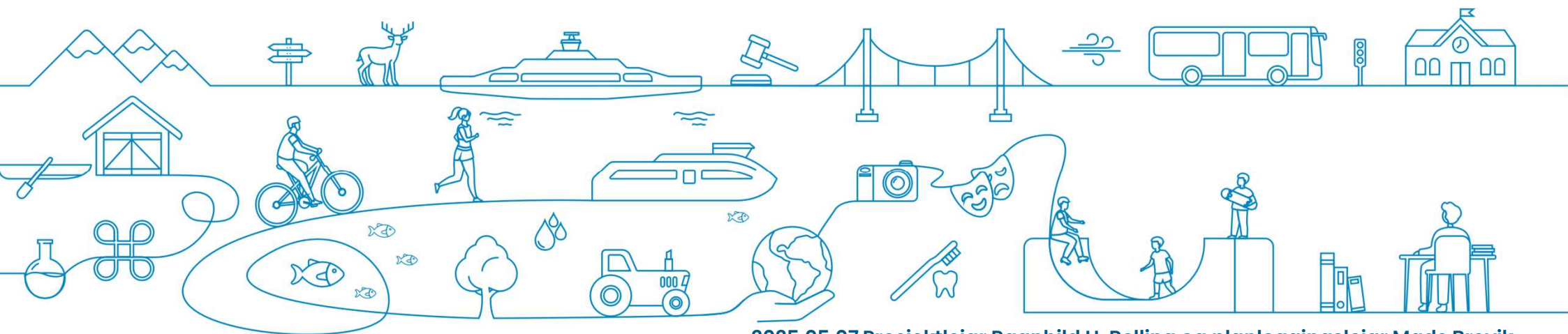




Møre og Romsdal
fylkeskommune

Folkemøte – Kryssing av Nørdre Vaulen



2025.05.07 Prosjektleder Ragnhild H. Relling og planleggingsleder Mads Brevik

AGENDA

- Velkommen/bakgrunn
- Rammeverk og medverknad – Pbl, nasjonale føringar, fylkesstrategi, medverknad
- Moglegheitsstudie, alternativ 1, 2 og 8
- Vedtak i Fylkestinget
- Kva skjer etter vedtak i Fylkestinget – Veggen vidare
- Grunnnerverv
- Spørsmål og diskusjon
- Avslutning

Bru 15-0788 Remøybrua (340m)



Vaulen



Eksisterande Remøybru

- Spesialinspeksjon 2023 – Cowi
- Fleire tidlegare bereevne-berekningar
- Årlege inspeksjonsprogram
- Vedlikehald av rekkverk: 2023
- Planlegg lysregulering og innsnevring av møteplass i 2025
- Planlegg inspeksjon av spennkablør i 2025
- Planlegg bereevne-berekningar av hovedspenn i 2025

Politisk behandling

- 2022.09.29 Samferdselsutvalet – SA 0080/22

Utskifting av bruer, prioritering og framdrift reguleringsplanlegging

- 2023.03.01 Samferdselsutvalet – SA0021/23

Fv. 5876 Kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune – Oppstart av planprosjekt

- 2023.04.13 Fylkesutvalet – U0043/23

Fv. 5876 Kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune – Oppstart av planprosjekt

- 2023.04.24 Fylkestinget – T0015/23

Fv. 5876 Kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune – Oppstart av planprosjekt

- 2023.05.30 Utbyggingsutvalet for bygg og vegsaker – UBV0017/23

Kryssing av Nordre Vaulen – Orientering om planleggingsprosess

Områderegulering – Oppstart 07.11.2024



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Folkemøte 12.11.2024 – Stikkord frå tema som ble tatt opp

- Eksisterande bru – Dårleg forfatning – Årsak til at ny kryssing er under planlegging
- Organisasjonskart
- Områdeplan

Høyring- Frist 03.12.2024 – Viktig å kome med merknadar

- Plan for medverknad
- Saksgang for reguleringsprosessen
- Grunnerverv
- Kulturminnar
- Moglegheitsstudie – Synfaring og idedugnad gjennomført (24 og 25 okt 2024)
- Vidare arbeid i planprosessen – Politisk sak i april: Vegval vidare
- Mål vi arbeidar mot: Planvedtak: Vår 2028 Bygging: 2030–2032

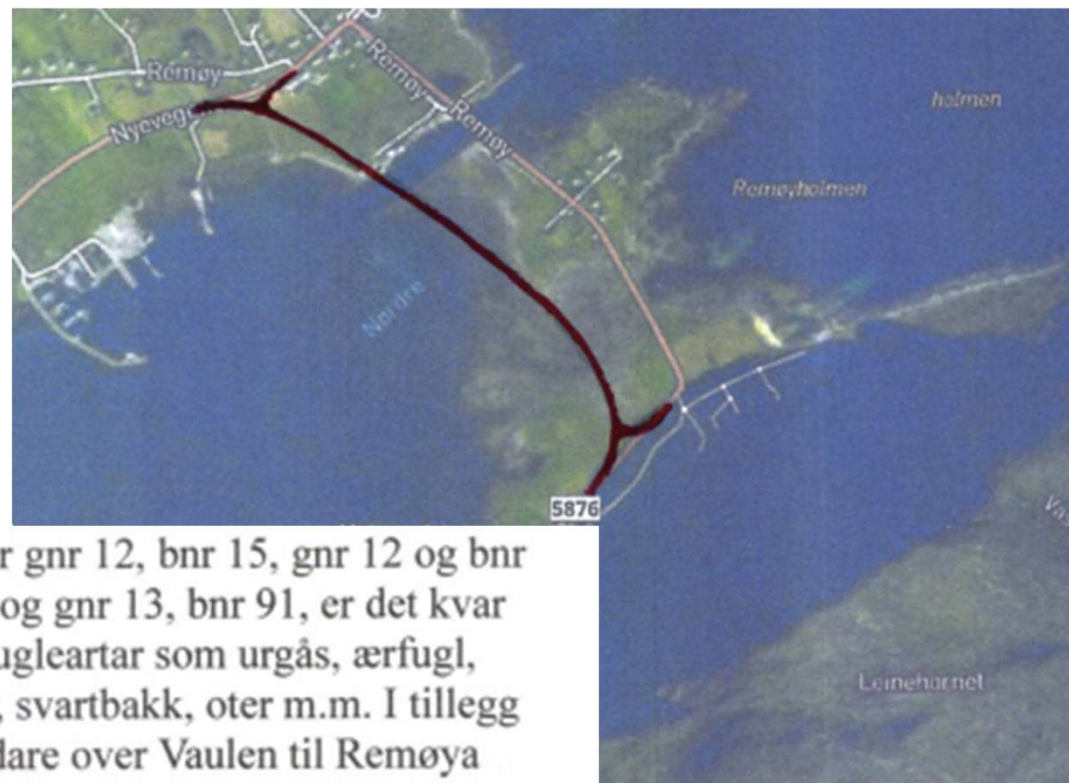
Innkomne merknader – 03.12.2024

- Avinor
- Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap
- Grunneigar – Remøyholmen 3
- Grunneigar – Samla signert frå fleire grunneigarar frå Remøyholmen
- Kystverket
- Mattilsynet
- Museum Vest
- NVE
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren

Utdrag fra følgebrev

Vi gjer merksam på at det ikkje blir sendt direkte svar til den som sender innspel til oppstartsvarselet. Alle innspel vil bli vurderte og kommenterte i planforslaget som blir lagt ut til offentleg ettersyn.

Beboera på Remøyholmen – Utdrag



Både på NV- N- og NØ-sida av Remøyholmen langs fjøra over gnr 12, bnr 15, gnr 12 og bnr 65, gnr 13, bnr 1, gnr 13, bnr 9, gnr 13, bnr 12, gnr 13, bnr 19 og gnr 13, bnr 91, er det kvar vår / sommar registrert eit yrande fugle- / dyreliv med freda fugleartar som urgås, ærfugl, æd, og div. andre gåseartar, ørn, ringdue, tjeld, div måketyper, svartbakk, oter m.m. I tillegg er der eit hjortetråkk frå Voldsundsida over Remøyholmen, vidare over Vaulen til Remøya og vidare til Runde.

Ny veg / bru bør derfor ikkje leggst på denne enden / NV - N - NØ-sida av Remøyholmen.

Ynskje for alle som bur på Remøyholmen er at det vert valt ein annan / ny trasse lenger mot SV for kryssing av Nøre Vaulen, enten med ny veg / bru eller rørtunell – (kulvert løysing) slik det vert bygt mange andre stadar. Dersom det vert valt rørtunell (kulvert-løysing) må det i år 2030 finnast løysing for gang og sykkelveg gjennom tunellen. Legg ved forslag til mogleg løysing, sjå skisse.



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Statsforvalteren – Utdrag

Natur- og miljøvern

Nørdre Vaulen er ein del av eit storslått kystlandskap som ligg på vegen til øya Runde, som er viden kjent og mykje besøkt både på grunn av fuglefjellet og fleire dramatiske hendingar til sjøs. Det må leggest stor vekt på å finne ei bruløysing som ikkje reduserer desse verdiane.

Planområdet omfattar eit område med eit rikt naturmangfald. Det er registrert fleire ulike naturtypar både på land og i sjø, og planområdet utgjer også landbruksareal, naust, bustadområde og eksisterande bru. Det må vere eit mål at planen sikrar ny bru med minst mogleg natur- og landskapsinngrep. Dei store landskaps- og naturverdiane som er i området må få stor vekt opp mot økonomiske forhold når ein skal gjere val mellom alternative løysingar.

Sundet er nokså smalt, og det er viktig at tiltaket ikkje reduserer gjennomstrøyminga. Det bør gjerast straummålingar som ein del av kartlegginga av tiltaksområdet. Vi ber også om at ein utgreier tilstanden i vassmiljøet. Vi ser i Vann-nett at både Holmefjorden og Rundafjorden er registrert med kjemisk dårleg tilstand og økologisk moderat tilstand. Konsekvensutgreiinga må innehalde ei vurdering av om tiltaket bidreg til at miljømåla ikkje nåast. Vi viser til [retteleiar vassmiljø](#) i arealplanlegging (Miljødirektoratet).

Dersom tiltaket medfører inngrep som skadar naturmangfaldet, må ein legge vekt på å finne avbøtande tiltak.

