar opp- eller nedvandring av fisk. Fiskevandring skal sikrast på heile bekkestrekningen, dette inkluderer også overgangssonar mellom planområdet og opp- og nedstraums delar av bekkar og vassdrag.

7.9 Klimagassutslepp

Tiltaket vil medføre vesentlege utslepp av klimagassar som følgje av anleggsarbeidar, indirekte utslepp frå materialar, drift og vedlikehald av den nye vegen, og ikkje minst arealbruksendringar. Dagens veg går gjennom fleire store myrområde, og det er tydelege teikn på at myrområda drenerast inn i vegen. I dei områda der ny veg legg beslag på meir myr vil det kunne medføre store klimagassutslepp som følgje av at vasstrekt torv som tørrleggjast medfører at karbonet som er lagra i torva frigjerast som CO₂.

Netto klimagassutslepp for ny fv.60 mellom Raftevollen og Røyarhus vil i løpet av en berekningsperiode på 50 år er 52 482 tonn CO₂e, 46 887 tonn CO₂e er som en følge av arealbruksendringar samanlikna med nullalternativet, mens 5 595 tonn er knytt til utbygging av vegen, og vidare drift og vedlikehald frem til riving og avhending samanlikna med nullalternativet. Dette inneber at tiltaket har *Stor negativ konsekvens* for fagtemaet klimagassutslepp, jamfør Miljødirektoratets vegleder M-1941.

Tabell 12: Direkte klimagassutslepp og utslepp frå arealbruksendringar fordelt på vertskommune.

Utsleppskjelde	Utslepp etter vertskommune, tonn CO ₂ e	
	Stranda kommune	Volda kommune
Anleggsfase og massetransport	703	1 658
Arealbruksendringar	15 000	29 000
SUM	15 710	30 657

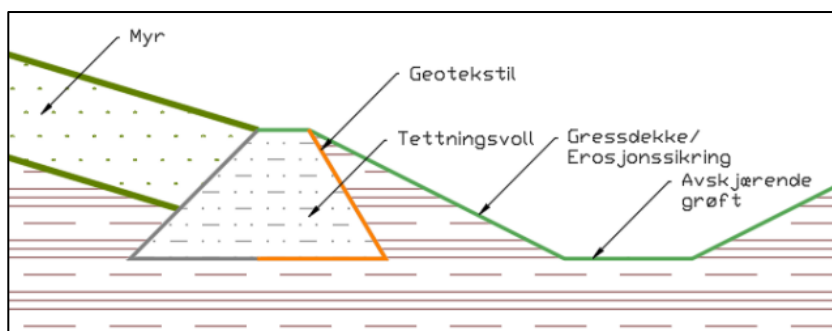
Tabell 13: Samla framstilling av konsekvensen av tiltaket på strekninga Raftevollen – Røyarhus for klimagassutslepp.

Utsleppskjelde	Konsekvensgrad	
	Nullalternativ	Alternativ 1 – fv.60 del 2/3 (M-1941)
Arealbeslag	-	Middels negativ konsekvens (2-)
Materialbruk, utbygging, D&V	-	Noko negativ konsekvens (1 -)
Samla konsekvens for klimagassutslepp	-	Stor negativ konsekvens (3-)
Grunngjeving for samla konsekvens		Konsekvensgraden er basert på grenseverdier for klimagassutslepp gitt i Tabell 6-3 i M-1941. Ny fv.60 del 2/3 medfører over 50 000 tonn CO ₂ e reduksjon i klimagassutslepp.

7.9.1 Avbøtande tiltak

Som eit avbøtande tiltak har vært vurdert å restaurere noko myr i området. Klimanytta knytt til restaurering av myr er usikker, ettersom det ved myrrestaurering typisk oppstår ei midlertidig auke i utslepp av klimagassen metan, og effekten av redusert nedbryting av torvmassar reduserast av dette. Dette er likevel avhengig av fleire forskjellige stadspesifikke føresetnad, så det reknast likevel som eit positivt tiltak for å leggje band på utslepp som følgje av myrdrenering andre stedar. På grunn av liten interesse frå grunneigarar, og ønske frå kommunane om å prioritere dyrkajord framfor myr, er tiltaket ikkje tatt med vidare i reguleringsplanen. Dei aktuelle områda har vore grøfta med tanke på oppdyrking. Myrene er forholdsvis grunne og det er snakk om begrensa areal.

