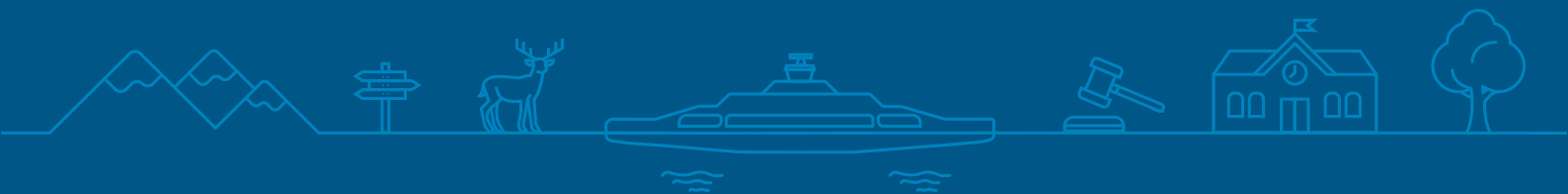




Møre og Romsdal
fylkeskommune

Konseptvalg

Nye Juvbrua



Innholdsliste

1 Innleiing	3
2 Føresetnader	3
3 Klima og miljø	4
4 Dagens situasjon	5
4.1 Tilstand	5
4.2 Trafikale forhold	6
4.3 Topografi	7
4.4 Hydrologi	8
4.5 Grunnforhold	8
4.6 Ras-/skredfarevurdering	9
4.7 Naturmangfald	9
5 Beskriving av alternativ	10
5.1 Alternativ A	10
5.2 Alternativ B	12
5.3 Alternativ C	14
6 Verknad og konsekvensar av plana alternativ	15
6.1 Alternativ A	16
6.2 Alternativ B	17
6.3 Alternativ C	18
7 Val av alternativ	18
7.1 Vurdering	18
7.2 Konklusjon	19

Notatstatus:

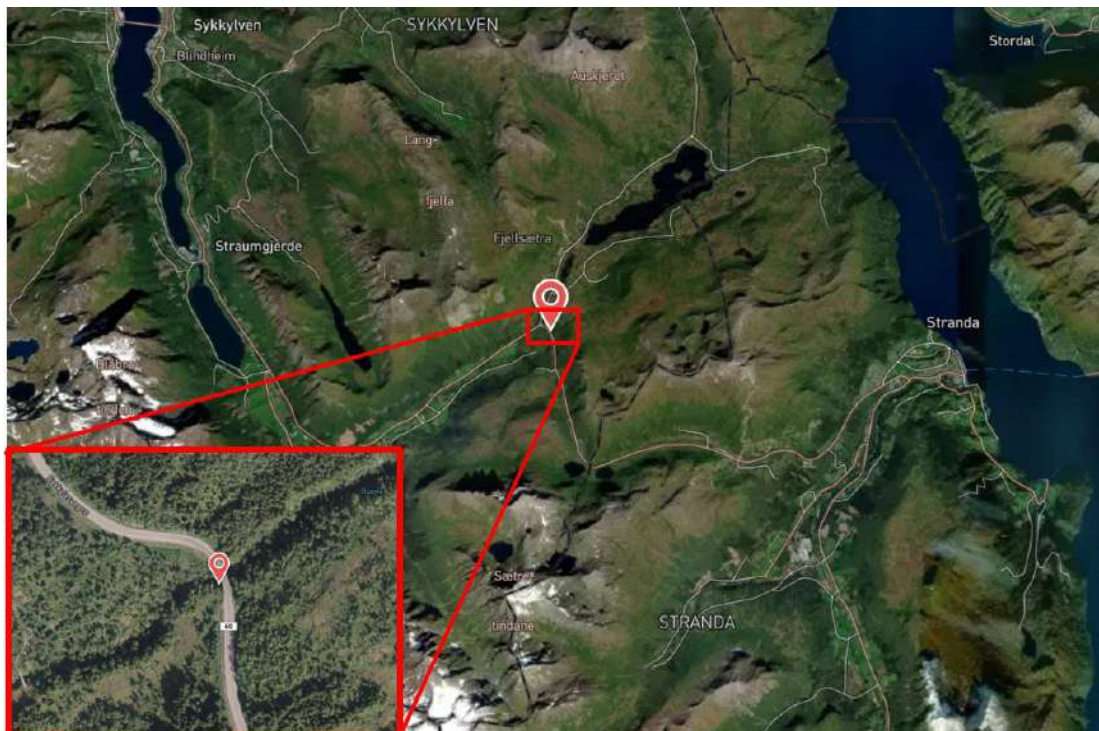
- ☒ Godkjent
- ☐ Til godkjenning
- ☐ Kontroll
- ☐ Utkast

Utarbeida av:	Sign:
Mads W. Brevik	Mads W. Brevik
Kontrollert av:	Sign:
Kristin Fostervold	Kristin Fostervold
Ragnhild H. Relling	Ragnhild H. Relling
Prosjektleder:	Sign:
Hallvard Rangnes	Hallvard Rangnes
Prosjektansvarlig	Sign
Torbjørn Vatnehol	Torbjørn Vatnehol

Revisjonshistorikk:

02	06.02.2024	Godkjent
01	30.01.2024	Kvalitetssikra, sendt til godkjenning
00	15.01.2024	Oppretting av 1. utkast
Rev:	Dato:	Beskrivelse

1 Innleiing



Utklipp 1: Oversiktstegning

15-0250 Juvbrua ligg i Sykkylven kommune på fv. 60 på veg opp frå Sykkylven til Strandafjellet (rett etter avkøyring til Fjellsætra). Brua er dårleg stand og ligg på ei strekning som er smal og har krappe kurvar. Sjølve brua har ei bredde på 5,15 meter og ligg i ein særskild krapp kurve. Det manglar gul midtstripe på ei strekning på omtrent 300 meter, frå parsell S6 om lag meter 200 til 500. Prosjektet skal legge til rette for ny bru, samt utbetre denne strekninga.