Kystverket – utdrag

Leia er av stor lokal verdi, og store delar av trafikken gjennom sundet er fartøy som høyrer til det lokale maritime miljøet, samt losbåt og ambulansebåt.

Eksisterande bru, Remøybrua, har ei vertikal klaring («friseglingshøgde») på 17 meter. Det er avgrensa breidde på den oppmudra kanalen under brua, noko som igjen avgrensar storleiken på fartøy som kan passere gjennom Nørdre Vaulen.

Kystverket vil vente med å legge føringar for seglingshøgde for ny bru inntil det er gitt signal om kva funksjon leia har i dag og kva funksjon den eventuelt vil kunne ha i framtida.



Museum vest – Utdrag

Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Søknaden gjeld Nørdre Vaulen i Herøy kommune. På grunn av planområdet store omfang føretrekk me at tiltak blir førelagde oss på detaljreguleringsnivå. Då vil truleg planane også være meir konkrete i utforming og omfang.

Me varslar allereie no at me truleg kjem til å fremja krav om marinarkeologiske registreringar under utarbeiding av reguleringsplan.



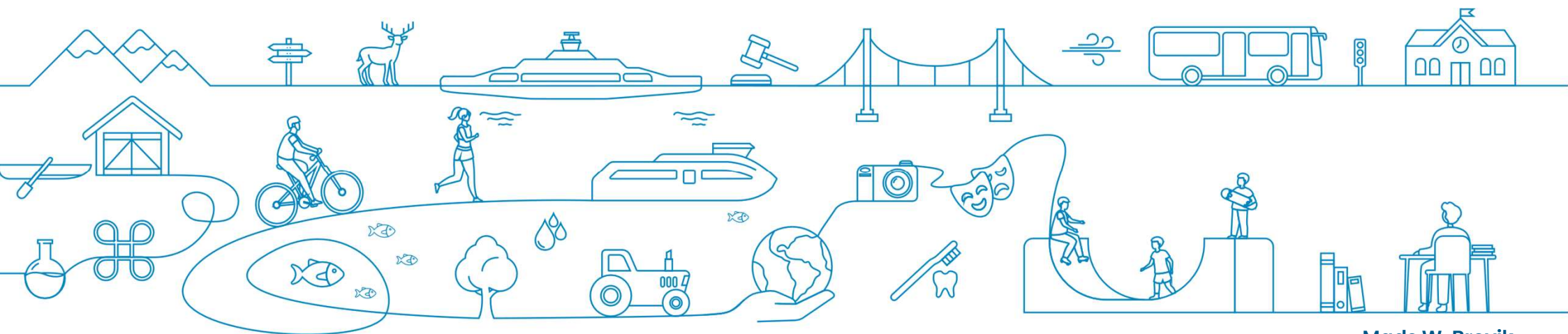
Politisk sak: Vidare planlegging for kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune, fv. 5876

- Samferdselsutvalet, 12.03.2025
- Fylkesutvalet, 08.04.2025
- Fylkestinget: 24.04.2025



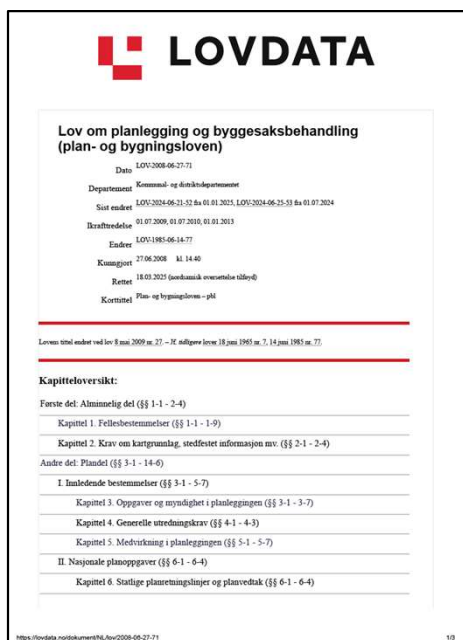
Møre og Romsdal
fylkeskommune

Rammeverk og medverknad



Mads W. Brevik

Rammeverk



Juridisk rammeverk som regulerer all fysisk planlegging i Noreg.



Styringsverktøy som uttrykker regjeringa sine forventningar til regional og kommunal planlegging.



Konkretiserer korleis nasjonale føringar og lovkrav skal praktiserast i fylket.

Klima i media

Her er Norges største naturinngrep

Over hele landet bygges naturen ned. For første gang kan du nå se hvor i ditt distrikt mest natur har gått tapt.



Dette er noen av de største inngrepene NRKs kartlegging har avdekket. Se før/etter-bilder og les om hvert enkelt inngrep lengre ned i saken.

FOTO: NORGE I BILDER / KARTVERKET

Anne Linn Kumano-Ensbj
Journalist

Ruben Solvang
Journalist

Ruben Grøndahl Utaker
Journalist

Su Thet Mon
Journalist

Mads Nyborg Støstad
Journalist

Publisert 30. jan. kl. 16:12
Oppdatert 31. jan. kl. 15:29

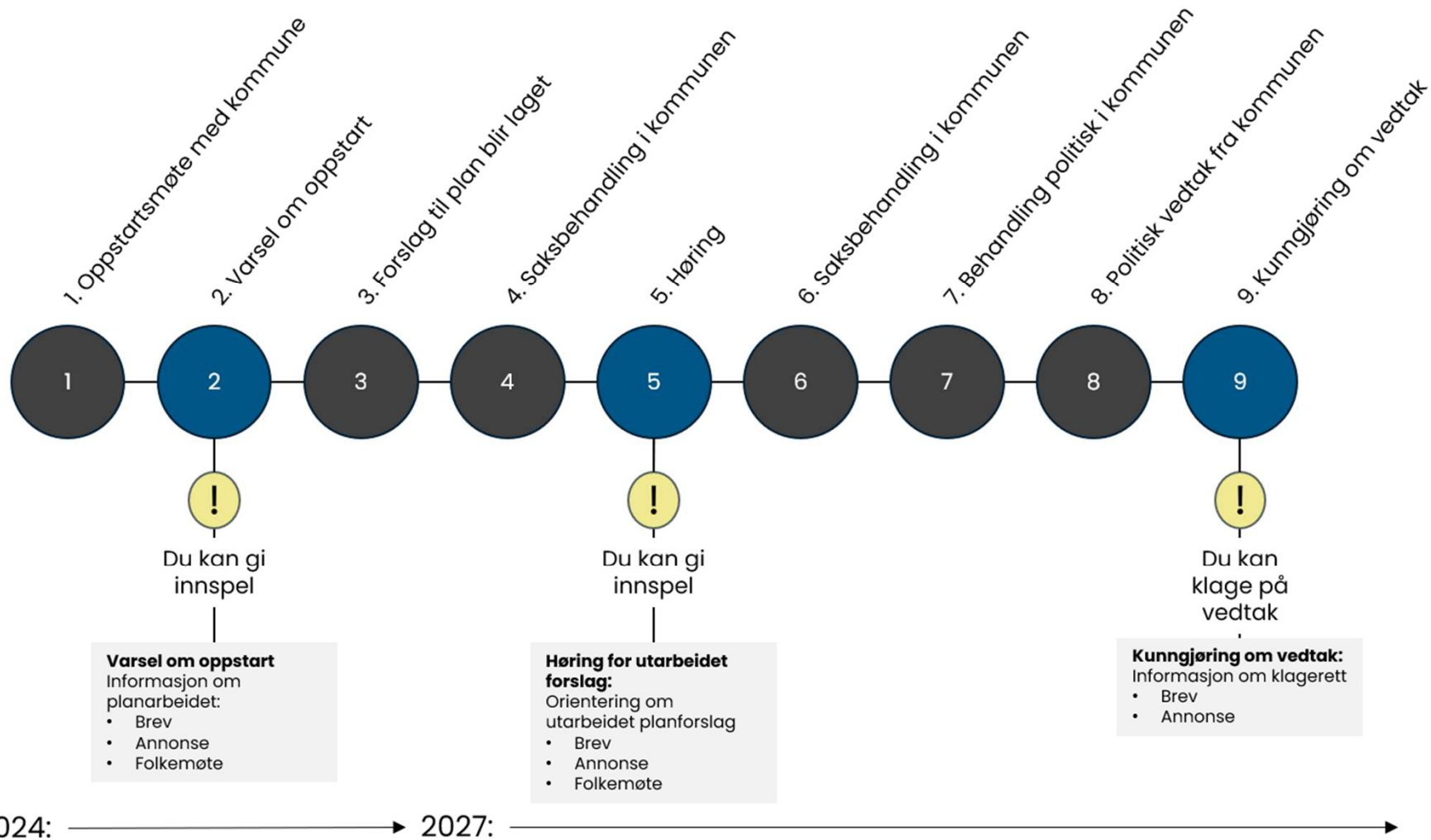


I denne saken kan du se bilder av de største naturinngrepene i [Oslo](#), [Rogaland](#), [Møre og Romsdal](#), [Nordland](#), [Østfold](#), [Akershus](#), [Buskerud](#), [Innlandet](#), [Vestfold](#), [Telemark](#), [Agder](#), [Vestland](#), [Trøndelag](#), [Troms](#) eller [Finnmark](#). Du kan også [søke opp ditt eget nabolag](#).



