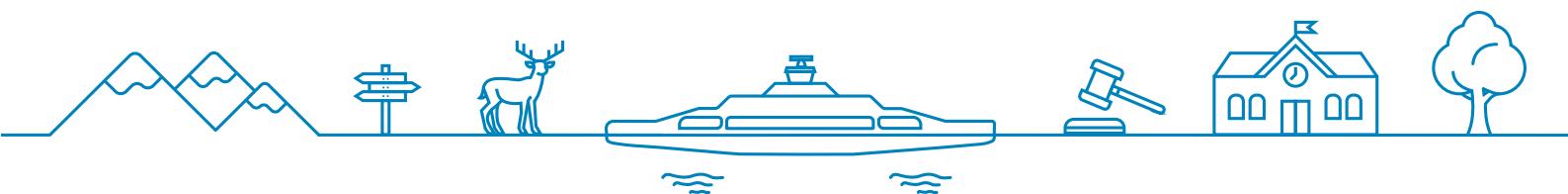




Møre og Romsdal
fylkeskommune

Planinitiativ- revidert des. 2024

Detaljplan for Fv. 659 Ny Finnøybru, Ålesund kommune



Innhold

Planinitiativ- revidert des. 2024

1

1.	Bakgrunn	3
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	3
1.2	Målet med planen	3
1.3	Forslagsstillar	4
1.3	Plantype	4
1.4	Planprosess, medverknad	4
1.5	Kva seier forskrifta om konsekvensutgreiing?	6
1.6	Vår vurdering av behovet for konsekvensutgreiing	6
2.	Gjeldande plangrunnlag	7
2.1	Kommuneplanen sin arealdel og samfunnsdel	7
2.2	Tilstøytane reguleringsplanar	8
2.3	Føremål og retningslinjer i overordna plana	9
3.	Skildring av planområdet, eksisterande tilhøve	11
3.1	Skildring av planområdet	11
3.2	Planavgrensing	12
3.3	Dagens og tilstøytane arealbruk	13
3.4	Vegsystem og trafikktilhøve	13
3.5	Landskapsbilete og terreng	13
4.	Skildring av forslag til regulering	13
4.1	Planlagt arealbruk, forslag til reguleringsføremål	14
4.2	Skildring av tiltaket	14
4.3	Seglingshøgde i sundet	15
4.4	Eigedomstilhøve	16
5.	Verknader av planforslaget	16
5.1	Landskapsbilde og terreng	16
5.2	Naturmiljø, vassmiljø og naturverdiar	16
5.3	Strandsone, sjø og vassdrag	17
5.4	Grønnstruktur og friluftsliv	18
5.5	Landbruk /jordvern	18
5.6	Kulturminne og kulturmiljø	18
5.7	Grunnforhold	18
5.8	Teknisk infrastruktur	18
5.9	Veg og trafikktilhøve	19
5.10	Barn og unges interesser	19
5.11	Verknader utanfor planområdet (forureining, beredskap og trafikk)	19
6.	Forslag til særlege tema for risiko – og sårbarheitsanalyse	20
7.	VEDLEGG	23

1. Bakgrunn

På vegne av Møre og Romsdal fylkeskommune som er forslagsstillar er det utarbeida eit planinitiativ som tek utgangspunkt i *Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningslova jf. Krav til Planinitiativ §1, annet ledd.*

Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd a, j, k og l)

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Dagens bru på Fylkesveg 659 frå Harøya til Finnøya er i dårleg forfatning grunna korrosjon og dårleg berande konstruksjon, og har eit stort behov for utbetring. I 2022 vart det utført ein rapport (Norconsult) om alternativvurderingar for dagens bru, der ein vurderte rehabilitering opp i mot bygging av ny bru. Konklusjonen i rapporten anbefalte bygging av ei ny bru. I dialog med Ålesund kommune som planmynde, er det avklart at eit slikt byggetiltak vil krevje ny reguleringsplan.

Dagens bru vart bygd i 1971. Ny bru må bli bygd i tråd med dagens krav, og må tole dei aukande utfordringane kring havnivåstiging og stormflo. Møre og Romsdal fylkeskommune er veg- og brueigar, og har overordna ansvar for alt arbeid knytt til planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehald av fylkesvegane i fylkeskommunen. Møre og Romsdal fylkeskommune har prioritert tiltaket med ny bru, og det er politisk forankra i sak SA64/22, samt løyvingar i økonomiplanperioden 2023–2027 med om lag 70 mill. kroner.

1.2 Målet med planen

Planforslaget skal legge til rette for ny bru i steinfyllinga mellom Harøya og Finnøya. Det blir også planlagt for oppgradering av vegen over fyllinga, med nytt fortau, men dette er ikkje eit prioritert tiltak for Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er ikkje politiske vedtak eller løyvingar til dette. Planlagt tiltak rører ved fleire eigedomar, men hovudsakleg gnr./bnr. 803/206 og 808/153 som er fylkesvegen mellom Harøya og Finnøya.

Dagens bru må utbetrast i tråd med dagens krav for vegnormalar og brukonstruksjonar, og dette fører til at eksisterande bru må rivast og bli erstatta med ei ny bru. Planlagt bru

blir noko større, og som ein følgje av dette vil det blir behov for å etablere ein større sjøfylling.

1.3 Forslagsstillar

Forslagsstillar er Møre og Romsdal fylkeskommune, medan Ålesund kommune er planmynde.

Sjølve planarbeidet skjer i samråd med Ålesund kommune. Møre og Romsdal fylkeskommune utarbeider planforslaget i samarbeid med Henning Larsen AS som er fagkyndig plankonsulent etter reglane i plan- og bygningslova §§ 3–7 og 12–3. Rambøll AS har ansvar for prosjekteringa av tiltaket.

1.3 Plantype

Planforslaget skal utarbeidast som ei detaljplan, etter pbl § 12–3.