2 Føresetnader

Nye Juvbrua er eit planprosjekt som skal regulere ny bru over Juene. Det skal leggjast til rette for betre horisontal-kurvatur og etablering av gul midtlinje der dette manglar. Dagens bru skal brukast i byggefasen og rivas etter endt byggefase.

0-alternativet (ingen tiltak) er uaktuelt grunna dagens tilstand på brua (sjå kap. 4.1).

Føresetnader som skal oppfyllest:

- 6,5 meter vegbreidde
- 7,5 meter vegbreidde over bru
- Horisontalkurveradius = 350 over bru
- Inngrep i viktig myr skal unngåast
- Hytteeigar skal ikkje avstå grunn

Føresetnader som er lagt vekt på:

- Unngå unødig inngrep i natur
- Føremålstenlege fråvik som kan påverke kostnad eller arealbeslag skal vurderast

Relevante vegnormalkrav

- N100: 3.3—3 SKAL: Horisontalkurveradius for Hø1 veg = 225
- N100: 3.3.4-2: KAN: Veger som får gjennom et sårbart/kostbart terreng, kan bygges med vegbredde 6,5 m
- N100 4.10-4: SKAL: Horisontalkurveradius for Hø1 veg over bru = 350
- N100: 3.3—3 SKAL: Maks stigning (%) = 8,0 %

3 Klima og miljø

Møre og Romsdal fylkeskommune har som mål å bli miljøfylke nr. 1. Vi siterer frå

Fylkesstrategi for samferdsel:

- *Redusere klimagassutsleppa slik at fylket er klimanøytralt i 2030, og bidra til 55 prosent kutt i ikkje-kvotepliktig sektor*
- *Forvalte sjø- og landareala slik at det blir lagt til rette for berekraftig verdiskaping, basert på ein arealbruk som avgrensar behovet for transport, og hindrar unødvendige landskapsinngrep*
- *Ha god tilstand på 90 prosent av økosystema både på land og i vatn, og stanse tap av naturtypar og artar*

- *Bevare viktige landskap, og redusere tapet av verdifulle kulturminne og kulturmiljø til under 0,4 prosent årleg*
- *Basere auka produksjon og bruk av energi på energieffektivisering, fornybare energikjelder og utsleppsfri energi*
- *Førebygge at uønskete hendingar skjer, og ha ein fysisk, digital og organisatorisk infrastruktur som er rusta til å takle klimaendringar og akutte kriser*
- *Ha ein leiande posisjon i utviklinga av ein grøn sirkulær økonomi med høg grad av gjenbruk, og god avfallshandtering*

Prosjektet vil vektlegge balansen mellom klima og miljø opp mot andre faktorar, som kostnad, veggeometri og tilpassing til eksisterande veg.

4 Dagens situasjon

4.1 Tilstand

På brua er det registrert alvorlege rekkverksskader som har utvikla seg over tid. Desse må utbetrast. I tillegg er det registrert andre skader som innan nokre år vil kunne forårsake bæreevneskader på brua:

- Det er fleire brot i plata. Denne plata ligg i botnen av 8-10m høg steinmur, som må rivast for å kome til for å skifte ut plata.
- Brot i fleire av steinane i land-kara under plata nedst i muren. Det er snakk om rundt 20 brot i kvar side per i dag.
- Tendens til buler i muren.



Utklipp 2 Skade på brufundament og rekkverk

Utbetring av skadane – vurdering

- høge kostnader med å demontere brua for å kome til å reparere skadane
- utfordringar med gjennomføring sidan brua er smal og ligg i en krapp sving.
- Det må etablerast mellombels bru i byggefasen.

Det er derfor bestemt at det skal byggast ny bru i ny veglinje nedstrøms for dagens bru.

4.2 Trafikale forhold

Fylkesvegen har ein ÅDT på 1500 køyretøy derav 10% er lange køyretøy. Fartsgrensa er 80 km/t. Strekinga har fleire krappe kurvar som vist i tabell under, og ein vertikalstigning på 8 %. I vintermånadene gir dette svært vanskelege trafikale forhold.