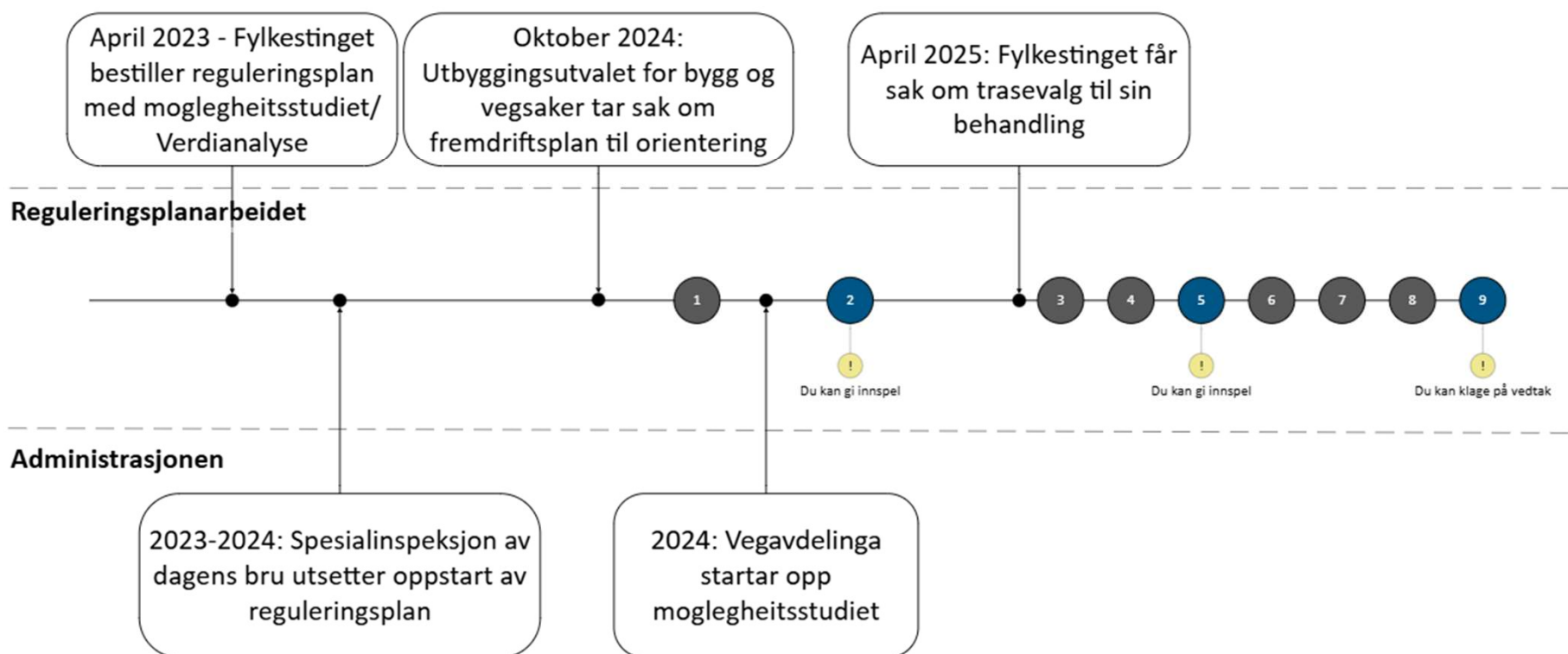
Møre og Romsdal
fylkeskommune

Medverkna



Proessen

Politiske utval i fylkeskommunen



Omsyn i planleggingsfasen



Mange omsyn som ein må ta omsyn til:

- Lovpålagde omsyn og vurderingar
- Miljø- og naturomsyn
- Samfunnsmessige omsyn
- Tekniske og økonomiske vurderingar
- Forvaltningsmessige forhold

Politisk behandlinger i fylkeskommunen

30. april: Administrasjonen tilrår å utsette bygginga av Fv. 60 i Volda/Stranda kommune.

Sjokkrapport om vegstandarden: Skyver Norges fjerde dårligste veg langt fram i tid

April 30, 2025 | Geir Strand @ Møre-Nytt

Vegen mellom Hellesylt og Grodås er kåret til Norges fjerde dårligste veg. Nå foreslår samferdselsdirektøren i fylket å utsette bygginga av ny veg til 2029. Kanskje lengre.

Det dreier seg om strekninga Tomasgard-Røyhus på fylkesveg 60. Den har en lengde på 13,5 kilometer. Reguleringsarbeidet pågår. Vegen er en viktig transportåre mellom Volda/Ørsta og Stranda.



Utklipp: Møre-Nytt

5.-6. Mai: Samferdselsutvalget går imot administrasjonen sine tilrådingar

Gir grønt lys for fylket sin verste veg



Utklipp: Sunnmørsposten

Budsjettprioritering og fylkesveg



Verknader for andre tenesteområde

- Vedtak om satsing på fylkesveg påverkar heile fylkesbudsjettet
- Meir pengar til veg kan bety mindre til:
 - Vidaregåande opplæring
 - Tannhelse
 - Kollektivtrafikk
- Utbetring av éi vegstrekning kan gå på kostnad av andre.

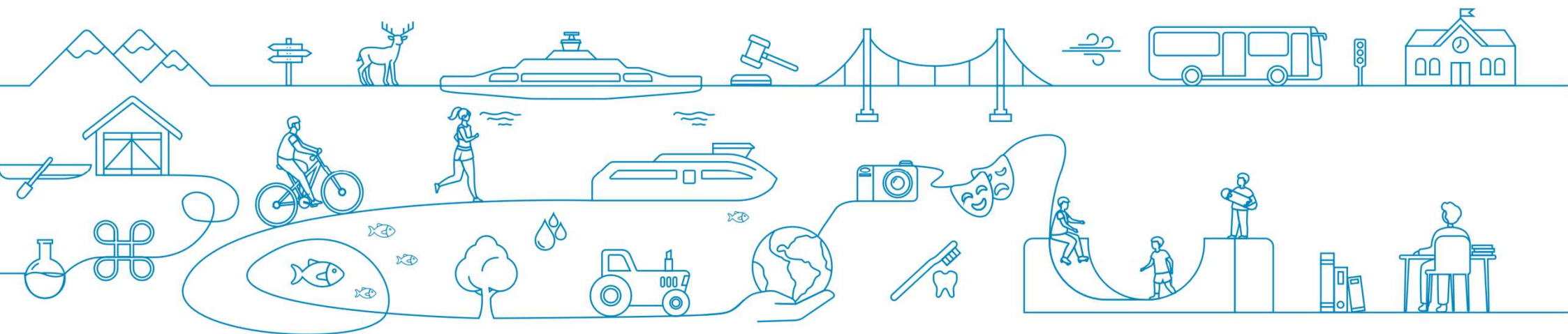
Oppsummering av rammeverk og medverknad

- Lokalsamfunnet skal involverast, og deira synspunkt skal takast på alvor. Men det gir ikkje rett til å få sine innspel høyrte. Vi må gjere heilskaplege vurderingar og balansere lokale interesser med overordna samfunnsmål – og nokre gonger betyr det at vi må gå imot lokale interesser og ønskjer.
- For lokalsamfunnet handlar dette om meir enn berre bygningar – det handlar om heim, identitet og tilhøyrse, dette må vi anerkjenne. Men vi har samtidig ansvar for å ivareta natur som er verdifull langt utover det lokale. Vi har sett på alternative løysingar og mogelege avbøtande tiltak. Men i denne saka er vi komne til at omsynet til natur må vege tyngst – sjølv om det skaper konflikt.
- Naturomsyn er ikkje eit val – det er lovpålagt, strategisk forankra og fagleg grunngjeve. Samtidig veit vi at slike prosessar krev tillit. Den tilliten byggjer vi ikkje ved å love medhald, men ved å vere opne om prosessen og ærlege om avgjerdene. Vi ønskjer alltid å finne løysingar som reduserer konflikt – men når det ikkje er mogeleg, må vi vere tydelege på kvifor vi gjer som vi gjer.
- Vår tilråding til fylkestinget er basert på dei rammene vi skal og må jobbe innanfor. Fylkestinget kan velje å gå imot vår tilråding.



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Moglegheitsstudie: Alternativ 1,2 og 8

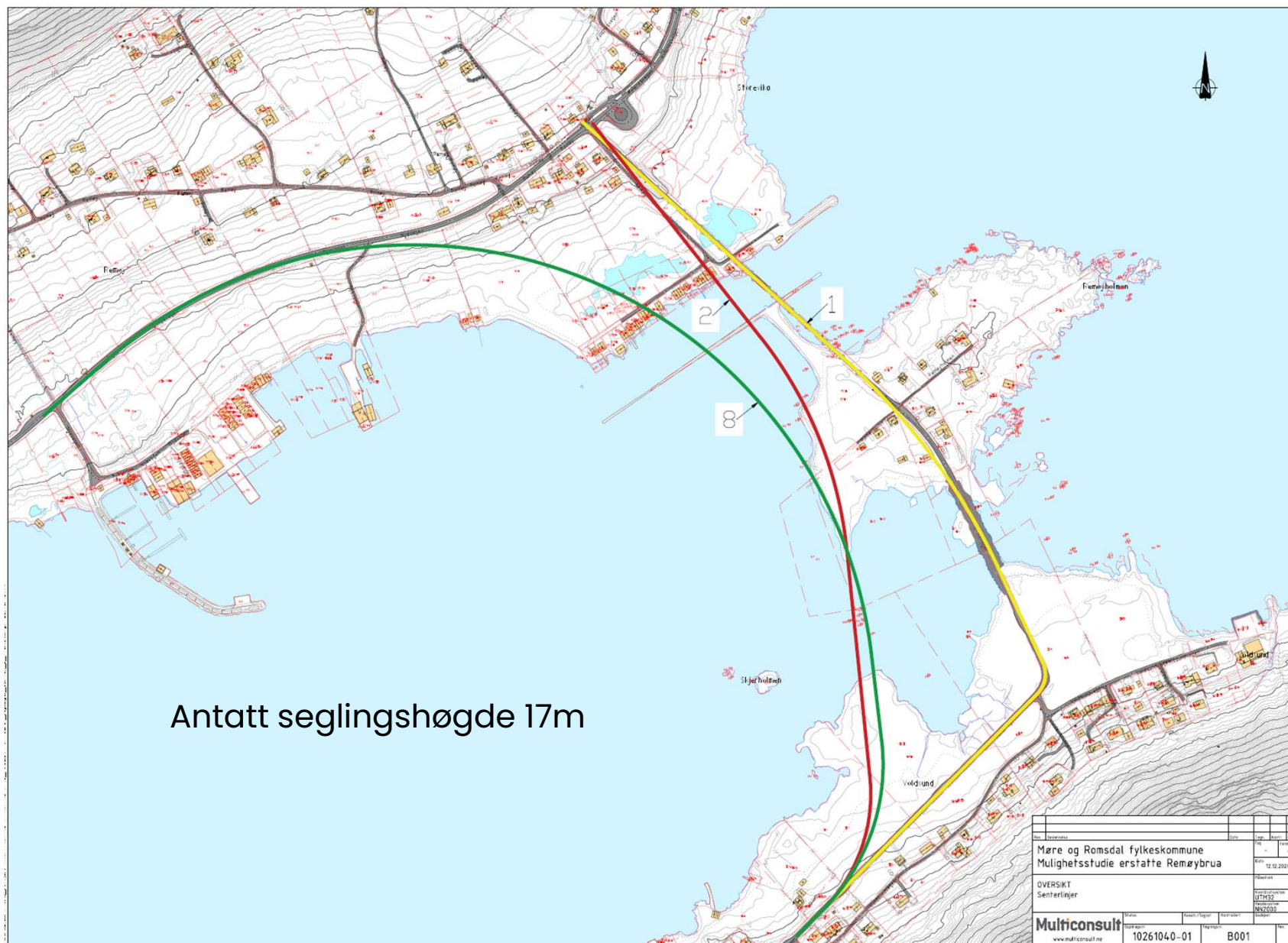


Moglegheitsstudie

- Overordna utgreiing som vurderer ulike alternativ og løysingar for eit prosjekt eller tiltak før det eventuelt startar opp.
- Identifisere behov, moglegheiter, utfordringar og potensielle konsekvensar, slik at beslutningstakarar får eit godt grunnlag.