Forslag til plannamn: Gnr./bnr. 803/206 m. fl. Fv. 659 Ny Finnøybru, Detaljregulering

1.4 Planprosess, medverknad

1.4.1 Planprosess

Oppstart av planarbeidet blir meldt så snart som mogleg etter oppstartsmøtet med Ålesund kommune og etter at planmynde har stadfesta ein godkjenning av oppstart av planarbeidet. Møre og Romsdal fylkeskommune vil sende ut varsel om planoppstart til partar og regionale og statlege mynde, og vil sørge for annonsering i lokalavisa læst på staden. Kunngjeringa blir lagt ut på heimesidene til kommunen og fylkeskommunen.

Førebels adresseliste til varsel om planoppstart:

- Grunneigarar og rettshavarar i eller grensande til planområdet
- Småbåtlag, velforeining, idrettslag, næringsforeining, turistbedrifter etc. på Harøya og Finnøya (liste frå Ålesund kommune)
- Ålesund kommune
- Barn og unge sin representant i plansaker
- Statsforvaltaren i Møre og Romsdal
- Kystverket
- Fiskeridirektoratet
- Statens vegvesen
- NVE

- Direktoratet for mineralforvaltning
- Mattilsynet
- Sjøfartsmuséet i Bergen
- Avinor
- Møre og Romsdal fylkeskommune (for myndeområde)
- Naturvernforbundet i Møre og Romsdal
- Norsk ornitologisk foreining, Ålesund og omegn lokallag
- Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap

Grunna den dårlege tilstanden til dagens bru har Møre og Romsdal fylkeskommune lagt opp til eit ambisiøst forslag til framdriftsplan:

Oppstartsmelding	Straks etter klarsignal frå Ålesund kommune, antatt januar 2025
Høyring av planforslag	3./4. kvartal 2025
Vedtak av reguleringsplan	2. kvartal 2026

1.4.2 Medverknad

Planarbeidet skal legge til rette for medverknad, og under er det skissert korleis det er tenkt utført. Det vil bli etablert ei prosjektside på heimesidene til Møre og Romsdal fylkeskommune (www.mrfylke.no) for informasjon om prosjektet.

I samband med planoppstart

- Varsle planoppstart via ei avis og andre offentlege kanalar
- Publisere infomateriale på heimesidene til fylkeskommunen
- Ha eit opent innspelsmøte på Finnøya/Steinshamn før innspelsfristen går ut.

Mens planprosessen går føre seg

- Møter med kommunen
- Andre mynde om naudsynt

I samband med høyringsprosessen

- Vurdere behov for open kontordag, eventuelt infomøte i samband med at planforslaget blir sendt til høyring.

Endeleg fastsetjing av plan for medverknad vil avtalast i oppstartsmøtet med Ålesund kommune.

1.5 Kva seier forskrifta om konsekvensutgreiing?

I høve til § 4 i Forskrift om konsekvensutgreiing skal forslagsstillar vurdere om planarbeidet er av ein slik karakter at det blir omfatta av forskrifta. Planmynde skal så ta stilling til forslagsstillar si vurdering og fatte endeleg avgjerd.

§ 6 i forskrift om konsekvensutgreiing angir kva for planer og tiltak som alltid skal behandlast etter forskrifta, jf. forskrifta sitt Vedlegg 1.

§ 8 i forskrifta angir kva for planer og tiltak som skal behandlast etter forskrifta dersom dei får vesentlege verknader for miljø og samfunn. § 10 har kriterium for vurdering av om planen kan få vesentleg verknader for miljø og samfunn.

Unntaket frå krav om konsekvensutgreiing er reguleringsplanar der det konkrete tiltaket er konsekvensutgreia i ein tidlegare plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidlegare planen.

1.6 Vår vurdering av behovet for konsekvensutgreiing

Tiltaket er ikkje konsekvensutgreidd tidlegare. Grovt estimert er kostnaden for fullt ut realisert plan 100–150 mill. kroner, og tiltaket fell dermed ikkje inn under kravet i § 6.

I vurderinga etter § 8 kjem tiltaket under Vedlegg II (punkt 10 e), pkt. i «Bygging av veier» og i pkt. k) «Bygging av erosjonsforebyggende kystanlegg og vannbygging til sjøs..». Det er vidare vurdert om tiltaket kan få vesentlege verknader for miljø eller samfunn, og det leggst vekt på tiltakets er av eit avgrensa omfang. Med ei breiddeutviding av ein allereie etablert køyreveg og bru, med tillegg av nytt fortau i ei kort strekning på 450–850 m er det ikkje vurdert at tiltaket vil gje vesentlege verknader for miljø og samfunn. Hevinga av vegen i høgde vil vere marginal.

Tiltaket vil ikkje påverke trafikkmonsteret i området og det er heller ikkje venta å gje auka trafikk.

I området er registrert fleire artar av nasjonal forvaltningsinteresse, m.a. 13 fugleartar av særleg stor interesse og marine naturtypar som tareskog, blautbotnområde og skjelsandførekomstar.

Naturverdiane i våtmarksområdet Lyngholman Naturreservatet (Ramsarområde) må takast omsyn til. Eventuell justering av grense for naturreservatet må handsamast i samsvar med verneforskrifta for området. Grensa til naturreservatet ser ut til å vere trekt langs dagens veg med noko ujamn avstand frå vegen. Fortau kjem eventuelt på austsida av dagens veg. Tiltaket vil eventuelt kunne gje eit marginalt arealbeslag i reservatet, avhengig av den endelege planavgrensinga. Eventuelle konsekvensar for naturverdiane skal utgreiast i planarbeidet.

På austsida av moloen ligg verneområdet Malesanden og Huse dyrelivsfredning. Den einaste restriksjonen som gjeld for dette området er at alle fugle- og pattedyrartar er freda mot jakt- og fangst.

Det er vurdert at tiltaket ikkje kjem under konsekvensutgreiingsplikt, då verknadene av planforslaget for miljø og samfunn ikkje blir vesentlege, jf. § 8 og § 10. Tiltaket fell i tillegg ikkje under kriteria i § 6. Vår konklusjon er at det ikkje er krav til konsekvensutgreiing etter KU-forskrifta i denne saka. Konsekvensar er i hovudsak knytt til naturmangfaldet, og dette temaet blir fagleg utgreia og vidare vurdert i planomtalen. For ei meir omfattande vurdering blir det vist til vedlegg om vurderinga kring behov for konsekvensutredning som er lagt med i oversendinga av planinitiativet.