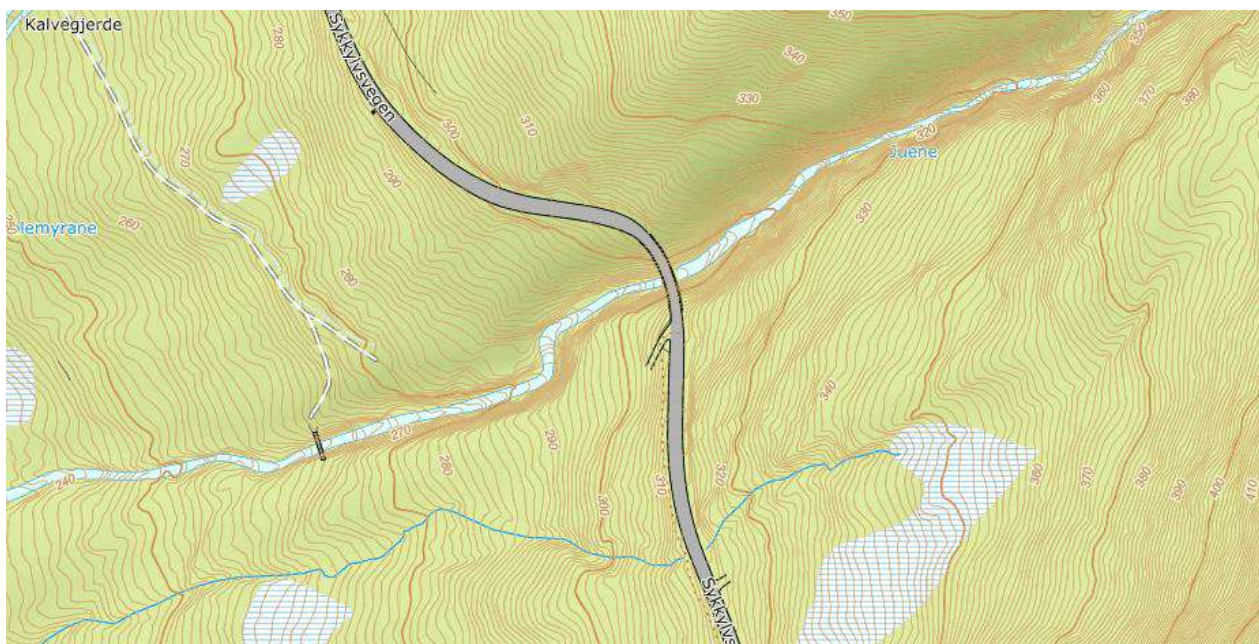
Tabell 1 viser køyrebanetype, svingretning, horisontalkurveradius og kravet (i høve til Handboka) på staden. Tabellen lesast frå botn til topp, der svingane følger kartet i siste kolonne. På den måten vil ein når ein startar på botn, svinge til høyre, så venstre, heilt opp til toppen . Raudt markerer veg som ikkje oppfyller krava, grønt markerer at vegen er utforma iht. krav.

Tabell 1: Data henta frå vegkart.no Raud markering viser kor eksisterande veg ikkje tilfredsstillar dagens krav i vegnormalane, mens grøn markering er innanfor krava.

Kjørebantype	Svingretning	Horisontal- kurveradius	Krav	Kartforklaring
Veg	Høyre	145	225	
Veg	Høyre	62	225	
Veg	Venstre	87	225	
Bru	Venstre	34	350	
Bru	Venstre	104	350	
Veg	Høyre	298	225	
Veg	Høyre	73	225	
Veg	Venstre	554	225	
Veg	Venstre	75	225	

Veg	Høyre	1490	225	
Veg	Høyre	82	225	

4.3 Topografi



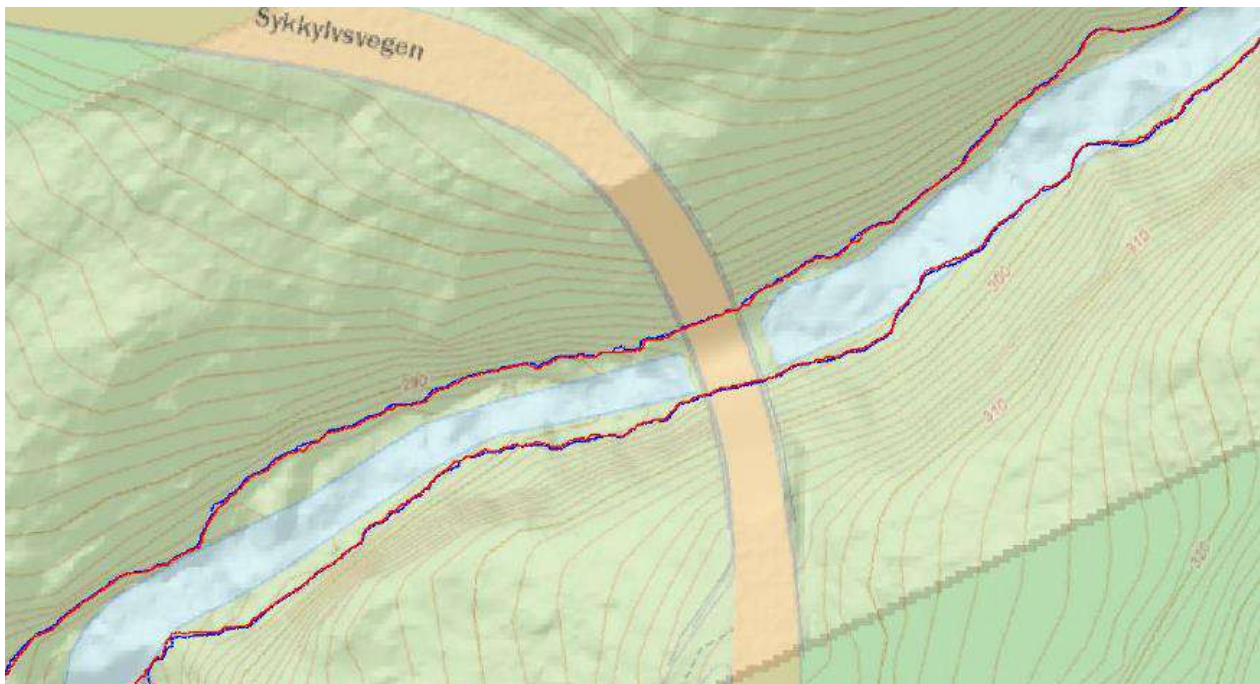
Utklipp 3: kartutsnitt med topografi. Ny bru vil komme nedstrøms for dagens fylkesveg.