Vurderingskriterier

- 01 : Framkomeligheit og trafikksikkerheit for mye trafikantar
- 02: Framkomeligheit for ny veg
- 03: Klimagassutslepp
- 04: Konsekvensar for natur-landskap og kulturverdiar
- 05: Framkomeligheit på sjø
- 06: Kostnader
- 07: Risiko – Teknisk gjennomførbarheit
- 08: Risiko – Grunnforhold
- 09: Risiko – Gjennomføring og framdrift i planprosessen





Alternativ 1



Brulengde: 334m

Alternativ 2



Brulengde: 361m

Alternativ 8



Brulengde: 431m

K.03 Klimagass og K.06 Kostnader

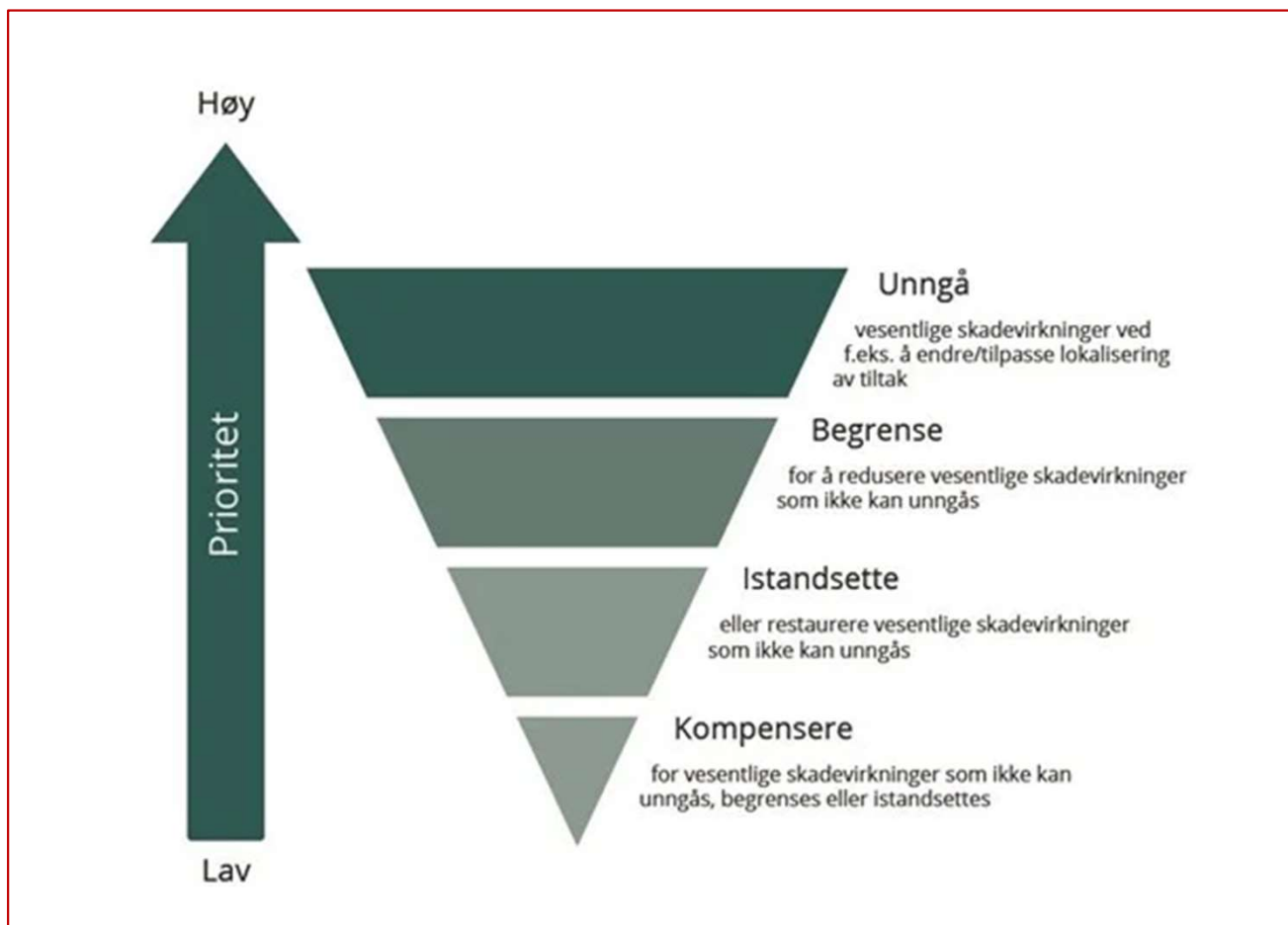
	Alt 1	Alt 2	Alt 8
Brulengde	337 m	361 m	431 m
K.06 Kostnader (P50), 40% usikkerheit	893 MNOK	878 MNOK	964 MNOK
K.03 Klimagass Utslepp	6704 Tonn Co2-eq	6845 Tonn Co2-eq	7938 Tonn Co2-eq



K.04 Konsekvensar og avbøtande tiltak for natur, landskap og kultur

- Areal er ein begrensa ressurs.
- Fylkeskommunen har mål om å stanse tap av arter og naturtypar, bevare viktige landskap og redusere tap av kulturminne og kulturmiljø.
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging i 2023–2027 har ambisiøse mål for klima, miljø og jordvern.

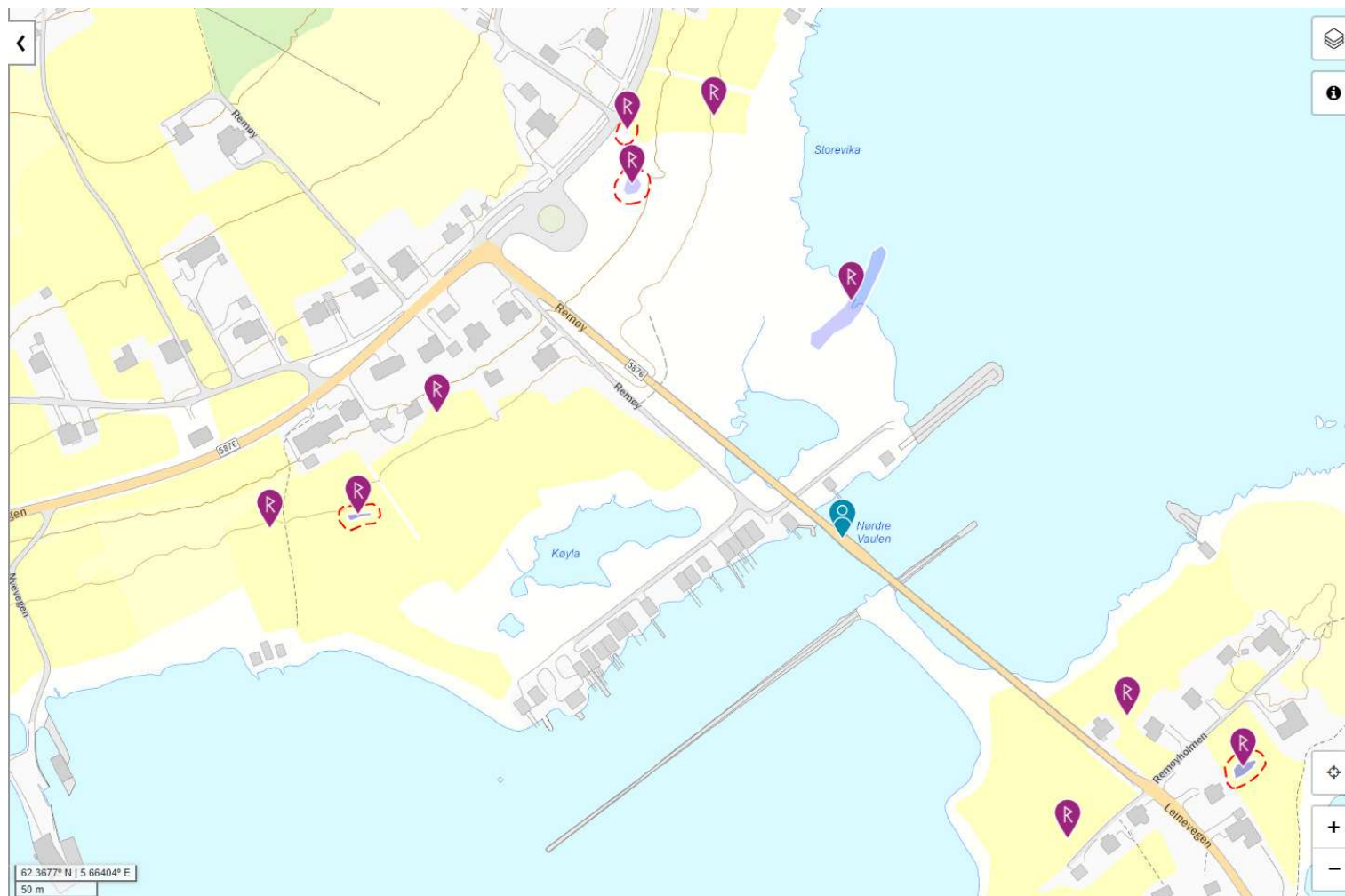
Figur frå Miljødir. Handbok M-1941.