2. Gjeldande plangrunnlag

Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd g,)

2.1 Kommuneplanen sin arealdel og samfunnsdel

Planområdet er ikkje tidlegare regulert. Kommunedelplan for Sandøy, Plan-ID 1508 15462015001, er gjeldande for området (vedteken 26.06.2015).

Fylkesvegen over moloen er avsett til arealføremål «Veg». I sjø er det avsett føremål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner». På austsida av dagens fylkesveg finn ein omsynssone for Malesanden og Huse – Fugle- og dyreliv (H720_N1) som er vist i figur 1. I tillegg finn vi omsynssone for Lyngholman – Naturreservatet

(H720_N6) på vestsida av fylkesvegen. Begge sonene er bandlagte areal etter lov om naturvern.



Figur 1: Utsnitt fra kommunedelplan for Sandøy

Kommuneplanens samfunnsdel for Ålesund kommune 2021 – 2031 seier: «Samferdsel er ein viktig premisse for å lykkast som samfunn og vere berekraftig. Ålesund kommune har ein geografi med mange øyar og lang kystlinje og vi må ha samferdselsløysingar som lèt innbyggjarane komme til og frå tenestetilbod og arbeidsplassar.»

Tiltaket bygger opp under denne målsetningen, og forbindinga mellom Harøya og Finnøya sikrar samferdselsløysingar for lokalsamfunnet si mogleheit til å reise fritt mellom ulike tenestetilbod og arbeidsplassar.

2.2 Tilstøytane reguleringsplanar

Det er to reguleringsplanar i nærleik av planområdet:

- Steinshamn – areal til fiskeriretta næringsverksemd. Plan-ID 15462015004, gjeldande frå 23.05.2019. Planen er synt i syd-vest på figur 2.

- Bjørktun hyttefelt på Finnøya. Plan-ID 15462015003, gjeldande frå 26.05.2016. Planen er synt i nord-aust på figur 2.



Figur 2: Oversiktsbilete med reguleringsplanar i området rundt brua

2.3 Føremål og retningslinjer i overordna plana

Tiltaket er i all hovudsak i tråd med overordna planar (kommunedelplan for Sandøy), og Samfunnsdelen for Ålesund kommune. Planlagt oppgradering av bru- og vegareal skal i utgangspunktet følgje dagens trasé. Dagens trasé og bru er ikkje i tråd med vegnormalane, men for å ruste opp anlegget i tråd med normalane vil det krevje utfylling i sjø, og det vil i hovudsak måtte skje på austsida av vegen. I tillegg er det aktuelt å regulere eit fortau som vil liggje på austsida av vegen. I ein anleggsfase skal det fyllast i sjø som eit grunnlag for ein mellombels køyreveg og bru.

Det planlagde tiltaket vil som følgje av dette innebere inngrep i omsynssoner kring fylkesvegen. Malesanden og Huse – Fugle- og dyreliv (H720_N1) vil venteleg bli påverka, og noko arealbeslag må påreknast som ein konsekvens av dette. Det er planlagt å gjere minst mogleg inngrep, og omfanget av dette vil bli avklart i planarbeidet. Dette vil bli søkt utført i samarbeid med planmynde, andre offentlege

mynde og interesser. Det vil ligge til grunn løysingar og avbøtande tiltak som skal vere rammevilkår for vegprosjektet.

Regionale og nasjonale føringar og retningslinjer som er aktuelle:

- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging 2014
- Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen 2021
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing 2018
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planleggingen 1995
- Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen – 2022 (regional plan)
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024 (regional plan)
- Regional Vassforvaltningsplan 2022–2027

Planarbeidet skal søke å følgje opp regionale planer og retningslinjer i den grad det er mogleg.

I høve til dei statlege retningslinjene for strandsona, er dette området lokalisert i sone 3 (mindre press på areala).

Andre retningslinjer og lovverk:

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 (2012)
- Naturmangfoldloven
- Forureiningsloven

3. Skildring av planområdet, eksisterande tilhøve

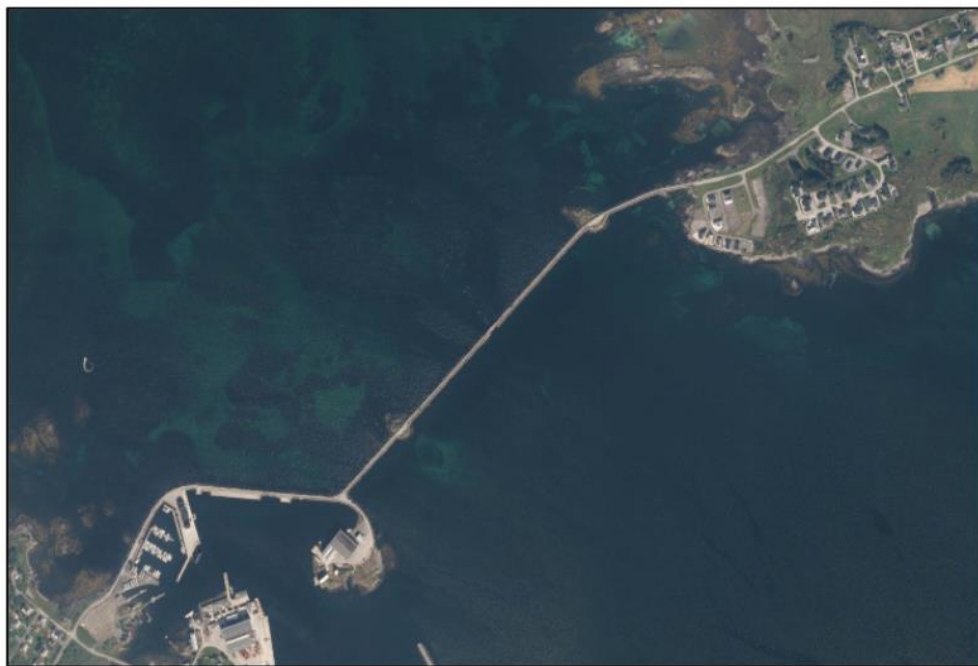
Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd b, og f)

3.1 Skildring av planområdet

Planområdet ligg mellom dei to øyane Harøya i syd-vest og Finnøya i nord-aust i Ålesund kommune, nærmare bestemt mellom Støholmen og Straumsskjeret. Desse er inkludert i ei øygruppe som ligg for seg sjølv ytterst i Harøyfjorden. Tidlegare var øyane ein del av Sandøy kommune som vart slått i saman med Ålesund kommune i 2020. Området grenser til Lyngholmen naturreservat i aust og Malesanden og Huse Dyrelivsfredningsområda i syd/sydvest. Området er rikt på naturverdiar med både lokal og nasjonal forvaltningsinteresse.