Det er også relevant å gjennomføre tiltak for å avgrense avrenning frå tilstøytane myrområde, sånn at det totale inngrepet i myr avgrensast så mykje som mogleg. Dette kan vere i form av tetningsvollar som leggjast for inn mot den tilstøytane myra. Sjå Figur 7-3 for eksempel på korleis dette kan løysast.



Figur 7-3: Prinsippskisse av tetningsvoll som har som formål å hindre drenering av myr. Kjelde: Myr i Skorgedalen, K. Bergseng 2021.

Val av materialar har eit stort potensial for å redusere klimagassutsleppa frå prosjektet. Dette gjelder især konstruksjonsstål, betong og betongelement, samt delvis eller heil elektrifisering av utbyggingsfasen.

7.10 Nærmiljø og friluftsliv

Volda kommune

Ny veg vil i stor grad gå i dagens vegtrasé. Dette gjer at reguleringsplanen ikkje vil direkte øydelegge for friluftområde, stiar og skiløype. Det er lagt vekt på å leggje til rette for utfart, og der parkeringar blir røyrd, er det regulert alternativ i nærleiken.

Ved Horndøla bru vil det gjerast om på parkering og rasteplass. Framleis vil Gamle Horndøla bru og «giftesteinen» stå som ein attraksjon. Parkering og rasteplass vil utformast på ein måte som sikrar at turistar og turfolk blir ivaretekne. Vegen vil gå i dagens trasé forbi Hornindal camping og hytta som Raude Kross nyttar. Det er regulert støyvollar mellom hytta og fylkesvegen.

I anleggsgjennomføringa vil det gjerast tiltak for å oppretthalde trafikkssikkerheit og tilgjengelegheit for mjuke trafikantar, i lik grad som i dag. Ved Horndøla bru vil det under anleggsarbeidet vere vanskeleg å nytte seg av sanitæranlegg og rasteplass. Etter at anleggsarbeidet er ferdig vil en kunne nytte området som i dag, og sannsynleg med ei betre løysning.

Stranda kommune

Ny veg vil i stor grad gå i dagens vegtrasé. Dette gjer at reguleringsplanen ikkje vil direkte øydelegge for friluftområde, stiar og skiløype. Det er lagt vekt på å leggje til rette for utfart, og der parkeringar blir røyrd, er det regulert alternativ i nærleiken.

Fleire nyttar i dag ei veglomme ved kommunegrensa (nært Kjellstadlia) som parkering. Ny veg leggjast ca. 100 meter sør for dagens veg her, og dagens veg vil ikkje lenger vere ein fylkesveg. Som erstatning er det regulert ny parkeringsplass rett aust for Røyarhus bru. Denne vil kunne dekke den same utfarten som dagens parkeringsplass ved kommunegrensa. Vestover frå parkeringa er det på Røyarhus bru og eit stykke bortover regulert breiare vegskulder sånn at folk kan gå her for å kome seg til Gråsteinmyrane og vidare til for eksempel Røyarhusnibba. Parkering ved Røyarhus bru kan gi større utfart til Røyhussetra.

I anleggsgjennomføringa vil det gjerast tiltak for å oppretthalde trafikkssikkerheit og tilgjengelegheit for mjuke trafikantar, i lik grad som i dag. Etter at anleggsarbeidet er ferdig vil en kunne nytte området som i dag, og sannsynleg med ei betre løysning.

7.11 Støy og luftkvalitet

Med dagens situasjon meinast dagens veg med trafikkframskriving til år 2050. Ved dagens situasjon vil 4 bustadar ligge i gul støysone og 2 bustadar i raud støysone. Gul støysone er ein vurderingssone, kor det må planleggast godt for å oppnå tilfredsstillande støyforhold. Raud støysone er i utgangspunktet ikkje egna for støyfølsame bygningar.