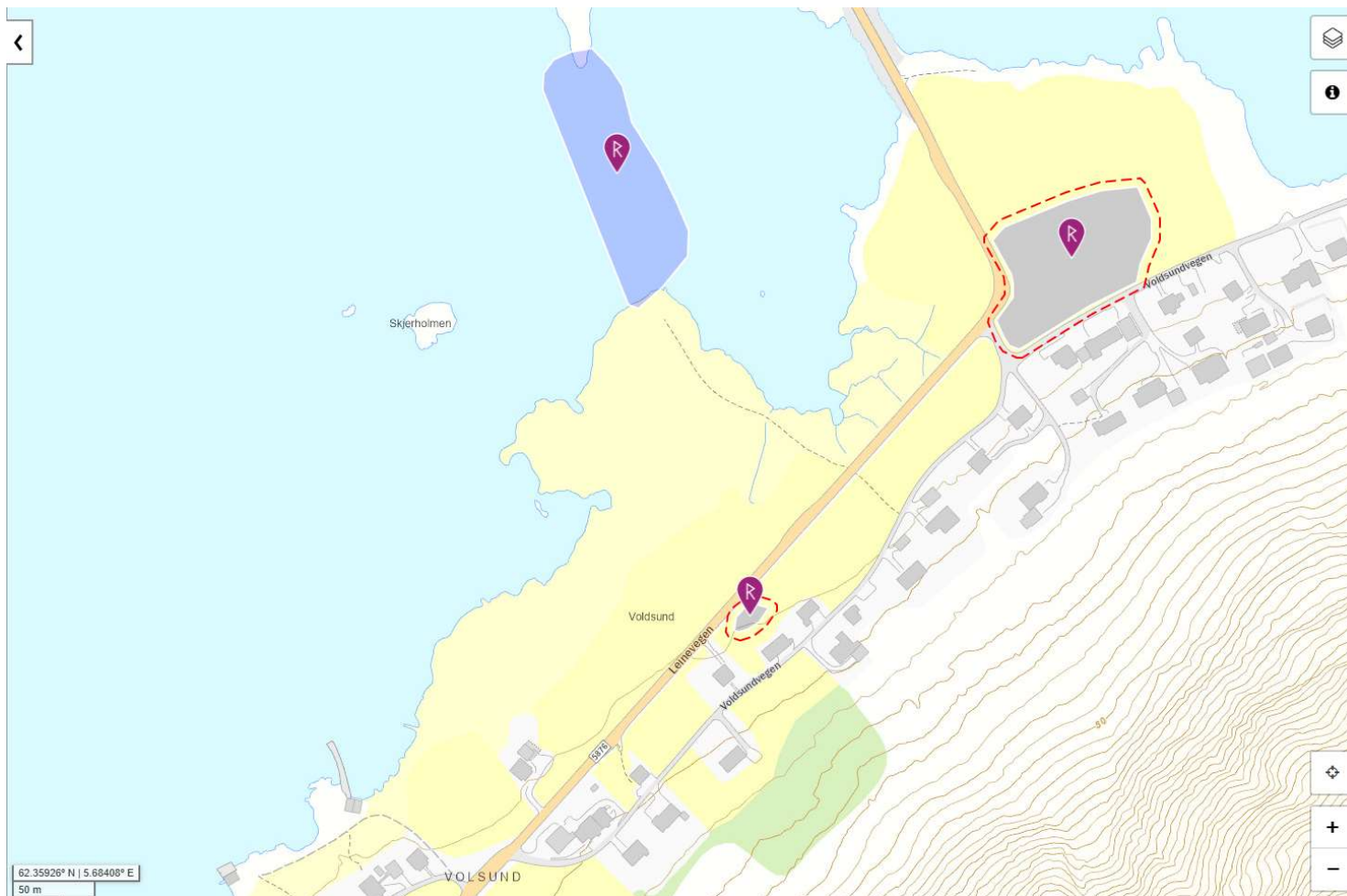
Døme på relevante avbøtande og kompensierende tiltak for ny vegkryssing, som bør følgast opp og avklarast i reguleringsplanprosessen (utdrag frå mogl.studie):

- For å redusere det samla arealbeslaget og negative visuelle verknader for landskapsbilde, bør det velgast løysingar som minimerer fyllingsutslag både på jordbruksjord og i sjø. Bruutforminger som har god landskapstilpasning velgast.
- Vegskrånningar som skal revegeterast legger til rette for pollinatorvenlege planteartar, sjå Nasjonal pollinatorstrategi.
- Ny veg på fylling mellom Voldsund og Remøyholmen planleggast med rør/kulvert av tilstrekkeleg dimensjon, for å rette opp og forbetre vann utvekslingen mellom Rundafjorden og Holmefjorden, slik at tilstanden i vannforekomstane kan bedrast.
- Ved fjerning av veg på fylling til Remøyholmen, restaurerast dei grunne blautbotnsområda i sjø og strandeng-strandsumpområda slik at tilstanden til rødlista naturtypar i strandsonen bedrast, gode fuglehabitater for trua artar reparerast og opprettholdast, slik at også landskapsøkologiske nettverk i regionen kan styrkes. Plan for restaurering bør utarbeidast som del av reguleringsplanen.
- Toppdekke frå naturbeitemarkene og strandengene bør mellomlagrast med tanke på å reetablere eller restaurere naturtypen annet sted.
- Deler av dagens fylkesveg på Voldsund, bør tilbakeførast til jordbruksareal. Matjord skal som hovedregel gjenbrukast som jordressurs i landbruket, og det må utarbeidast ein massehåndteringsplan som sikrar at matjorda kommer landbruket til gode.

Kulturminnar – Remøya – Remøyholmen



Kulturminnar – Voldsund



Alternativ 1 og 2:

Tabell 9-1. Oversikt over fordeler og ulemper ved alternativ 1 og 2, sammenliknet med hverandre.

	Fordeler	Ulemper
Alternativ 1	- Kjent trasé – mindre permanente inngrep i nye naturområder og trolig ok grunnforhold. - Ikke avhengig av evt. tiltak på dagens <u>Remøybru</u> som følge av tilstandsforverring i anleggsfasen. - Kan vurdere å gjenbruke masser fra dagens <u>Remøybru</u>.	- Midlertidig naturinngrep på <u>Remøyholmen</u> og <u>Remøya</u> i anleggsfasen. - Ulempe med stengt seilingsled i anleggsfasen. - Nærføring til kulturminner (med stor/svært stor verdi) i 90-graders sving på <u>Leinøya</u>.
Alternativ 2	- Skjermer bebyggelsen midt på <u>Remøyholmen</u> mer enn alternativ 1. - Ny kortere trasé. - Kan gjenopprette natur rundt dagens trasé gjennom restaureringstiltak.	Inngrep i nytt naturområde (med stor/svært stor verdi) ved etablering av ny fylling mellom Leinøya og Remøyholmen.

Oversikten over fordeler og ulemper viser at valget mellom alternativ 1 og 2 i stor grad handler om hensyn til naturverdier som berøres, og en avveining mellom betydningen av midlertidige og permanente nye inngrep, samt verdien av avbøtende tiltak og gjenoppretting av naturområder i og nær dagens trasé. Nærføring til bebyggelsen på Remøyholmen er også ulik i alternativene. Alternativ 1 har en ulempe med lavere seilingshøyde i anleggsfasen.

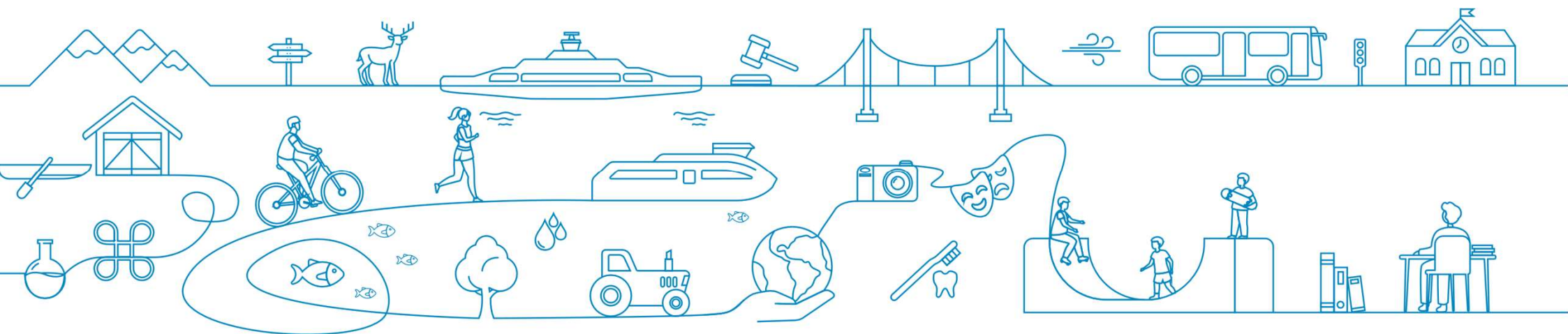
Utdrag frå saksfremlegg

- **Moglegheit for å rive dagens Remøybru tidlegare.** Pga. usikkerheit rundt bereevna, kan riving av brua før ny er på plass, vere naudsynt. Om dagens trasé blir valt, må det etablerast ein interimsveg/bru i byggefasen. Dette er tatt omsyn til i moglegheitsstudiet og avklart å vere gjennomførbart.
- **Størst moglegheit for å optimalisere løysing.** M.a. kan ein velje å ikkje utbetre dagens veg og berre bygge ny bru/fylling. Moglegheitsstudiet identifiserer eit stort potensiale for å spare kostnader og redusere klimapåverknad dersom seglingshøgde kan settast lågare enn for dagens Remøybru på 17 meter. I tillegg vil ei lågare seglingshøgde for dagens trasé redusere inngrep på bustader på Remøyholmen.
- Alternativet har den antatte lågaste risikoen knytt til bygging og planlegging då veglinja er kjent.
- **Mindre konsekvens for natur-, landskap-, og kulturverdiar då det i stor grad er eksisterande infrastruktur som blir utbetra.**
- Ny trasé kan i stor grad tilpassast ulike seglingshøgder. Ei lav bru eller fylling vil vel å merke gje dårlegare framkome på sjø.
- Dagens trasé vil kunne legge til rette for ei trafikktrygg løysing og god framkome på veg, m.a. ved å bygge gang- og sykkelveg. Dette gjeld vel å merke for nesten alle alternativa i moglegheitsstudiet.
- I anslaget er det lagt til grunn 17 meter seglingshøgde på brua, som Fylkeskommunedirektøren meiner må vere maksimal høgde på ny bru. Venta kostnad for ny bru i dagens trasé (alternativ 1) er med slik høgde estimert til om lag 890 mill. kroner (inkl. ei stor usikkerheitsavsetning). Fleire av alternativa ligg tett opp til kvarandre i kostnadsanslaget. Innanfor anbefalt valt trasé kan ein finne fleire løysingar der spranget i kostnadene kan vere store. Utover optimalisering/kostnadsreduksjon i dagens trasé, vil det vere seglingshøgde som i hovudsak vil vere den dimensjonerande faktoren for kostnadsnivået.