Planområdet er omlag 59 daa og dagens areal rører i hovudsak fylkesveg 659 i form av køyreveg og sjøareal i tett nærleik til dagens veg.

Fylkesveg 659 er binda i saman via ein molo mellom Harøya og Finnøya (1,5 km). Strekninga er ein del av siste ledd i eit større vegsamband (Nordøyvegen) kopla i saman med undersjøiske tunnelar og bruer, som gir fastlandssamband. Det er omlag 100 km til Ålesund.



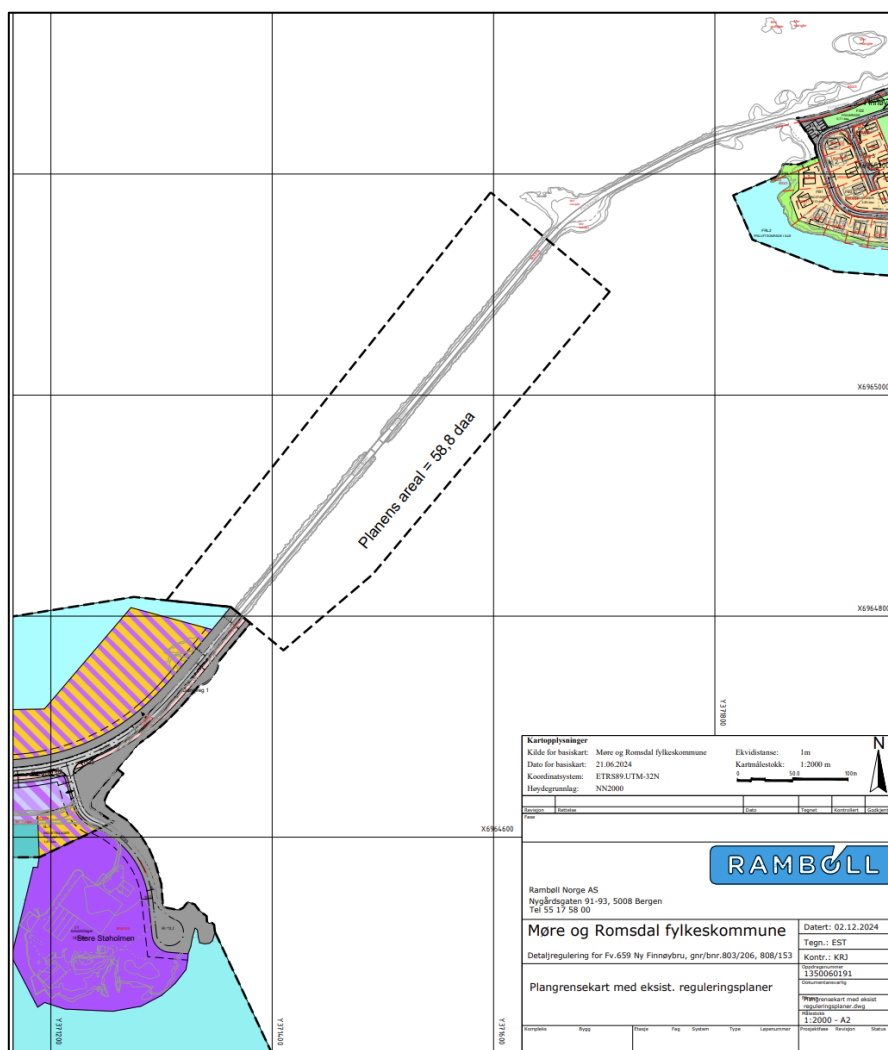
Figur 3: Flyfoto over planområdet (Norge i bilder)

3.2 Planavgrensing

Førebels planområde strekk seg frå gjeldande reguleringsplan i sydvest, ved Litle Straumskjeret, til Straumskjeret i nordaust. Plangrensa er sett slik at planområdet ikkje strekk seg inn i naturreservatet nord for Straumskjeret.

Planområdet er på om lag 58,8 dekar. Det er førebels vurdert ei romsleg plangrense for å ta høgde for utfylling i sjø, anleggsbelte og ei tryggleikssone på begge sider av fylkesvegen. Fastsetting av endeleg plangrense vil bli avklart i løpet av planprosessen, og det kan bli aktuelt at planområde blir innskrenka.

Det regulerte vegsystemet skal tilpassast løysingane som er synt i reguleringsplanen i sydvest; *Steinshamn – areal til fiskeriretta næringsverksemd. Plan-ID 15462015004*. Sjå figur 4.



Figur 4: Forslag til planavgrensing.

3.3 Dagens og tilstøytane arealbruk

Dagens arealbruk er køyreveg og anna veggrunn knytt til fylkesveg 659.

Bruken av området er elles prega av nærleiken til havet med fiskeriretta verksemd, småbåthamn og hyttefelt. Området grenser til Lyngholman naturreservat og Malesanden og Huse Dyrelivsfredning. Det er registrert ein «Fiskeplass frå land» på brua.

3.4. Vegsystem og trafikktilhøve

Fylkesveg 659 ligg på ein lang steinfylling mellom øyene Harøya og Finnøya. Finnøybrua ligg midt på denne. Brua vart etablert i 1971. Overbygninga på brua vart bytta ut i 2003 på grunn av korrosjon (rust). Brua har ei spennvidde på om lag 11 meter og ei breidde på om lag 5 meter. Vegen er ein ein-felts veg på steinfylling med møteplassar om lag 250 meter frå brua på begge sider. Det er avdekt omfattande armeringskorrosjon og avskaling i begge landkara.