Framtidig situasjon er planlagt veg med trafikkframskriving til år 2050. Ved framtidig situasjon vil 6 bustadar ligge i gul støysone, ingen i raud. I fagrapport støy (vedlegg 12) er det foreslått støyskjermingstiltak. Tabellen nedanfor viser bygningar med støyfølsamt bruksformål langs framtidig fylkesveg der støy på fasade er over grenseverdi (L_{den} 55dB).

Tabell 14: Bygningar med støyfølsamt bruksformål langs framtidig fylkesveg der støy på fasade er over grenseverdi:

Adresse	Bygningskategori i matrikkelen	Høgaste støynivå dagens situasjon, L_{den} [dB]	Høgaste støynivå framtidig situasjon, L_{den} [dB]	Framtidig situasjon med skjerming
Hornindalsvegen 826	Einebustad	61	61	Under 55 dB med 1,8 m høy støyskjerm langs vegen.
Muldsvorvegen 5	Anna bygning for overnatting (Horndøla camping)	56	56	Ikkje behov for støytiltak.
Hornindalsvegen 1073	Fritidsbygning (Raude Kross)	62	62	56 dB med 2 m høy voll langs vegen. I berekningane er det lagt til grunn todelt støyvoll på grunn av eksisterande avkjørsel til hytta, mens det no er regulert ny tilkomst til hytta og ein støyvoll. Situasjonen er derfor forventa å bli betra.
Hornindalsvegen 1257	Einebustad	68	59	Lokale tiltak vurderast i byggeplan.
Langedalsvegen 1155	Einebustad	69	57	Lokale tiltak vurderast i byggeplan.
Langedalsvegen 1153	Einebustad	61	56	Lokale tiltak vurderast i byggeplan.

Støyberekningane viser at regulert veg fører til uendra eller forbetra støysituasjon for bustadene langs vegen, men støytiltak bør likevel vurderast. Der det er hensiktsmessig er det undersøkt skjermingstiltak langs veg i form av voll eller støyskjerm, da dette gir størst kvalitet for bebuarar. Der dette ikkje er egna må det vurderast lokale støytiltak.

Støyfølsame bygningar som ikkje ligg i gul eller raud støysone treng ikkje vurderast for tiltak. Støytiltak er sikra i plankartet med føresegnområde #2_S, støyskjermingstiltak. I fellesføresegnene til plana er det fastsett kvalitetskriterier for støy som skal tilfredsstillast.

Reguleringsplanen forventast ikkje å forringe luftkvaliteten samanlikna med dagens situasjon når veganlegget er ferdig.

7.12 Barn og unge sine interesse

I samband med planarbeidet gjennomførte Sweco i samarbeid med Volda kommune barnetråkkregistrering ved Hornindal skule 17. september 2025. Registreringa vart gjennomført i 7. og 9. klasse ved hjelp av kartportalen kommunekart.com, der elevane teikna inn kor dei ferdast både til og frå skulen og fritidsaktivitetar. I tillegg registrerte dei spesielle område av interesse som dei liker eller misliker. Dei fleste funna frå registreringa er relevant for området nærmare Hornindal, strekka Tomasgard – Raftevollen, ikkje planområdet for denne reguleringsplanen. Relevant informasjon frå registreringa er at rasteplassen ved Horndøla bru og området vidare opp til Hornindalssætra er nytta av barnefamiljar, både som mål for sykkeltur og som utgangspunkt for turar. Det er ikkje uvanleg å sykle langs fylkesvegen og mange unge i Hornindal har elsykkel som gjer at dei har god rekkevidde.

I reguleringsplanen er det sikra kollektivhaldeplassar og busslommer langs ny fylkesveg. Ved Støverstein er det regulert snuplass for buss som kan nyttast av skulebussane i begge kommunar. Desse tiltaka vil betre forholda for barn og unge. Med betre kurvatur og meir oversiktleg veg vil det bli enklare å sjå og ta omsyn til mjuke trafikantar, samtidig vil truleg farta til bilistane auke.

7.13 Levekår og folkehelse

Relevante verknadar av tiltaket for folkehelse er støyforhold og luftkvalitet, friluftsliv, drikkevassressursar, og risiko og sårbarheit. Skadereduserande tiltak for å minimere negative verknadar er definert der det er aktuelt innanfor kvart tema. Ut over dette kan det ikkje sjåast vesentlege verknadar for folkehelse.