Juene er som namnet tyder eit juv der elva går i botnen. Dagens bru kryssar over der juvet er på det smalaste. Nedanfor dagens bru flater terrenget seg litt ut, stigninga minskar og juvet opnar seg opp. Elva endrar retning nedafor dagens bru i

ei S-liknande form. På grunn av topografien på staden og elva si utforming, vil ein ved å plassere vegen så langt inn i juvet, oppnå ei kortare brulengde.

4.4 Hydrologi

Det er utført hydrologi og hydraulisk vurdering for Nye Juvbrua. Det er rekna på 50- og 200 årsflaum med klima- og påslag for usikkerheit på høvesvis 20% og 10%. Utrekningane for vasstand sett avgrensingar for kva slags brutype ein kan nytte. For meir detaljar, sjå rapport for hydrologi og hydraulisk vurdering frå Rambøll.



Utklipp 4 Flaumsone for planlagt situasjon ved Juvbrua for 200-årsflaum (blå line) og 50-årsflaum (raud line).

4.5 Grunnforhold

Det er i samband med grunnundersøkingar gjennomført 18 totalsonderingsprøver og 10 prøveposar.

I borrhpunktta har ein treft berg ved bergkontrollboring i djupner frå 1,1 m til 8,4 m under eksisterande terrengnivå. Utførte undersøkingar viser at bergoverflata er ujamn og at lausmassemektigheita er størst på sørsida av eksisterande bru.

Ein kan frå utført grunnundersøking tolke det slik at lausmassane i hovudsak består av fast lagra lausmassar av grus og stein, samt noko morene og blokk. I enkelte borrypunkt indikerer sonderingsresultata dårleg berg med varierende kvalitet.

For meir informasjon, sjå rapport for grunnundersøkingar frå Multiconsult.

Grunnforholda har ikkje påverka arbeidet med val av alternativ.

4.6 Ras-/skredfarevurdering

I samband med utarbeiding av reguleringsplan for FV60 nye Juvbrua, er det utført ei skredfarevurdering. Skredfaren er vurdert i høve til Statens vegvesen si handbok N200. Det er utført synfaring og terrenganalyser. Resultata av skredfarevurderingen viser at sikkerhetskrava i handbok N200 er oppfylt. Funn i samband med skredfarevurderinga har ikkje påverka arbeidet med val av alternativ.

4.7 Naturmangfald

Det er gjennomført naturkartlegging og arts-kartlegging i planområdet. Kartlegginga blei utført i oktober 2023. Dei kartlagde områda består hovudsakleg av bjørke- og ospeskog og myrområde, med nokre plantefelt for gran. Det blei registrert ein raudlista art, skorpeglye (VU), og to naturtypar i høve til Miljødirektoratets instruks – rikmyr og gammal lågurt-ospeskog.

Den planlagte brua strekker seg også over en bekkekløft som blir regulert til hensynssone.

Som følge av funna frå kartlegginga blei det gjort endringar i alternativ B sidan dette alternativet ville kunne verke negativt på ei tilstøytane rikmyr. Alle alternativa unngår dermed inngrep i rikmyr, raudlista art og gammal lågurt-ospeskog, men tar areal i form av myr/våtområder og skog med høg bonitet.

Langs Juvdalen er det lagt inn trekkveg for hjort, ei bru vil kunne la hjorten passere under vegen. Det vil ikkje bli lagt opp til viltgjerdar eller liknande for å tvinge dyr under brua.



Utklipp 5: Utklipp av kartlagte naturtyper.