Fartsgrensa er i dag 50 km/t, ÅDT er 500 (basert på skjønn), av dette om lag 7 % lange køyretøy (2023).

Vegen er den einaste ferdselsåra mellom Finnøya og Harøya, og er kritisk infrastruktur for lokalbefolkninga og beredskapsressursar. Vegen er som tidlegare nemnt ein del av vegsambandet (Nordøyvegen) som går heilt til fastlandet og Ålesund. Det er ferjeforbindelse frå Finnøya og nordaustover mot Aukra og Molde.

3.5 Landskapsbilete og terreng

Landskapet i planområdet er dominert av dagens fylkesveg og moloen er tydelege innslag i landskapet. Elles er området omgitt av kystslettelandskap, holmar, skjer og det opne havet mot vest. Moloen på dagens fylkesveg ligg på kotehøgde mellom 2 og 5 moh. Kring moloen er det relativt grunt, mellom 0– 15 m djupt. Det er noko djupare i sydaustleg retning for planområdet.

4. Skildring av forslag til regulering

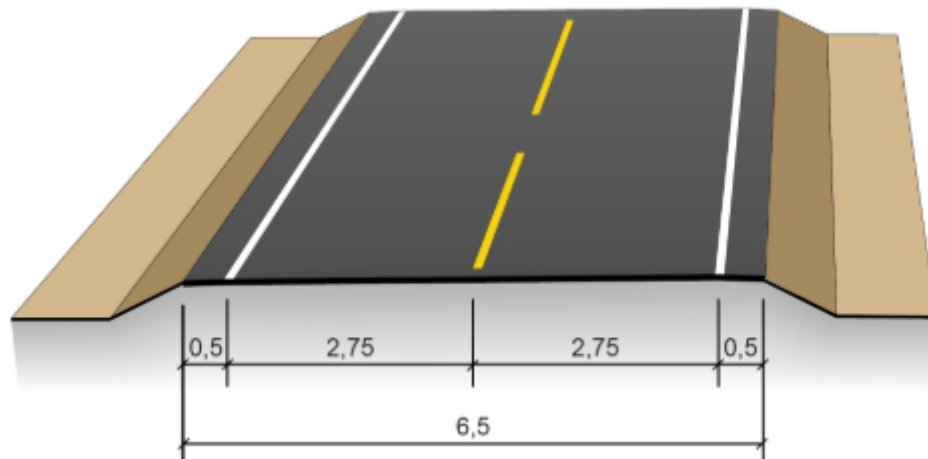
Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd b, c, d, e og h)

4.1 Planlagt arealbruk, forslag til reguleringsføremål

Arealbruken er tenkt vidareført frå dagens bruk, men auka breidde på brua og veg/fortau gjev auka arealbeslag. Føreslått reguleringsformål er køyreveg, fortau og anna veggrunn/tekniske anlegg. Det er planlagt lagt inn eit anleggsbelte der ein mellombels veg kan plasserast i anleggsperioden.

4.2 Skildring av tiltaket

Vegen skal dimensjonerast som vegtype Hø2 med standard som ved gjennomgåande utbetring. Minimum vegbreidde er 6,5 meter. Sjå figur 5.



Frå vegnormal N100:

Standard ved gjennomgåande utbedring

Krav 3.3.5—21 **SKAL**

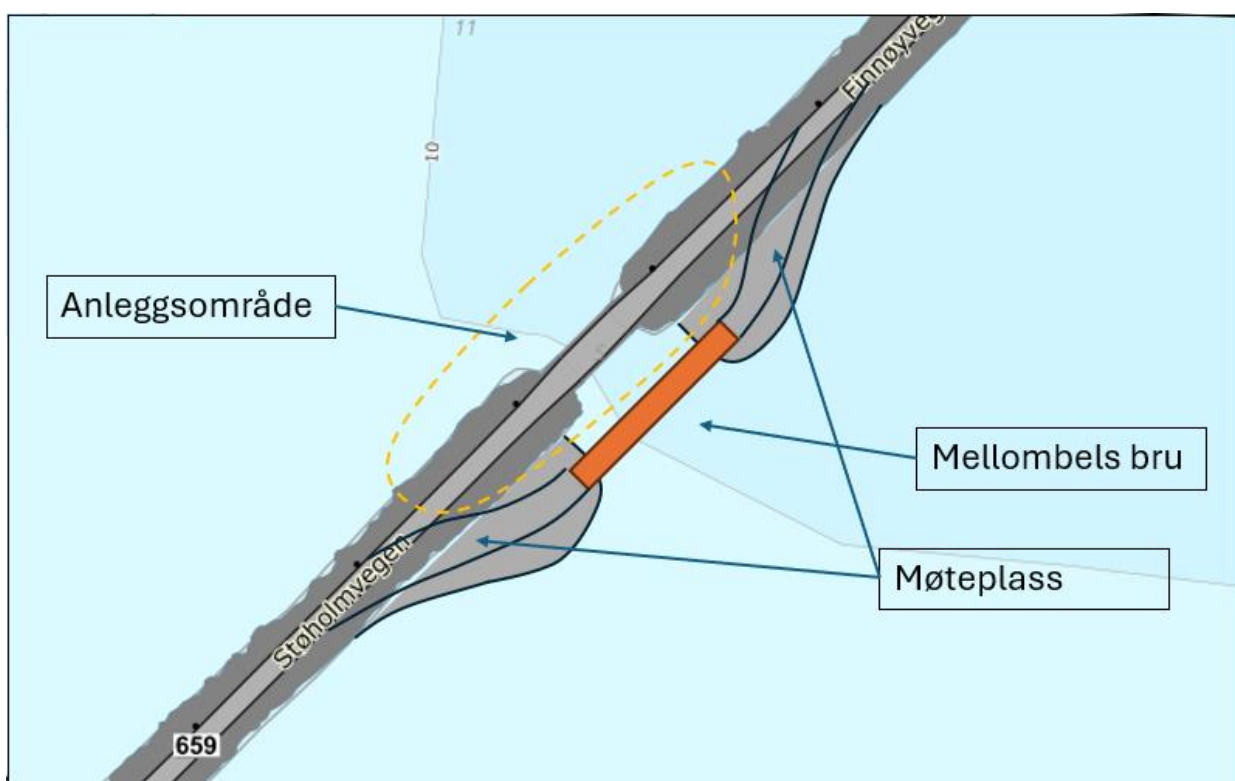
Vegbredden skal være minst 6,5 m.