7.14 Risiko og sårbarheit

I samband med planarbeidet er det utarbeidd ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse), jf. plan- og bygningsloven § 4-3. ROS-analysen er vedlagt i vedlegg 5. ROS-analysen presenterer eit kunnskapsgrunnlag som skal bidra til å sikre trygg utbygging som ivaretek samfunnssikkerheit for verdiane liv og helse, framkome og miljø i anleggs- og driftsfasen, og gir grunnlag for prioritering av tiltak. Formålet med ROS-analysen er å forebygge at arealdisponeringa skapar ny eller auka risiko og sårbarheit. Analysen er gjennomført i samsvar med Statens vegvesen sin vegleiar *ROS-analyser i vegplanlegging* og følger *NS5814 Krav til risikovurderingar*.

Det er totalt identifisert 12 moglege uønskte hendingar, 5 for anleggsfasen, og 7 for driftsfasen. Dei 12 moglege uønskte hendingane er analysert og det er foreslått tiltak som reduserer risiko for hendingar som kan få konsekvensar for samfunn og befolkning.

Det er vurdert at planlagt utbygging er egna ut frå eit samfunnssikkerheitsperspektiv. Samla er det vurdert høg kunnskapsstyrke og låg usikkerheit knytt til vurderingane i analysen.

Tabellen nedanfor viser tiltak som er anbefalt gjennomført i reguleringsplanen og korleis dei er ivaretatt.

Tabell 15: Tiltak som er anbefalt gjennomført i reguleringsplanen og korleis dei er ivaretatt:

Hending	Tiltak anbefalt i reguleringsplan	Tiltak ivaretatt i reguleringsplan
Forureining av Storelva (Horndøla) – drikkevasskjelde/sårbar resipient	Før byggeplan må det vurderast grundig korleis anleggsfase påverkar kvaliteten på drikkevatnet og sårbar resipient og kas tiltak som krevjast for akseptabel risiko. Tiltak er foreslått i dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> .	Nødvendige tiltak er ivaretatt i dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> . I reguleringsføresegnene er det krav om at det skal utarbeidast ei fullstendig plan for ytre miljø før byggefasen. Dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> skal leggast til grunn for utarbeiding av YM-plana.
Akutt forureining til Hornindalsvatnet (drikkevasskjelde/sårbar resipient)	Informerer Stad kommune om planlagt aktivitet og risikoreducerande tiltak. Før byggeplan må det vurderast grundig korleis anleggsfase påverkar kvaliteten på drikkevatnet og sårbar resipient og kas tiltak som krevjast for akseptabel risiko. Tiltak er foreslått i dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> .	Nødvendige tiltak er ivaretatt i dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> . I reguleringsføresegnene er det krav om at det skal utarbeidast ei fullstendig plan for ytre miljø før byggefasen. Dokumentet <i>Innspill til YM-plan</i> skal leggast til grunn for utarbeiding av YM-plana.

7.15 Økonomiske konsekvensar

Fylkeskommunen som vegeigar er ansvarleg for å finansiere tiltaket, og løyvingar må innarbeidast i økonomiplan og budsjett. Det er utført kostnadsberekning etter anslagsmetoden. Kostnadane for utbygging av planområde 2 og 3 er foreløpig estimert til om lag 380 mill. kroner. Dette kostnadsestimatet er gjort med grunnlag i planforslaget, slik det føreligg før ev. endringar som blir innarbeidd i endeleg plan. Endeleg styrings- og kostnadsramme skal fastsetjast etter at reguleringsplanane er vedtekne.

Det er ikkje forventa at reguleringsplanen vil få negative økonomiske konsekvensar for kommunane.