5 Beskriving av alternativ

5.1 Alternativ A

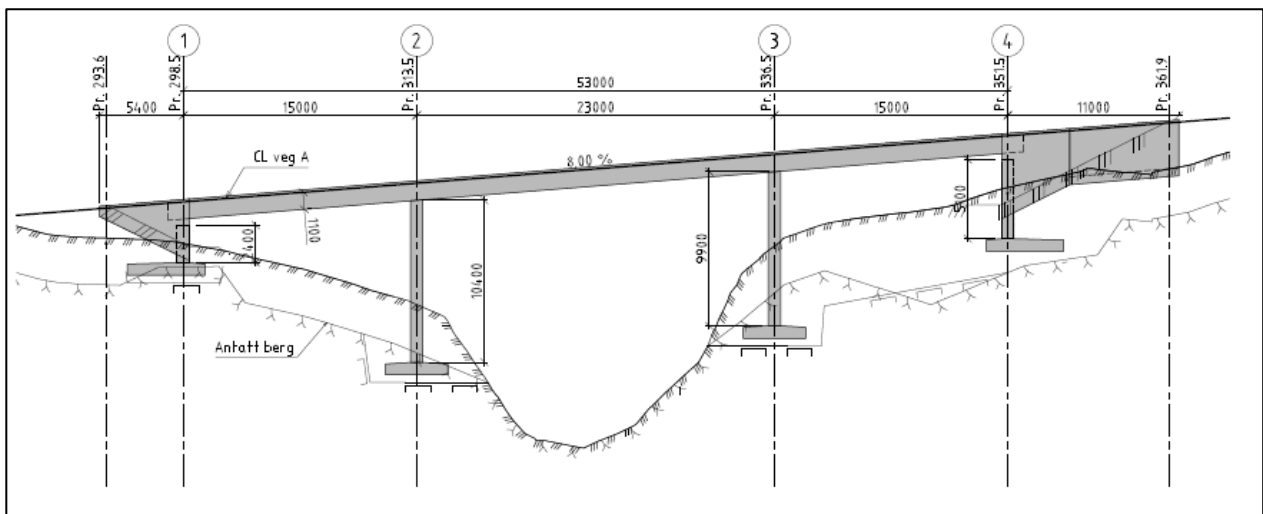


Utklipp 6: Utdraget frå modell viser lineføring til alternativ A. Dei raude linene viser referanselinene mellom dei ulike alternativa A, B og C.

Innsyn til modellgrunnlaget: [Alternativ A](#)

Ved å skjere seg inn i terrenget, er alternativ A det alternativet som oppnår den kortaste brulengda ved å komme seg lengst inn i juvet, sjå kapittel 4.3 topografi for meir informasjon. Det vil bli behov for to fjellskjeringar der den eine vil bli nesten 10 meters høg og den andre vil bli opp mot 7 meter høg. Det er utrekna at ca. 17.500 m³ fjell må sprengast vekk. I anleggsfasen må totalt 47.000 m³ ulike massar handterast.. Utklipp 8

syner illustrasjon henta frå vegmodellen. I Utklipp 7 vil ein sjå at ein med ei 3-spenns plasstøyppt betongplatebru vil kunne oppnå ein avstand mellom landkara på 53 meter. Alternativ A har ingen fråvik på horisontalkurveradius, og fjernar fem svingar som ikkje opprettheld krava. Alternativ A vil, slik som dei andre alternativa, ha behov for å få godkjent fråvik for stigning på 8,25% sidan kravet er på maks 8,00% stigning. Det er berekna ein entreprisekostnad på 60,4 millionar kroner for dette alternativet. Då er byggherrekostnader, prosjekteringskostnader og anleggsgjennomføring ikkje tatt med.



Utklipp 7: Teikning frå skisseprosjektet.



Utklipp 8: Utdrag frå modell som syner korleis alternativ A kan sjå ut.

5.2 Alternativ B

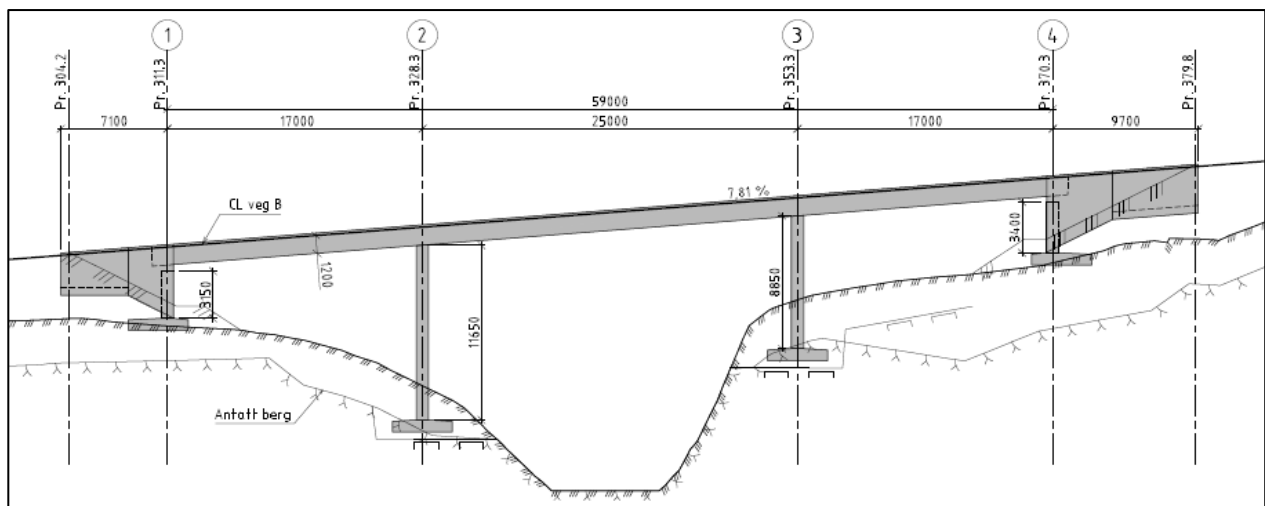


Utklipp 9: Utdraget fra modell viser lineføringa til alternativ B. Dei raude linene viser referanselinene mellom dei ulike alternativa A, B og C.