Gjeldende fra 22.06.2021

Figur 5: Vegprofil

- Brubredda blir regulert i tråd med vegnormalane, med eit i utgangspunktet 3 m breitt fortau. I prosjekteringa vil det bli teke stilling til om det skal søkast om fråvik for brubredde (køyrebane) til 6,5 m.
- Vegens senterline vil bli den same som på dagens veg, med mindre justeringar. Det betyr at moloen må utvidast på begge sider når vegen blir breiddeutvida og heva. Planarbeidet vil syne kva som blir ny høgdeplassering av vegen som igjen vil avgjere arealbeslag og mengde av fyllmasse.

- Ny kryssing skal i størst mogleg grad tilpassast eksisterande vegnett. Heile strekninga vil ikkje bli bygd i eitt, og i første omgang vil berre vegen byggast i den grad det er naudsynt for å skifte brua og forbetre vertikalkurvaturen mellom ny bru og eksisterande veg.
- Levetid for bru er 100 år, jf. vegnormal N400.
- Det er ikkje eigna riggområde innafor planområdet, og dette er tenkt løyst med å leige eigna areal i akseptabel avstand frå anleggsområdet i anleggsperioden.
- Fylkesvegen kan ikkje stengast i anleggsperioden, og det må derfor etablerast ei mellombels løysing for trafikkavvikling. I prinsippet kan dette løysast som skissert under. Den mellombelse brua blir fjerna etter at den nye permanente brua er teken i bruk. Massane frå dei mellombelse fyllingane vil ein søke å nytte opp att i prosjektet. Sjå figur 6.



Figur 6: Prinsippskisse mellombels løysing i anleggsperioden

4.3 Seglingshøgde i sundet

Dagens bru har ei seglingshøgde på 4 m (Sjøkart), og det er i møter med Kystverket avklart at det ikkje vil bli stilt krav til høgare seglingshøgde. Her er det ikkje farlei eller bilei og det er berre lokal nytte av passasjen under brua. Høgde på ny bru blir justert for å sikre seglingshøgda, samt mot framtidig stormflo og havnivåstiging. Breidda i sundet blir som minimum oppretthalden som i dag, avhengig av kva slag brutype som blir valt.

Den mellombelse brua blir bygd i om lag same høgde som vegen over moloen (ca. kote 2–2,5, NN2000), slik at seglingshøgda blir redusert i anleggsperioden. Forventa byggetid er 8–12 månader. Av tryggleiksgrunnar blir det gjort ei vurdering av om mellombels bru bør etablerast snarast råd, og i så fall kan perioden med mellombels bru bli lengre. Det må òg påreknast at sundet må stengast for båttrafikk heilt i periodar i samband med grunnarbeid, riving og fundamentering/montering.

4.4 Eigedomstilhøve

Møre og Romsdal fylkeskommune er eigar av fylkesvegen og i praksis også eigar av steinfyllinga. Følgande opplysningar frå matrikkelen for Ålesund kommune:

Namn	Gardsnummer	Bruksnummer
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE	803	206
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE	808	153

5. Verknader av planforslaget

Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd b og f)