7.16 Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12

Ved vurdering av om eit tiltak skal tillatast eller ikkje, skal prinsippa i naturmangfoldloven (nml.) §§ 8–12 leggest til grunn som retningslinjer ved skjønnsutøvinga, jf. nml. § 7. Det skal gjerast ei vurdering av den samla belastninga som naturmangfaldet blir utsett for (§ 10). Kostnadene ved miljøforringing som vedtaket inneber skal berast av tiltakshavar (§ 11), og det skal leggest vekt på miljøforsvarlege driftsmetodar, teknikkar og lokalisering (§ 12). Veit ein lite om verknadane av tiltaket, skal føre-var-prinsippet tilleggas stor vekt i saken (§ 9).

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Terrestrisk og akvatisk

Informasjon om naturmangfald på land, vann og vassmiljø er henta frå offentlege databasar og nettbaserte innsynsløysningar. I 2025 er det utført kartlegging av naturtypar etter Miljødirektoratets instruks i influensområdet. Det er ikkje gjort spesifikke undersøkingar på vilt, men det er i tillegg til å innhente informasjon i Artskart, vurdert potensial for leveområda i influensområdet. Det er utført ei fiskeundersøking for å kartlegge leveområda for aure i vassdrag som blir påverka av ny veg. Det er også samla inn botndyr og vassprøver for å kunne avgjere økologisk tilstand i vassdraga. Ein har god

kunnskap om dei naturverdiar som finns i tiltaksområdet og kunnskap om korleis tiltaket vil utførast og påverke registrerte verdiar.

§9 Føre-var-prinsippet

Terrestrisk og akvatisk

Det vurderast ikkje at det er potensial for at tiltaket kan føre til omfattande, føresette miljøkonsekvensar utover det som er vurdert i fagrapportane og innarbeidd i reguleringsplanen.

§10 Økosystemtilnærming og samla belastning

Terrestrisk

Samla belastning blir vurdert etter sum-verknadar av ulike påverknadsfaktorar på naturverdiar som er registrert innafor influensområdet og korleis det planlagde tiltaket vil påverke økosystemet med naturtypar og arter.

Tiltak og planer

Det er planlagt andre tiltak ut over denne vegutbygginga i influensområdet. Planane ligg inne i nullalternativet for prosjektet, og beskrivast i fagrapportane. Dei fleste planane vil ikkje røre registrerte naturverdiar. Planar som kjem borti myr, sånn som ny nettleidning frå Røyarhus kraftverk, er med på å auke belastninga på myr, da legging av kabel har gitt drenerande effekt på myra. Det er også fleire eldre og nyare dreneringsarbeid i myr, i samband med nydyrking og skogdrift. Dette gir i dag drenerande effekt og aukar belastninga på myr.

Røyarhus kraftverk, med redusert vassføring i elva, gir negativ påverknad på flaummarkskog, i eit område som får arealbeslag av ny fv.60. Dette er med på å auke belastninga på naturtypen. Det er ikkje større utbyggingar som går føre seg i områda rundt, sånn som andre vegbyggingar, vindkraft eller vasskraft. Det er nokre vegplanar i regionen, som på E39 og fv. 258 Strynefjellet, men dei er langt fram i tid og ikkje vedtatte planar.

Ut over dette er det ikkje kjente planer eller tiltak som kan kome borti naturverdiane og auke den samla belastninga i influensområdet. Dette gjeld for naturmangfald på land og i vatn.

Situasjon for økosystemet, naturtype eller art på kommune-, fylkes- eller nasjonalnivå. jf. forvaltningsmål.

Under kan ein sjå den samla belastninga i et større perspektiv (regionalt/ nasjonalt). Dette tilsvarar vurdering av naturmangfoldlovens § 9 (økosystemtilnærming og samla belastning).

Ei realisering av fv.60 vil gje arealinngrep. Arealendringar er anset som den største drivaren for tilbakegangen av natur. Arealinngrep vil i stor grad begrense seg til kanten av naturtypar, i fleire av dei kartlagde naturtypelokalitetane i tiltakets influensområde.