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Folkemøte – Vedtak i FT



Fylkestinget, T 14/25 – Vidare planlegging for kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune, fv. 5876 – Vedtak

- 1. På bakgrunn av usikkerheit knytt til kostnader og konsekvensar ved alternativa, ber fylkestinget om at administrasjonen:**
 - Kvalitetssikrar og oppdaterer kostnadsoverslaga og konsekvensvurderingane for alternativ 1, 2 og 8.

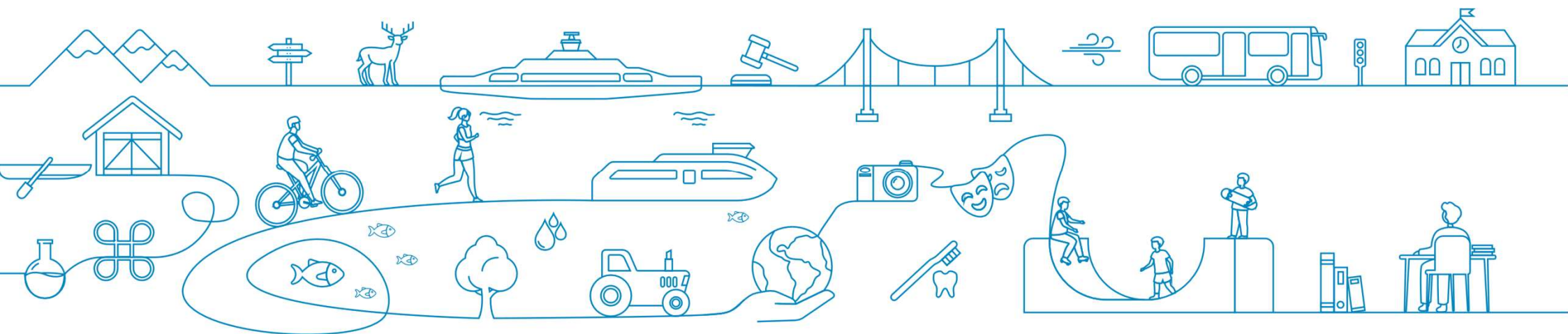
Dette skal inkludere:

 - investerings- og driftskostnader,
 - konsekvensar for natur, miljø og kulturminne,
 - kostnader og konsekvensar knytt til grunnnerverv, mogleg innløyising av eigedomar, samt kostnad knytt til eventuell endring av kommunedelplan
 - Vurderer tiltak for å redusere ulempene ved alternativ 1, særleg med omsyn til påverknad på busetnad og nærmiljø, i tett dialog med Kystverket.
- 2. Fylkestinget ønsker å sikre at alle partar opplever å bli høyrte, sett og inkludert i prosessen, og meiner difor det er rett å bruke litt meir tid før endeleg vedtak vert fatta.**
- 3. Saka skal leggjast fram for behandling i samferdselsutvalet, før ho kjem attende til fylkestinget til behandling.**
- 4. Fylkestinget ber fylkeskommunedirektøren gå i vidare dialog med Kystverket om behovet for seglingshøgda til brua, for å redusere kostnadane på prosjektet. Ei eventuell lågare seglingshøgde må vere høg nok til at redningsskøyta går under, slik at beredskapsfunksjonen ikkje blir svekka.**



Møre og Romsdal
fylkeskommune

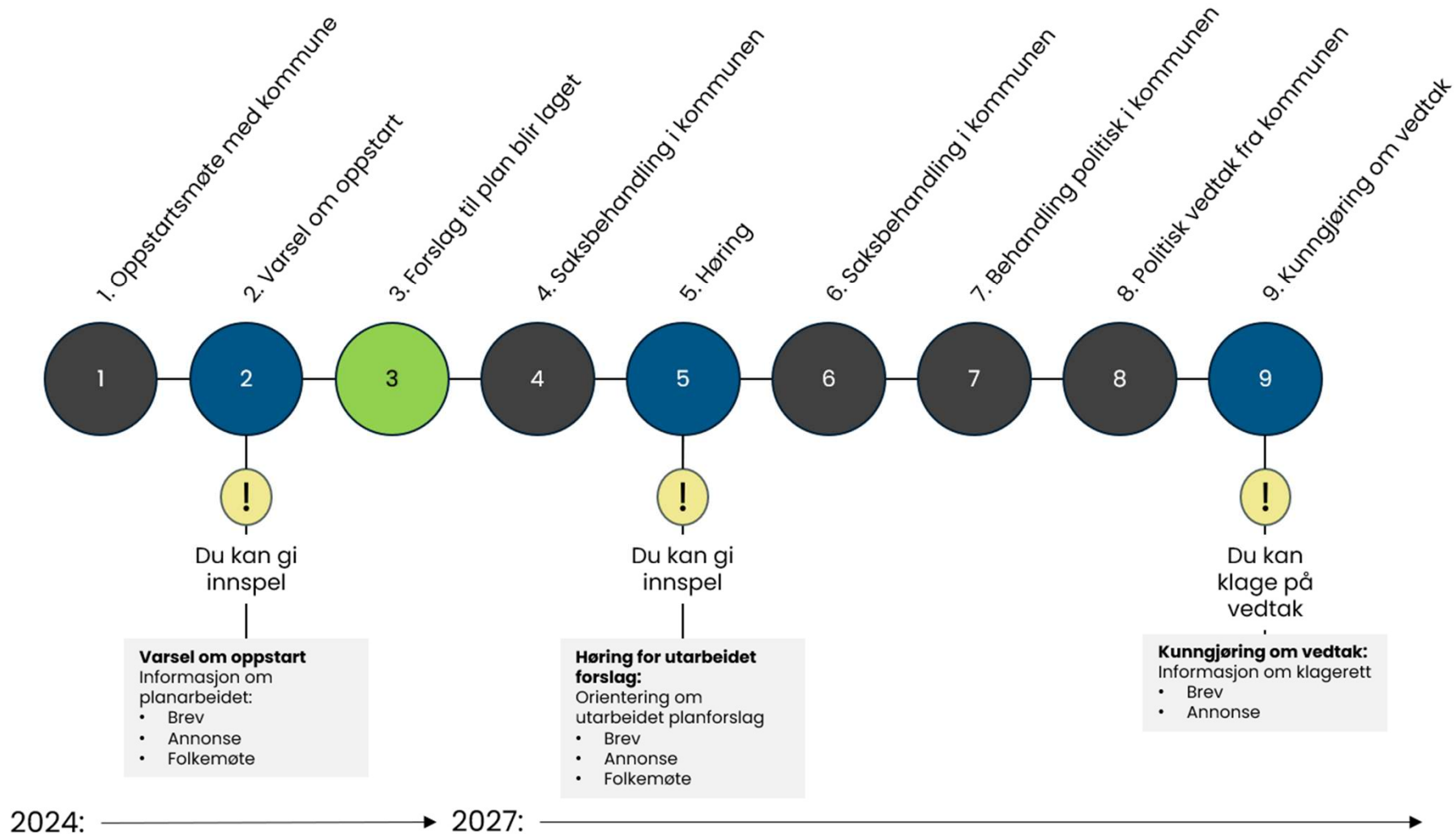
Vegen vidare



Kortsiktig framdriftsplan

- Administrasjonen legg fram politisk sak til Samferdselsutvalet – Fylkesutvalet og Fylkestinget i mai/juni. Administrasjonen vil legge fram ytterlegare informasjon til politikarane, om dei ulike alternativane. Målet er eit val av traseval på fylkestinget 10.–11. juni.
- Det er eit håp om ei avgjerd om seglingshøgd i løpet av sommaren. Eg kjem tilbake med dette angående seglingshøgd.
- Signering av kontrakt med konsulent for vidare planlegging av bru. Forbehold val av traseval.
- Dersom traseval ikkje blir gjort 10.–11. juni, vil neste moglegheit vere 14.–15. oktober. Dette vil forseinke oppstart av konsulentarbeidet.

Medverknad



Seglingshøgde



- Folkemøte 14. mai på Rådhuset i Fosnavågen kl. 18:00
- Viktig å avgjere framtidig seglingshøgde då dette påverkar bruhøgde, brulengde, m.m. Multiconsult utarbeider skipsanalyse.
- Viktige aktørar er losbåt, redningsselskapet og fiskerinæringa, m.m.
- Kystverket er myndigheit for seglingshøgde. Dei deltek på folkemøtet 14. mai.

Viktig at næringa deltar og kommer med innspill på framtidig seglingshøgde

Naturkartlegging og konsekvensutgreiing



blir gjennomført av Multiconsult Norge AS.

Oppstart av naturkartlegging i mai/juni og omfattar kartlegging av:

- naturtypar
- artsmangfald
- fugleteljing
- framande artar
- m.m.