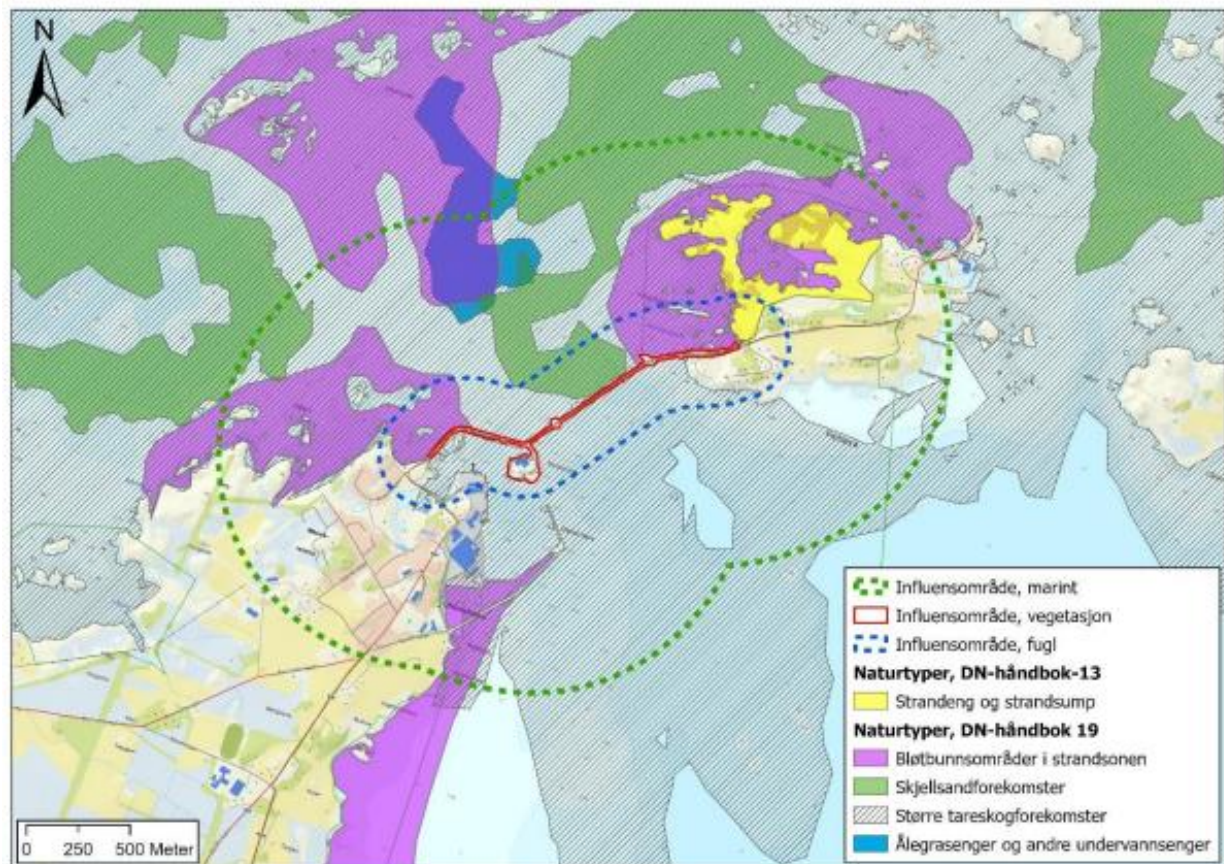
5.1 Landskapsbilde og terreng

Tiltaket vil ikkje gje vesentleg endra landskapsverking. Heving av moloen med 1–2 m vil vere marginal i den store samanhengen og vil ikkje gje vesentleg auka fjernverkand. Brua vil ligge i om lag same høgde som i dag. Det blir ingen vesentlege terrenginngrep på land som ein følgje av tiltaket, men fylling i sjø vil bli større og meir synleg.

5.2 Naturmiljø, vassmiljø og naturverdiar

Utvidinga vil gje eit beslag av areal på sjøbotnen, som kan påverke ulike marine naturtypar (tareskog, blautbotnområde og skjelsandførekomstar). Permanent arealbeslag ved full utbygging kan estimerast til 20–25 dekar. Fuglelivet er ikkje venta å bli særleg påverka, men i ein anleggsfase kan støy bli et forstyrrande element i ein mellombels fase. Det vil i samband med planarbeidet bli utarbeida ein naturmangfaldsrapport som vil vise verknader for naturmiljø, og naturverdiar både på

land og i sjø som konsekvens av tiltaket. Eventuelle tiltak for å minimere skade på naturverdiar i influensområdet vil bli ivareteke på best mogleg måte.



Figur 7: Kartet viser marine (DN-håndbok 19) og terrestriske naturtyper (DN-håndbok 13) registrert i og nær planområdet. Kilde: Naturbase.

5.3 Strandsone, sjø og vassdrag

Planområdet rører ved strandsona og sjøareal, og vil bli påverka av det planlagde tiltaket. Ein tar sikte på at dei rørte areala blir minst mogleg påverka, og at ein ikkje gjer inngrep utan at det er heilt naudsynt. Eksisterande veg og bru er uansett dagens situasjon, og skal oppgraderast for å stette nye krav i høve til dagens vegnormalar. Utfylling i sjø vil som ein følgje av dette bli større, også av omsyn til framtidig auking av hav – og stormflonivå der vegen må hevast. Det vil for sistnemnte bli lagt eit notat som viser at dette blir ivareteke. I tillegg til dette vil det bli behov for ein mellombels bru på austsida av dagens bru i ein anleggsfase, og som vil krevje ein utfylling i sjø også her. Jf. punkt 4.2 skal det gjerast ein vurdering av gjenbruk av dei utfylte massane. Det vil bli gjort konkrete vurderingar for dette i planarbeidet.

Utfylling i sjø vil måtte ha godkjenning frå Statsforvaltaren i Møre og Romsdal jf. Forureiningslova §22–6m. Det vil i samband med planarbeidet bli utarbeida rapport for geoteknikk som vil vise konsekvensar for utfyllinga i sjø, og trygg byggegrunn. Rapportane skal vise at områdestabiliteten for fyllinga blir ivareteke, og at grunnundersøkingar omtaler resultatet som ivaretek eventuell forureining. Det er blitt utført borreprover i eksisterande fylling, og resultantane for dette skal analyserast og vil bli innarbeida i planen. Det vil gå fram av ROS-analysen korleis dette blir ivareteke og følgt opp i planarbeidet.

5.4 Grønnstruktur og friluftsliv

Det skal i utgangspunktet ikkje gjerast inngrep i eksisterande grønnstruktur. Det er som nemnt tidlegare registrert fiskeplass på brua. Om det kan leggjast til rette for fiskeplass ved brua vil bli vurdert i det vidare planarbeidet. Dette skal som nemnt tidlegare bli vurdert vidare i planarbeidet.

5.5 Landbruk /jordvern

Det er førebels vurdert at landbruksinteresser ikkje blir råka.

5.6 Kulturminne og kulturmiljø

Det er førebels ingen registrerte kulturminne i planområdet jf. kulturminnesøk. Sjøfartsmuseet i Bergen som er ansvarleg for kulturminne i sjøen vil få moglegheit til å gje uttale til tiltaket.

5.7 Grunnforhold

Området ligger under marin grense. Det er varierende tjukkeleik av lausmassar ned til berg. Det skal gjerast grunnboringar for å dokumentere grunnforholda, og sikker byggegrunn.

5.8 Teknisk infrastruktur

Moloen har i dag belysning og dette blir vidareført. Vatn og avlaup er ikkje vurdert å bli råka av tiltaket. Overvatn skal handterast i planarbeidet. Eventuell annan infrastruktur som kan bli råka av tiltaket blir registrert og teke omsyn til i planarbeidet.

5.9 Veg og trafikktilhøve

Det er ikkje venta noko endring i trafikkbiletet eller trafikkmengd som følgje av tiltaket. Positive verknader vil kome i form av breiare veg, og ny bru som vil gje auka trafikktryggleik. Tema trafikktryggleik vil bli omtalt og vurdert i planarbeidet vidare.

5.10 Barn og unges interesser

Barn og unge blir påverka av tiltaket, både med skuleveg og på fritida. Det er skule på Harøya, og eventuelle skoleborn som er brukarar av vegen vil få auka trafikktryggleik. Planforslaget vil leggje reguleringsmessig til rette for at det kan etablerast fortau langs vegen innafor planområdet, men utanom på sjølve brua blir ikkje fortau bygd i denne omgangen.

5.11 Verknader utanfor planområdet (forureining, beredskap og trafikk)

Tiltaket er ikkje venta å få nokon vesentlege verknader utanfor planområdet. Positive verknader vil vere økt tryggleik for lokalbefolkninga med tanke på trafikktryggleik og beredskap til og frå Harøya og Finnøya.