I myr vil tiltaket påverke utanfor sjølve arealbeslaget da dette vil gje ei dreneringseffekt. Dette vil virke inn på semi-naturlig myr (inkludert slåttemyr), som er raudlista med kategori EN. Semi-naturlig myr er i tilbakegang spesielt i lågareliggande strøk i Sør-Norge grunna utbygging av infrastruktur og oppdyrking. Opphøyr av bruken av myrane (slått og beite) bidreg til at dei gror igjen, og er også ein negativ verknadsfaktor. Det er fleire kartlagde semi-naturlige myrer i Hornindal og spreidd i regionen. Det er færre lokalitetar med slåttemyr, men desse førekjem også nokså spreidd. Påverknad på semi-naturlig myr og slåttemyr vil i noko grad virka inn på den samla belastninga lokalt, men kanskje i større grad regional da hovudførekomstane i regionen av semi-naturlig myr og slåttemyr er i Hornindal. Da det er mindre deler av lokalitetane som får arealbeslag, og ikkje de viktigaste delane av slåttemyra, vil forvaltningsmål for naturtypane fortsett bli nådd.

Ein lokalitet med terrengdekkande myr (raudlistekategori VU) få ny veg innpå seg. Ny nettleidning frå Røyrhus kraftverk, er lagt i ytterkant av vegtraséen, og gir allereie negativ effekt på myra. Terrengdekkjande myr og nedbørsmyr er vanleg langs kysten i regionen, men mindre innover landet. Det er få registreringar i Hornindal.

Påverknad på naturtypen vil gi samla belastning lokalt, men ikkje regionalt.

Veg og ny Røyarhus bru vil gi arealbeslag på to lokalitetar med flaumskogsmark (raudlistekategori VU). Naturtypen er vanlig førekommande i hele landet, men er meir i tilbakegang i områder med vassdragsreguleringar. Tiltaket vil gi noko auka belastning lokalt.

Det vil bli arealbeslag på gamal lågurtselje-rogneskog og rik gråorsumpskog. Ingen av desse er raudlista. Gamal lågurtselje-rogneskog er vanlig i regionen og tiltaket vil ikkje gi økt belastning på naturtypen. Rik gråorsumpskog finst i heile regionen, men er meir vanlig på Austlandet og Trøndelag. Tiltaket vil gi noko økt belastning lokalt.

Andre registrerte naturtypar vil ikkje røyrast av tiltaket og dermed ikkje bidra til auka samla belastning.

Raudlista fuglearter vil få arealbeslag i leveområde. For fugl knytt til skog, kulturmark og vassmark vil det fortsett vere leveområde i nærleiken, som kan brukast. Både vipe (CR) og storspove (EN) er i tilbakegang grunna endringar av driftsformer i jordbruket, samt øydeleggingar av naturlege leveområde, slik som myr. Arealinngrep i myr kan gje noko økt belastning på artene lokalt og da regionalt. Det er usikkerheit i om vipe vil hekke i framtida, utan utbygging.

Det kan bli forstyrning i hekkeperioden for fleire av artene, men dette vil vere midlertidig under anleggsarbeidar og det ventast ikkje å påverke fuglebestander i området etter utbygging.

For vanlig førekommande arter vil påverknaden vere avgrensa. Da det er gode populasjonar lokalt og at det vil stå att tilsvarande vegetasjon og habitat som det som får arealinngrep, vil tiltaket ikkje gi økt belastning på desse.

Akvatisk

Tiltaket medfører nokre negative konsekvensar for naturmangfald i ferskvatn, men den samla belastninga vurderast som avgrensa. Vassførekomstane er råka av dagens veg, men ny veg blir noko breiare, som førar til at eit lengre strekke av både vassførekomstar og kantvegetasjon forringast noko meir. Det skal utførast tiltak som hindrar at vandringsveg for aure ikkje forringast ytterlegare, og dei områda som må omarbeidast i anleggsfasen skal setjast i stand mot slutten av dette arbeidet. Dette fører til at lokale verknadar forventast å vere marginale. Da det ikkje er registrert raudlista arter i planområdet, som for eksempel ål eller laks, vurderast tiltaket å ikkje føre til regionale verknadar på akvatiske artar og vassdragsnatur.

§11 Kostnadene ved miljøforringing skal bæres av tiltakshavar

Terrestrisk og akvatisk

Tiltakshavaren skal dekke kostnadene ved å hindre eller avgrense skade på naturmangfaldet som tiltaket valdar, dersom dette ikkje er urimeleg ut frå tiltakets og skadens karakter.