Innsyn til modellgrunnlaget: [Alternativ B](#)

Ved å trekke alternativ B lenger ut i juvet enn alternativ A, vil det bli mindre behov for sprenging av fjell, men litt lengre bru enn i alternativ A. Det vil også her bli behov for to fjellskjeringar, der den eine vil vere opp mot 7,5 meter høg og den andre omlag 3,5 meter høg. Det er rekna ut at det må sprengast omlag 7000 m³ fjell. I anleggsfasen må ein handtere totalt 35.000 m³ ulike massar. Utklipp 11 syner illustrasjon frå vegmodellen. Utklipp 10 syner at ei 3-spenns plasstøypet betongplatebru vil få ei avstand mellom landkara på 59 meter. Alternativ B har ingen fråvik på horisontalkurveradius, og fjernar fem svingar som ikkje opprettheld krava. Alternativ B vil slik som dei andre alternativa ha behov for godkjent fråvik for stigning på 8,25% sidan kravet er på maks 8,00% stigning.

Det er berekna ein entreprisekostnad på 62,9 millionar kroner for dette alternativet. Då er byggherrekostnader, prosjekteringskostnader og anleggsgjennomføring ikkje tatt med.



Utklipp 10: Teikning frå skisseprosjektet.



Utklipp 11: Utdrag frå modell for korleis alternativ B kan sjå ut.

5.3 Alternativ C

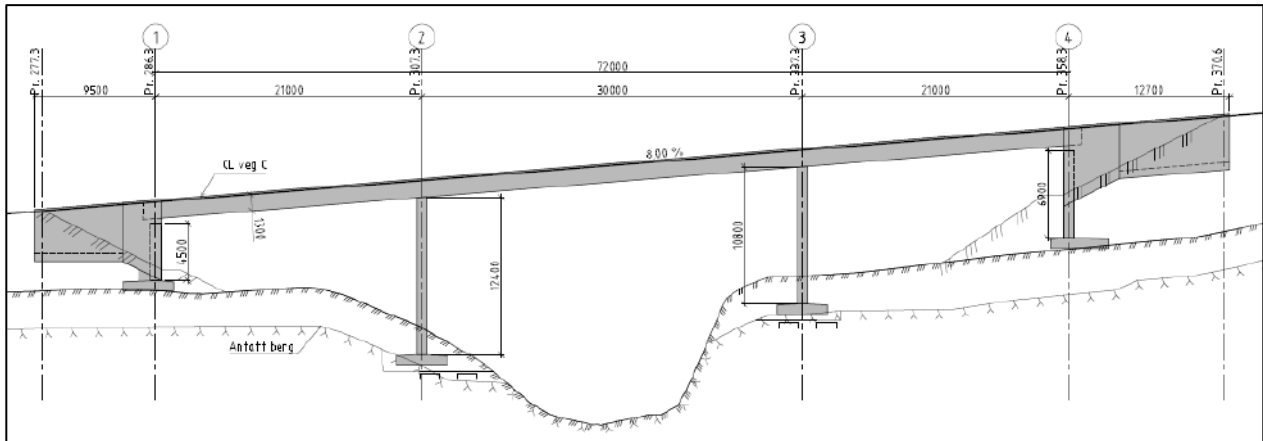


Utklipp 12: Utdraget frå modell viser lineføringa til alternativ C. Die raude linene viser referanselinene mellom dei ulike alternativa A, B og C.

Innsyn til modellgrunnlaget: [Alternativ C](#)

Ved å trekke alternativ C enda lenger ut i juvet enn B, går ein ikkje inn i eksisterande terreng, men nyttar seg av fyllingar og lengre bru for å krysset juvet. Dette alternativet gir den lengste brua. Det blir minimalt med sprenging (<100 m³ fjell). I anleggsfasen må ein handtere totalt 15.000 m³ ulike massar. Alle massar i dette alternativet må transporterast til staden, noko ein unngår med dei andre alternativa. Utklipp 14 viser illustrasjon frå vegmodell. Som Utklipp 13 nedanfor viser, vil ei 3-spenns plasstøyppt betongplatebru oppnå ein avstand mellom landkara på 72 meter. Sidan alternativ C kryssar juvet i ei direkte line, vil ikkje dei dårlege kurvene sør for juvet bli utbetra. Det blei derfor lagt inn ekstra veglinje for å utbetre desse. Men brua kryssar juvet på ein slik måte at ein ikkje kan utbetre kurvene sør for juvet, utan at det får konsekvensar for hytteeigar. Det har vært gitt tydelege føringar på at hytteeigar ikkje skulle berøyrast, så det har derfor blitt utarbeida eit forslag til minimumsløysing. Det er konstruert to kurvar med radius 150 meter, mens kravet er ein radius på minimum 225. Dette er eit fråvik som må omsøkast og godkjennast av fråviksgruppa. I tillegg er to påfølgande høgrekurvar (eggkurve) ikkje heilt heldig sett frå eit TS-synspunkt, men det er ikkje eit fråvik i seg sjølv. Alternativ C vil i slik som dei andre alternativa ha behov for godkjent fråvik for stigning på 8,25% der kravet er på maks 8,00% stigning.