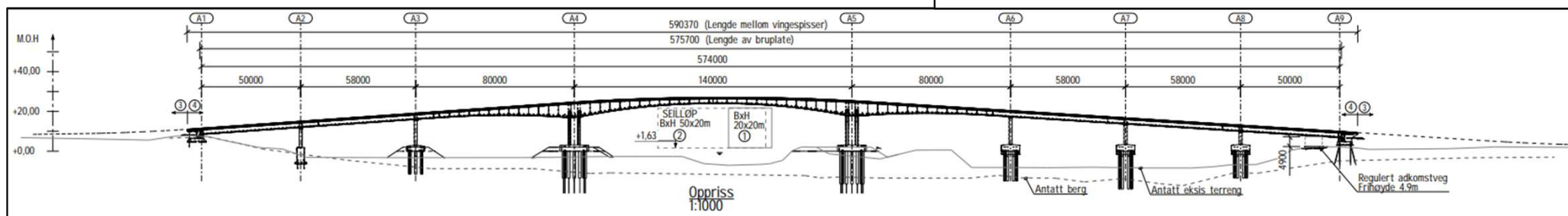
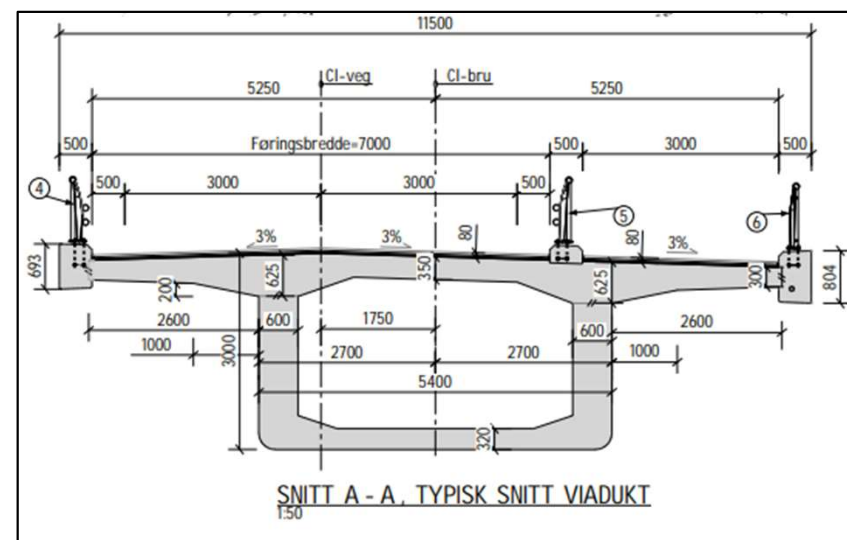
Multiconsult varslar grunneigarar før oppstart.

Konsekvensutgreiinga er ein del av reguleringsplanarbeidet og vil bli fullført i samspel med plandokumenta.

Forprosjekt konstruksjon

Forprosjektrapporten skal synleggjere:

- Konstruksjonstype
- Materialval
- Fundamentering
- Utrekningar av klimagassutslepp
- Anslå mengder til nytt anslag



*Tegninger fra Nerlandsøybrua

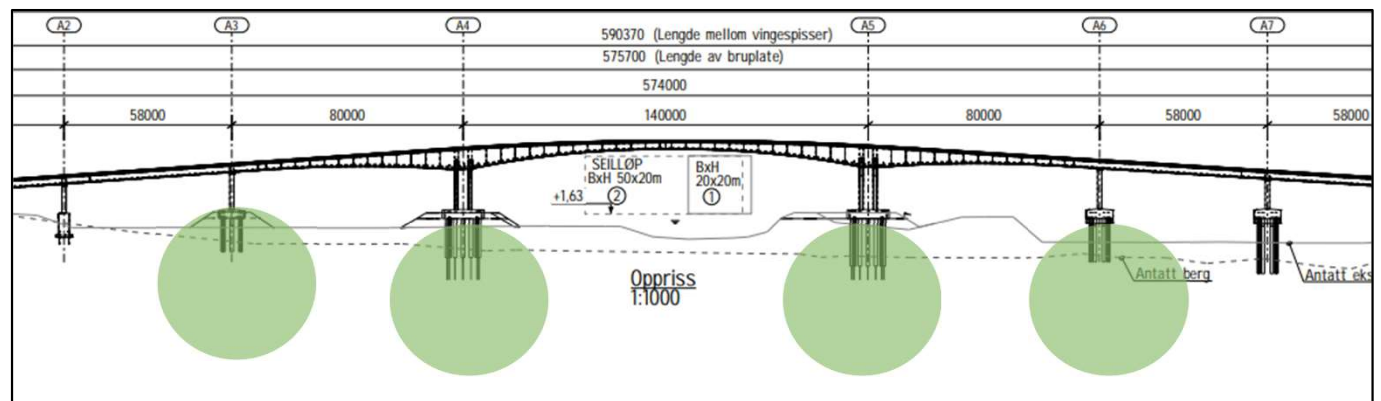
Grunnundersøkingar



Skal dokumentere grunnforhold. Viktige punkt å undersøke:

- Område brua er planlagt
- Kartlegge marin leire
- Kartlegge moglege fareområde for områdeskred

Oppstart ikkje sett. Grunneigarar vil bli varsla.



Kontorarbeid

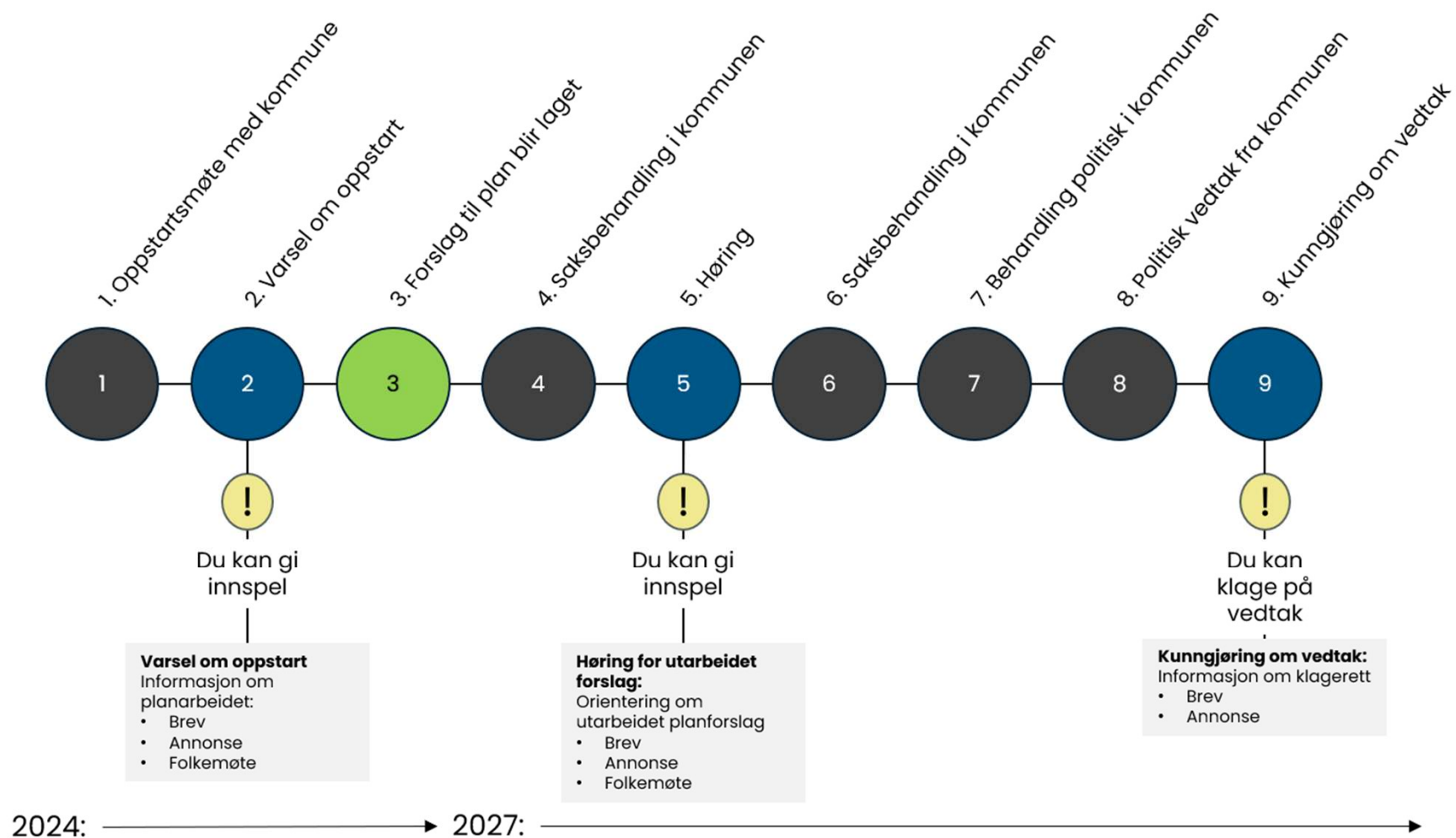


Døme på kontorarbeid i planlegging av ny veg (reguleringsplan):

- Utforming av veglinje
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
- Konsekvensutgreiingar (KU) for naturmangfald
- Trafikkanalysar og kapasitetsberekningar
- Vurdering av støy, luft og andre miljøverknader
- Arealplanlegging og utforming av plankart og føresegner

Lista er ikkje uttømmande

Prosess



Dialog med berørte og grunneigarar



Døme på oppgåver med grunneigarkontakt i reguleringsplanarbeid:

- Informasjonsmøte om planoppstart og planprosess
- Dialog om avståing av grunn eller behov for innløyising
- Samtalar om tilkomst til boligar/eigendomar
- Drøfting av konsekvensar for jordbruk, bustader eller næring
- Presentasjon av forslag til veglinje og tekniske løysinga