§12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetoder

Terrestrisk

Utbygginga har fokus på å minimere inngrep, at utbygging tilpassast terreng og omgjevnader og at så mykje som mogleg av eksisterande vegetasjon skal bevarast. Fleire føresette tiltak er inkludert i tiltaket og i vurdering av påverknad på naturmangfald. Sjå fagrapport naturmangfald på land for detaljer.

Akvatisk

Fleire tiltak er forutsett for å avgrense negative verknadar på naturmangfaldet i området. Desse tiltaka er inkludert i reguleringsplanen. I forkant av anleggsstart vil det utarbeidast eit teikningsgrunnlag som vil beskrive korleis bekkekryssingane skal utførast, og korleis sluttresultatet skal vere. Tiltakshavar er ansvarleg for at dette blir gjennomført. Krava i nml. § 12 blir ivaretatt gjennom denne prosessen.

7.17 Vurdering etter vassforskrifta § 12

Med dei føresette tiltaka vurderast det at ny fv.60 vil ikkje medføre varig svekking av økologisk tilstand i dei råka vassførekomstane. Dette bryter ikkje med § 4 i vassforskrifta og utløyser derfor ikkje vurderingar etter § 12 i forskrifta.

I den samanheng minnst det om at i rettleiar M-1941 kapittel 2.5.2 under «Vurdering av § 12», skal ikkje utreiar gjere ei vurdering av § 12 som en del av konsekvensutgreiinga. Det påpekast vidare at det er ansvarleg myndigheit som må vurdere om § 12 kommer til anvende, samt gjere ei vurdering av om vilkåra i § 12 er oppfylt. Det er derfor ikkje gjort ei vidare utgreiing av § 12 i denne konsekvensutgreiinga.

7.18 Vannressurslova § 20 d.

Planforslaget gjer greie for korleis allmenne interesse i vassdrag blir tekne vare på. Dette er nødvendig for at Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) skal kunne ta stilling til om vannressurslova § 20 kan kome til bruk, eller om vassdragstiltak skal konsesjonsbehandlast etter vannressurslova § 8. NVE kan, dersom vassdragstiltaket er tilstrekkeleg belyst i reguleringsplanen, nytte samordningsføresegnene i vannressurslova § 20 slik at reguleringsplanen erstattar konsesjonsbehandling.

Allmenne interesse i vassdraga er vurderte i fagrapportar og konsekvensutgreiingar. Samla belyser planomtalen, med tilhøyrande konsekvensutgreiingar og fagrapportar, konsekvensar og avbøtande tiltak for dei allmenne vassdragsinteressene og naturmangfaldverdiane som lovverket skal verne om.

7.19 Lokal og regional utvikling

Det er lite busetnad i eller tett på planområdet, det er nokre gardsbruk og nokre få spreidde bustader ved Røyrhus, Støverstein og Kjellstadlia. I tillegg er det tilkomst til nokre fleire bustader som ligg lenger unna fylkesvegen. Ved Horndøla bru er det campingplass, det er og regulert næringsområde og hytteområde, som så langt ikkje er bygd.

Nærmaste sentrum er Grodås, som ligg om lag 9,5 kilometer frå Røyarhus. Der er det butikkar, skule, barnehage, hotell og andre sørvisfunksjonar.

Betre veg gjennom Hornindal gir raskare og tryggare veg for lokale ned til E39 ved Grodås og vidare sørover mot Stryn og vestover mot Volda og Ørsta.

Fylkesvegen er ei viktig transportåre aust/vest og nord/sør, og betre veg vil ha stor positiv verknad for transporten i regionen. I retning nordover frå Grodås, mot Stranda og Molde/Trondheim, gir fv.60 ein kortare strekning enn E39, og er slik ei viktig transportåre, ikkje minst for næringslivet på midtre og indre deler av Sunnmøre.

Lokal- og regional utvikling er utgreia i kommunedelplan for fv.60 frå 2012. Der konkluderast det med at betre veg gjennom Hornindal er positivt for lokal- og regional utvikling.

7.20 Samla verknadar

Verknadane av ny fylkesveg gjennom Hornindal er utgreidd i fleire rundar.