Det er berekna ein entreprisekostnad på 58,0 millionar kroner for dette alternativet. Då er byggherrekostnader, prosjekteringskostnader og anleggsgjennomføring ikkje tatt med.



Utklipp 13: Teikning frå skisseprosjektet.



Utklipp 14: Utdrag frå modell syner lineføring alternativ C.

6 Verknad og konsekvensar av plana

Det blei i samband med konseptvalfasen gjennomført ei livsløpsevurdering eller «*life cycle assessment*» (LCA) for dei ulike alternativa. LCA er ein systematisk metode for å evaluere miljøpåverknaden av eit produkt, teneste eller prosess gjennom heile livssyklusen. Ein

livssyklus omfattar vanlegvis fleire stadier, inkludert råvareutvinning, produksjon, utbygging og drift.

LCA ser på den miljømessige påverknaden i form av ressursbruk, utslepp til luft, vatn og jord, samt avfallsgenerering i kvart av disse stadia. Analysen gir ei heilheitleg forståing av dei totale miljøkonsekvensane av eit produkt eller teneste, og den kan brukast til å identifisere potensielle forbetningsområder for å redusere miljøpåverknaden.

Typiske trinn i ein LCA inkluderer:

- Definisjon av mål og omfang: Gjere klart kva som skal analyserast og definere rammene for studien.
- Livssyklusinndeling: Identifisere og beskrive dei ulike stadia i livssyklusen, for eksempel produksjon, transport, bruk og avhending.
- Innsamling av data: Samle relevant data for kvart trinn i livssyklusen. Dette kan inkludere energiforbruk, utslepp, ressursbruk og anna informasjon.
- Vurdering av miljøpåverknad: Rekne ut miljøpåverknaden knytt til innsamla data ved hjelp av ulike metodar.
- Fortolking av resultat: Tolke og analysere resultata for å forstå finne dei største miljøpåverknadene og identifisere område for betring.

6.1 Alternativ A

Alternativ A sine LCA utrekninga viser at den får det høgaste utsleppet med omsyn til arealbeslag med sine 1217 tonn CO₂-eq. For materialproduksjon er betong og inntransportering av fyllingsmassar store bidragsytarar til tonn CO₂-eq. Alternativ A har den kortaste bru lengda og kan produsere sin eigen fyllmasse. Alternativet får derfor 520 tonn CO₂-eq. Utbyggingsfasen inkluderer utslepp frå anleggsmaskiner og massetransport, og her blir alternativ A påverka av dei store mengdene med massar

som skal handterast (594 tonn CO₂-eq). Alternativ A, oppnår ein total på 2702 tonn CO₂-eq i løpet av levetida.

Tabell 2: Resultat frå LCA-utrekninga

Livsløpsfase	Tonn CO ₂ -eq
Materialproduksjon (A1-A4)	520
Utbygging (A5)	594
Drift og vedlikehald 100 år (B4-B5)	371
Utslepp arealbeslag/arealbruksendring	1 217
Totalt	2 702

6.2 Alternativ B

Alternativ B si LCA utrekning viser at den får lågare utslepp enn alternativ A, når det gjeld arealbeslag (1065 tonn CO₂-eq). For materialproduksjon er betong og transport av fyllingsmassar store bidragsytarar til tonn CO₂-eq. Alternativ B har ei bru som er 4 meter lengre en alternativ A, men alternativet krev at fyllmassar må transporterast inn pga. underskot av stein. Dette utgjør 840 tonn CO₂-eq. Utbyggingsfasen inkluderer utslepp frå anleggsmaskiner og massetransport og får derfor 442 tonn CO₂-eq (Alternativ B blir påverka av at det skal handterast mindre masse totalt enn for alternativ A). Alternativ B, oppnår en total på 2701 tonn CO₂-eq i løpet av sin levetida.

Tabell 3: Resultat frå LCA-utrekningane

Livsløpsfase	Tonn CO ₂ -eq
Materialproduksjon (A1-A4)	840
Utbygging (A5)	442
Drift og vedlikehald 100 år (B4-B5)	354
utslepp arealbeslag/arealbruksendring	1 065
Totalt	2 701

6.3 Alternativ C

Alternativ C si utrekning med omsyn på LCA viser at dette alternativet med sine 982 tonn CO₂-eq får lågare utslepp enn alternativ A, når det kjem til arealbeslag. For materialproduksjon er betong og inntransportering av fyllingsmassar store bidragsytarar til tonn CO₂-eq. Alternativ C har den lengste brua, og må transportere inn alle fyllmassar og får derfor 996 tonn CO₂-eq. Utbyggingsfasen tar inn utslepp frå anleggsmaskiner og massetransport, og her blir alternativ C påverka av at det skal handtere mindre masse totalt enn både alternativ A og B, og får derfor 442 tonn CO₂-eq. Alternativ C, oppnår ein total på 2475 tonn CO₂-eq i løpet av livsfasa si.