Informasjonsbehov



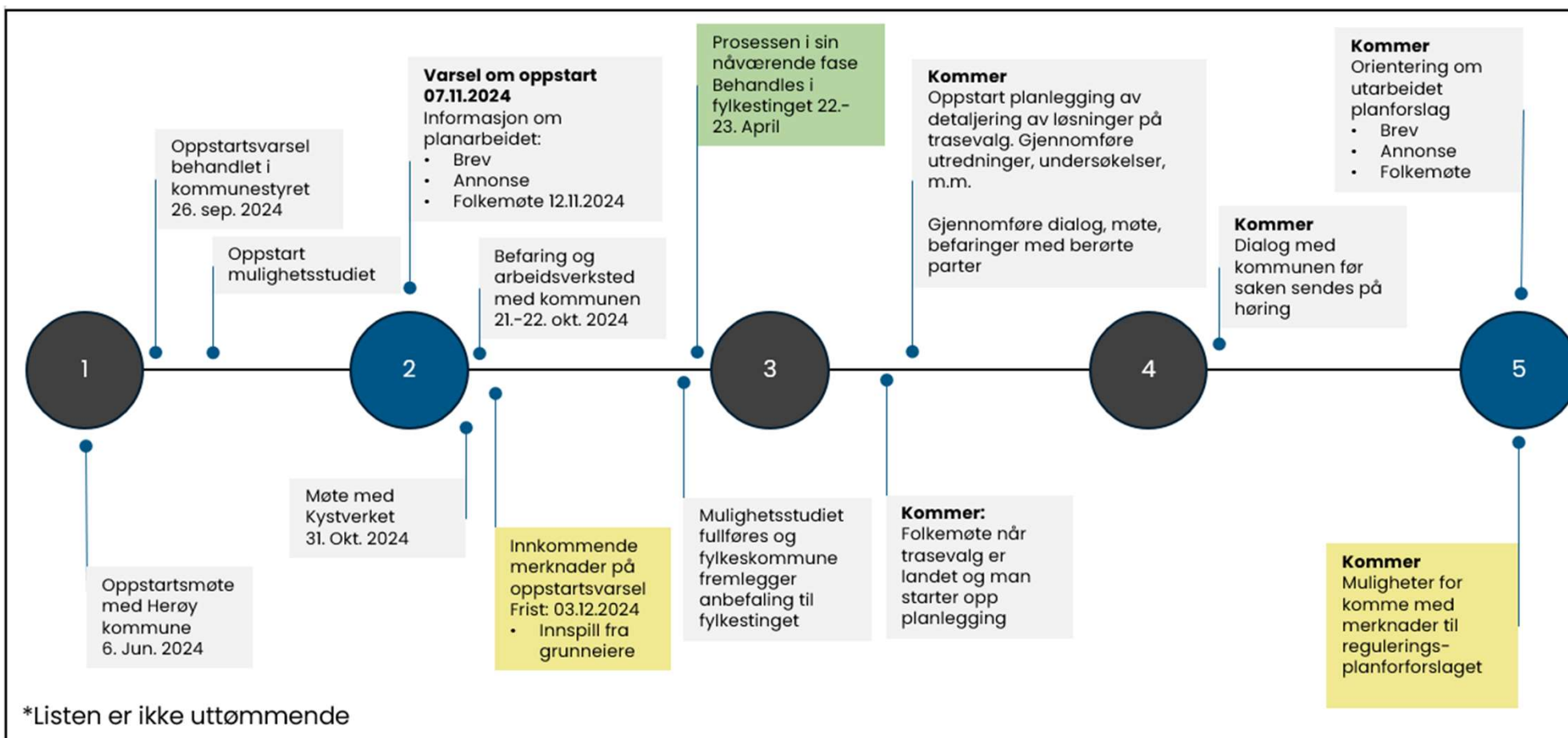
Alle har ulike behov for informasjon

- Nokon vil vite alt i detalj
- Andre vil berre vite det som påverkar deira eigedom
- Nokon ønskjer berre hovudpunkt
- Nokon ønskjer dialog, andre føretrekk e-post
- Nokon kan oppleva det som mas/støy

Framdrift

- Vi må ha eit vedtak om traseval for å fortsette planlegginga.
- Vi må hente inn konsulentar til å gjere dei undersøkingane/kontorarbeidet/rapportane som reguleringsplanen krev.
- Vi må starte med forprosjekt for konstruksjon for å deretter teikne veglinje. Det er mykje papirarbeid som skal gjerast, det vil vere periodar der informasjonen frå prosjektet vil vere minimal, men vi vil leggje ut informasjon på vår prosjektside.
- Det er vanskeleg for oss utan eit vedtak på noverande tidspunkt å gi ein konkret informasjonsplan.

Videre medvirkning



Kommunikasjonsplan

Målgruppe	Kommunikasjonsmetode	Hyppigheit
Berørte partar	Direkte møter, brev, befaringar, skriftleg varsel	Ved milepælar
Grunneigarar	Brev, befaringar og møteinnkallingar	Ved milepælar
Naboar	Informasjonsmøter	Ved behov
Brukarar av vegen	Prosjektside	Ved endringar

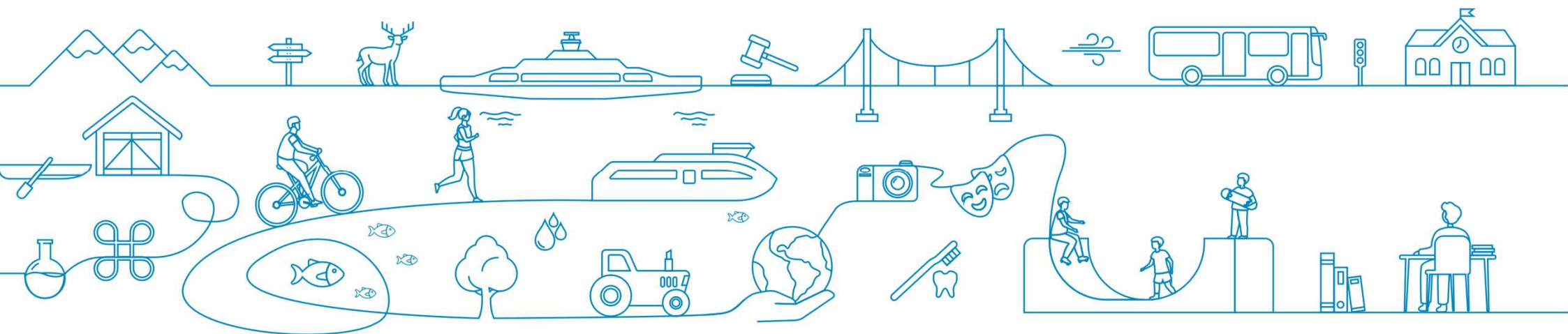
- Prosjektet vil saman med konsulent utarbeide ein kommunikasjonsplan.
- Planen vil ha målgruppe, kommunikasjonsmetode og hyppigheit.
- Vi må leggje denne opp i samsvar med framdriftsplanen som konsulenten legg opp til.

*Tabellen er eit døme på kommunikasjonsplan



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Grunnerverv



Grunnervervare i fylkeskommunen

- Fylkeskommunen har to grunnervervare som jobbar med grunneigarkontakt dagleg.
- Sandra var med på folkemøtet som ble avholdt i november
- Begge to er i mammafermisjon til tidlegast oktober 2025. Inntil da er det vi som ivareteke dette på prosjektet
- Nye Veier har lagt ut bra informasjon om grunnerverv i samferdselsprosjekt på sine heimesida.

<https://www.nyeveier.no/beroerte/grunnerverv/>

Grunnerverv

Grunnervervaren er grunneigar sin representant, som skal sikre at grunneigar får det ho/han har krav på

Grunnerverv – skaffe tilgang på areal som trengs til ny bru/kryssing med tilhøyrande veganlegg

Inngå avtaler om kjøp, midlertidig bruk/leige av eigedom for bygging av veganlegg i tråd med vedtatt plan

Vederlagslova § 3: «Eigaren skal ha vederlag for avståing av eigedom og for skade eller ulempe på attverande eigedom»

- § 5 Salgsverdi – § 6 Bruksverdi – § 7 Gjenervervsverdi

Grunnerverv (gjenbruk frå forrige folkemøte)

- Dersom det blir aktuelt å kjøpe heile eigedommar – bustadeigedom
- Fylkeskommunen vil starte tidleg dialog med desse, med fokus på respektfull og rettferdig behandling, bistand i samband med reetablering, og tilstrekkeleg rettferdig økonomisk erstatning som dekker kjøp av ny tilsvarende bustad i området
- Når eigar sjølv bur i bustaden har han krav å få erstatta utgiftene i samband med kjøp av tilsvarende bustad (gjenerverv), dersom dei utgiftene er høgare enn salsverdien, og når gjenerverv er nødvendig for å holde eigaren skadeslaus.
- Ny kryssing er uavklart, og vi veit ikkje kva eigedommar som blir råka

Grunnerverv (gjenbruk fra forrige folkemøte)

- Reguleringsplan må først vedtakast
- Detaljer for den enkelte eigedom ofte gjenstand for forhandling i grunnavtalane
- Fylkeskommunen ønsker samtaler og synfaring med alle grunneigarane med sikte på å kome fram til frivilleg avtale
- Særlege omsyn på den enkelte eigedom
- Ikkje semje om kjøpekontrakt --> avtaleskjønn eller ekspropriasjon

Oppsummering

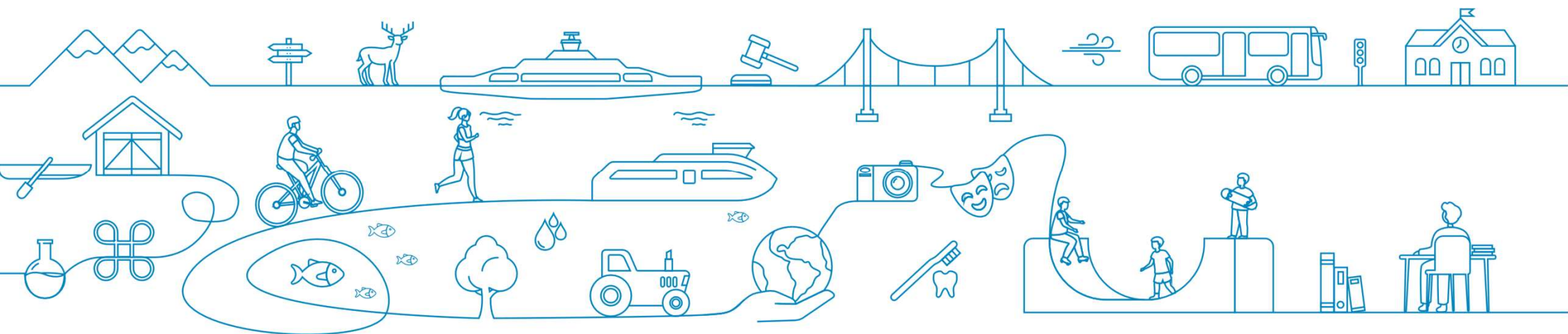
- Velkommen/bakgrunn
- Rammeverk og medverknad – Pbl, nasjonale føringar, fylkesstrategi, medverknad
- Moglegheitsstudie, alternativ 1, 2 og 8
- Vedtak i Fylkestinget
- Kva skjer etter vedtak i Fylkestinget – Veggen vidare
- Grunnerverv
- **Spørsmål og diskusjon**
- Avslutning



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Presentasjon og referat med hovedpunkt legges på prosjektsiden

<http://www.mrfylke.no/nordrevaulen>





Møre og Romsdal
fylkeskommune

Takk for oss