Utgangspunktet for reguleringsplanen er kommunedelplanen for fv.60 frå 2012.

Ny fylkesveg frå Raftevollen til Røyarhus vil gi positiv effekt på veg- og trafikksituasjonen gjennom Hornindal, og vidare i regionen. Tiltaket og dei midlertidige anleggsområda er optimalisert for å minimalisere dei negative verknadane, spesielt med tanke på naturmangfald, myr og landbruksareal.

Til tross for tilpassingar er det vurdert at tiltaket vil få stor negativ konsekvens for naturmangfald og for fagtemaet klimagassutslepp. Tiltaket vil føre til permanent omdisponering av fulldyrka jord og innmarksbeite, i tillegg til midlertidig omdisponering i anleggsfasen. Omdisponert dyrka mark skal reetablerast på eigna stad. Det er utarbeidd ei matjordplan som beskriv kor og korleis jorda skal flyttast for at den skal kunne brukast til jordbruksformål i framtida. For naturmangfald vatn/ vassmiljø er konsekvensen vurdert å vere noko negativ.

For landskapsbilde er det samla sett konkludert med at vegtiltaket, sånn det er planlagt med landskapstilpassingar, i stor grad opprettheld området karakter og verdiar. For friluftsliv vil dei regulerte løysingane for rasteplassen ved Horndøla bru og utfartsparkeringsplassar ved Røyrhus bru gje betre løysing enn dagens situasjon. Reguleringsplanen ivaretek Den Trondhjemske postvei, mens ein SEFRAK-registrert bygning må rivast, og to kolgroper må søkast frigitt.

Tiltaket er optimalisert for å redusere negativ påverknad i tråd med tiltakshierarkiet. Avbøtande tiltak er innarbeidd i reguleringsplanen.

Samla sett vurderast kunnskapsgrunlaget for reguleringsplanen å vere tilstrekkeleg, og verknadane som akseptable for samfunnet.

Tiltaket sitt samfunns mål om auka trafiksikkerheit, betre framkome og reduserte vedlikehaldskostnadar er oppnådd i planen.

8 Vedlegg

Vedlegg	Plandokument
1	Reguleringsføresegner detaljregulering fv.60 Raftevollen – Stranda grense. Volda kommune
2	Reguleringsføresegner detaljregulering fv.60 Volda grense – Røyhus. Stranda kommune
3	Plankart detaljregulering fv.60 Raftevollen – Stranda grense. Volda kommune
4	Plankart detaljregulering fv.60 Volda grense – Røyhus. Stranda kommune
5	Risiko- og sårbarhetsanalyse fv.60 Raftevollen-Røyhus
6	Matjordplan fv.60 Raftevollen – Røyhus
7	Fagrapport forurensning fv.60 Raftevollen – Røyhus
8	Innspel til Ytre Miljø-plan fv.60 Raftevollen – Røyhus
9	Fagrapport naturmangfold på land fv.60 Tomasgard – Røyhus
10	Fagrapport vannmiljø og naturmangfold i vann fv.60 Tomasgard – Røyhus
11	Konsekvensutredning klima fv.60 Raftevollen – Røyhus
12	Støyutredning fv.60 Raftevollen – Røyhus
13	Ingeniørgeologisk rapport fv.60 Raftevollen – Røyhus
14 a.	Geoteknisk prosjekteringsrapport fv.60 Raftevollen – Røyhus
14 b.	Geoteknisk datarapport fv.60 Raftevollen – Røyhus
15	Hydrologisk rapport fv.60 Raftevollen – Røyhus
16	Forprosjektrapport Sva bru
17	Forprosjektrapport Røyhus bru
18	Anleggsgjennomføring fv.60 Raftevollen – Røyhus
19	Teknisk plan (A, B, C, D, F- tegninger) fv.60 Raftevollen – Røyhus
20	Samandrag av merknader til varsel om oppstart av planarbeid
21	Kopi av merknader til varsel om oppstart av planarbeid
22	Samandrag av merknader til utvida varsel om oppstart av planarbeid
23	Kopi av merknader til utvida varsel om oppstart av planarbeid



Møre og Romsdal
fylkeskommune

mrfylke.no