Tabell 4: Resultat frå LCA-utrekningane

Livsløpsfase	Tonn CO ₂ -eq
Materialproduksjon (A1-A4)	996
Utbygging (A5)	199
Drift og vedlikehald 100 år (B4-B5)	298
utslepp arealbeslag/arealbruksendring	982
Totalt	2 475

7 Val av alternativ

7.1 Vurdering

I henhold til prosjektdefinisjonen skal fylkeskommunen balansere mellom kostnader, miljøpåverknad (Veg-LCA) og ikkje prisgitte konsekvensar for å oppnå eit heilskapleg og berekraftig resultat. Denne balansegangen krev ein integrert tilnærming der ein tek omsyn til både økonomiske, miljømessige og sosiale faktorar.

7.1.1 Kostnadsbasert Vurdering

Ved å prioritere kostnadseffektivitet sikrar ein at prosjektet er økonomisk berekraftig og held seg innan budsjettrammene. Dette inneber nøye planlegging og evaluering av både initiale og langsiktige kostnader. Men ei rein kostnadsfokusert tilnærming kan nokre gonger føre til val som ikkje tek tilstrekkeleg omsyn til miljøpåverknad eller sosiale konsekvensar. Difor er det viktig å integrere kostnadsanalyser med vurderingar frå Veg-LCA og ikkje prisgitte konsekvensar for å unngå negative langsiktige effektar.

7.1.2 Veg-LCA

Veg-LCA gir ei heilskapleg vurdering av eit prosjekts miljøpåverknad gjennom heile livssyklusen. Ved å inkludere Veg-LCA i beslutningsprosessen, kan ein identifisere løysingar som minimerer karbonutslepp, reduserer energiforbruk og fremjar berekraftige materialval. Men miljøvenlege alternativ kan ofte medføre høgare initiale kostnader. Difor må beslutningstakarar vege desse kostnadene mot dei langsiktige miljøgevinstane og samfunnsnyttene for å finne ei balansert løysing.

7.1.3 Ikkje Prisgitte Konsekvensar

Ikkje prisgitte konsekvensar omfattar ei rekke faktorar som ikkje kan målast i pengar, men som likevel er viktige for samfunnets velferd. Dette inkluderer sosiale, kulturelle og estetiske aspekt som biologisk mangfald, helseeffektar, landskapsendringar og kulturarv. Å inkludere desse konsekvensane i beslutningsprosessen sikrar at prosjektet også tek omsyn til menneskelege og økologiske verdiar. Likevel kan det vere utfordrande å kvantifisere og samanlikne desse effektane med økonomiske og miljømessige omsyn.

7.2 Konklusjon

7.2.1 Kostnad

Alternativ B vart vurdert å ha ein entreprisekostnad på 62,9 millionar kroner. Sjølv om dette var noko høgare enn Alternativ A (60,4 millionar kroner) og Alternativ C (58,0 millionar kroner), vart det valt fordi det representerte eit balansert kompromiss mellom

kostnader og andre viktige faktorar. Den moderate kostnadsauken (6,61% samanlikna med Alternativ C) vart ansett som akseptabel på grunn av dei samla fordelane som dette alternativet tilbød.

7.2.2 Veg-LCA

Veg-LCA-analyser viste at Alternativ B hadde eit total utslepp på 2 701 tonn CO₂-eq, som var litt lågare enn Alternativ A (2 702 tonn CO₂-eq) men høgare enn Alternativ C (2 475 tonn CO₂-eq). Trass i at Alternativ C hadde lågast utslepp, vart Alternativ B valt på grunn av ein meir balansert miljøpåverknad og praktiske fordelar. Alternativ B kravde mindre sprenging enn Alternativ A og ei handterbar mengde massetransport, noko som reduserte det totale karbonfotavtrykket. Vidare vart moglegheita til å implementere miljøvenlege tiltak, som bruk av lavkarbonbetong og elektriske maskiner, vurdert som ein positiv faktor.

7.2.3 Ikkje Prisgitte Konsekvensar

Dei ikkje prisgitte konsekvensane inkluderte visuell påverknad, biologisk mangfald, kulturmiljø og trafikkssikkerheit. Alternativ A ville medføre store fjellskjeringar som ville dominere landskapet visuelt, medan Alternativ C ville introdusere kurver med ein radius på 150 meter (mot kravet på 225 meter), noko som kunne påverke trafikkssikkerheita. Alternativ B kravde mindre fjellskjering enn Alternativ A og unngjekk dei skarpe kurvene som var nødvendige i Alternativ C. Dette gjorde Alternativ B til eit meir estetisk tiltalande og trafikkssikkert val.

Ein viktig faktor i vurderinga av Alternativ B var behovet for å redusere tungtrafikk i sentrumsområda. Alternativ B kravde mindre mengder sprenging enn Alternativ A, og dermed mindre masse som måtte handterast. Samanlikna med Alternativ C, som måtte transportere all massen inn til anlegget, vart det vurdert at Alternativ B kunne redusere behovet for 250 vogntog ein veg (500 tur/retur). Det vart lagt til grunn at massen skulle hentast frå steinbrotet i Andestadstranda. Dette betydde at mindre massetransport var nødvendig, noko som bidrog til å redusere tungtrafikken gjennom Sykkylven sentrum.

Dette aspektet var viktig for å minimere belastninga på lokal infrastruktur og forbetre livskvaliteten for innbyggjarane i området.



Møre og Romsdal
fylkeskommune

mrfylke.no