Fylkesveg 659 ligg i gul støysone. Det er ikkje venta at dette endrar seg eller vil ha noko påverknad på omgivnadene.

I anleggsperioden kan transport på fylkesvegen gje behov for trafikkdirigering. Korte stengingar kan påreknast i periodar. Det kan bli venta noko støy og støv i anleggsfase i form av transport av massar og utfylling i sjø. Eventuelle verknader for omgjevnader og naturmangfald vil bli utgreia og innarbeida i planarbeidet.

I arbeidet med utviding av moloen, fundamentering av brua og mellombels veg kan det bli oppkvervling av finstoff frå sjøbotnen, samt at finstoff frå sprengstein, restar av sprengstoff og liknande kan bli spreidd i eit område utanfor planområdet. Konsekvensar av mogleg forureining og avbøtande tiltak for partikkelspreiing vil bli utgreia i planarbeidet. Det skal i tillegg takast borreprøvar av eksisterande fylling for å avdekke grunnforhold, og eventuell forureining i massane. ROS-analyse og fagrapportar vil omtale dette meir detaljert.

6. Forslag til særlege tema for risiko – og sårbarheitsanalyse

Planinitiativ, jf. §1 i forskrift, andre ledd i)

Det skal i samanheng med planarbeidet utførast ei ROS-analyse i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin rettleiar: Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging og hovudprinsipp i NS5814:2021. Omtale av dei mest sentrale tema for risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) er vist under:

Natur – klima og Miljøtilhøve	Omtale
Områdestabilitet	Det er varierende tjukkeleik av lausmassar ned til berg. Det vil blir utført grunnundersøkingar (grunnboringar) for å dokumentere sikker byggegrunn, og som grunnlag for prosjektering av konstruksjonar og molo.
Sårbar naturmangfald og naturverdiar	Det er sårbar natur – og naturverdiar i plan- og influensområdet. Det er særleg sårbar natur og naturtypar i sjø, men det er og sårbar fauna som fugl i influensområdet. Lyngholman naturreservat er lokalisert nordaust for planområdet og Malesanden og Huse dyrelivsfredning strekker seg syd og sydvest for planområdet. Tiltaket skal i minst mogleg grad råke ved desse, men ein kan ikkje utelukka at dei blir påverka, i form av utfylling i sjø. Det vil bli utarbeida ein naturmangfaldsrapport som vil avdekke verknader for dette, og eventuelt korleis ein skal minimere konsekvensar som tiltaket får på naturmangfaldet.
Havnivåstigning, flaum i vassdrag og elv, stormflo og bølgepåvirkning	Klimaprofil for Møre og Romsdal syner at det er venta vesentleg auke i stormflonivå og havnivåstigning. Ein viktig del av planarbeidet er å finne forsvarleg høgdeplassering på vegstrekket og planlegge sikringstiltak

	mot framtidig stadig høgare stormflo og havinvåstiging. Moloen og bru er til dels direkte eksponert mot storhavet på vestsida. Forsvarleg overvasshandtering skal ivaretakast. Det skal i planarbeidet gjerast faglege berekningar av stormflo og bølgepåverknad, basert på forventa havnivåstigning. Dette vil bli omtalt i ROS-analysa og vil ligge til grunn for rammene i reguleringsplanen, og val av løysing for vegprosjektet.
Vind	Risiko ved trafikk- og personopphald på molo og bru, særleg knytt til sterk vind og høg flo. Det er venta meir ekstremvær i framtida som ein følgje av klimaendringane, og planarbeidet skal ta omsyn til korleis dette skal handterast i prosjektet.
Bygde omgjevnader	Omtale
Samferdsel og trafikk	Planarbeidet skal legge til rette for ny Finnøybru og oppgradering av vegstrekket over moloen. Vegstrekket er kritisk infrastruktur. Tiltaket etter ferdigstilling vil i utgangspunktet få positive verknader for trafikktryggleiken og trafikantar for gåande og køyrande. Det er ikkje venta auka trafikkmengd som ein konsekvens av tiltaket. Det må gjerast vurderingar for trafikktryggleik og trafikkavvikling også i anleggsfase. Det må i tillegg gjerast vurderingar for brua knytt til båttrafikk, og høgde på ny bru blir justert for å sikre seglingshøgda, samt mot framtidig stormflo og havnivåstiging. Dagens breidde i sundet blir som minimum oppretthalden, avhengig av kva slags brutype som blir valt.

Brann- og ulukkesberedskap	I ein anleggsfase vil det måtte takast høgde for løysingar som ikkje gir uakseptable konsekvensar for utrykkingskøyretøy. Av omsyn til beredskap må veg og konstruksjon dimensjonerast slik at behov for vegstenging i dårleg vær blir minimalt. Det må takast omsyn til kommunal beredskap i trafikkavviklinga i anleggsperioden. Harøya har fleire viktige funksjoner for beredskap. Tilgjengelegheit for utrykkingskøyretøy skal i utgangspunktet bli tryggare og betre etter oppgraderinga.
Forureiningskjelder	Omtale
Forureining, støy og støv.	Det blir utgreia om det kan vere potensiale for forureining i sjøbotn. Det blir teke prøver av sedimenta. Det skal i tillegg gjerast grunnundersøkingar i eksisterande steinfylling for å avdekke mogleg forureining i massane. Dagens trafikk ligg i gul støysone , men gjer ikkje utfordringar for støy for bygningar og anlegg. I ein anleggsfase kan omgjevnader og naturmangfald bli påverka. Dette skal utgreiast og ivaretakast i planarbeidet.
Teknisk infrastruktur	Straumforsyning og belysning skal vidareførast over moloen, og må sikrast i anleggsfase.

7. VEDLEGG

Vedlegg 1: Kart – Forslag til plangrense

Vedlegg 2: Kart – Forslag til plangrense med eksisterande reguleringsplanar

Vedlegg 3: KU-vurdering

Vedlegg 4: Tiltaksanalyse



Møre og Romsdal
fylkeskommune
