

Referat – Folkemøte – Kryssing av Nørdre Vaulen

Sævik og Remøy bedehus 07.05.2025

Saksagenda for møtet:

AGENDA

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

Møre og Romsdal fylkeskommune ved prosjektleiar Ragnhild H. Relling og planleggingsleiar Mads Brevik orienterte om «Kryssing av Nørdre Vaulen». Presentasjonen varte i ca. 1t før det ble opna opp for spørsmål og svar. Folkemøtet starta 19:30 og ble avslutta rundt 22:00

Både presentasjonen og referatet blir lagt ut på prosjektsiden på MRFK:

www.mrfylke.no/nordrevaulen

Det ble i møtet innleiingsvis informert om at referatet ikkje er uttømmmande med tanke på alle spørsmål og svar men tar opp hovudpunkta i møtet.

PRESENTASJON MRFK:

Presentasjonen følger ved. Referatet gir utfyllande stikkord innan emna, men er ikkje uttømmmande:

Eksisterande bru;

I notat frå bruforvaltar lagt ved den politiske saken, er Remøybrua i dårleg forfatning. Den følges tett opp, og fleire av tiltaka for i år er lista opp i presentasjonen. Brua skal være sikker for trafikantar. Men vi kan ikkje forut si skade utviklinga og må signalisere at det er en risiko for at vi for eksempel må skrive ned bereevne eller gjere strakstiltak.

Politisk sak om trasevalg:

Fylkestinget bestilte i april 2023 ei utgreiing av alternative kryssingar som skulle erstatte dagens bru til Remøya. Det ble utført en spesialinspeksjon av brua sommaren 2023 for å sjekke om det var mogleg å utsette utskifting av brua. Spesialinspeksjonen ga ikkje opning for å utsetting og utarbeiding av områdeplan vart derfor starta sommaren 2024. For å ivareta nødvendig framdrift vart det bestemt at saka skulle leggjast fram for Fylkestinget i april 2025 for vedtak om traseval.

Moglegheitsstudie:

Multiconsult utført eit moglegheitsstudie der grovsiling av 8 alternativ førte til at tre alternativ vart arbeida i meir detalj og vart lagt fram i den politiske saken T 14/25 «Vidare planlegging for kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune, fv. 5876».

Reguleringsplan

Det ble tatt opp i møtet, merknader til områdeplan: Statsforvaltaren, Kystverket, Bebuare på Remøyholmen og Museum Vest.

Vedtak i Fylkestinget:

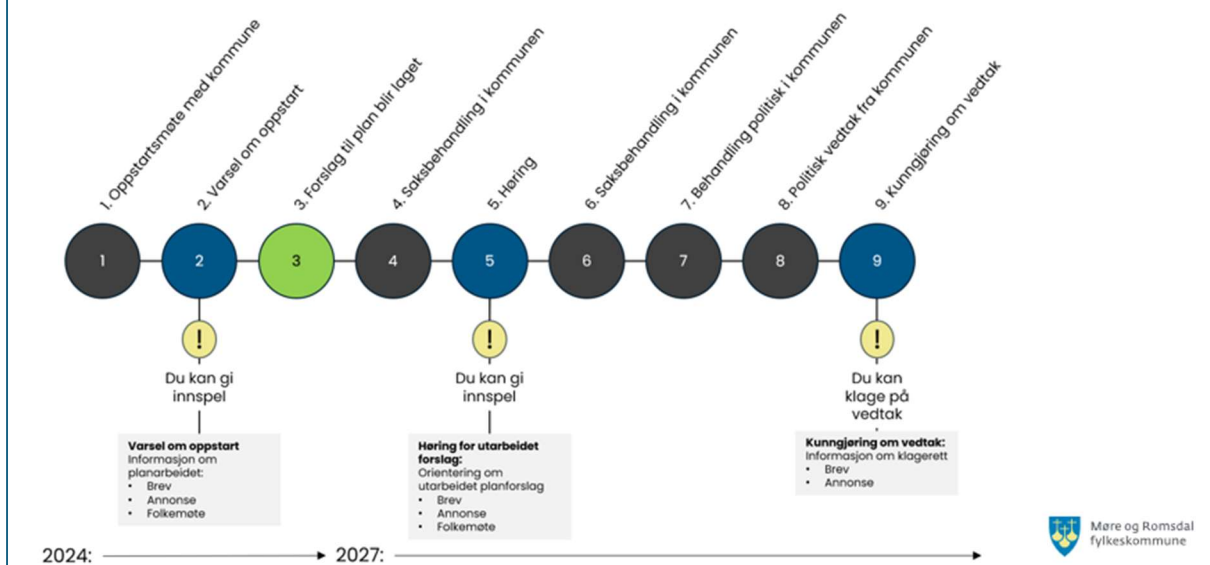
Fylkestinget, T 14/25 – Vidare planlegging for kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune, fv. 5876 – Vedtak

- 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 grunnverv, 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.**

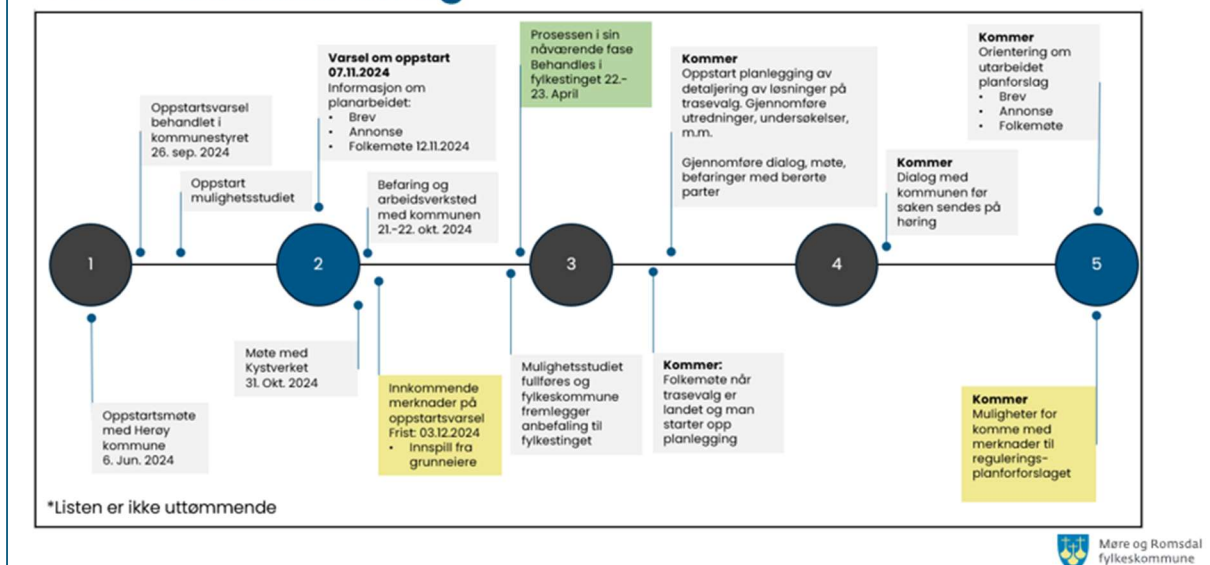
Vi arbeider med disse kulepunktene frå vedtak i Fylkestinget 25.04.2025. Vi arbeider mot å ta opp igjen saken i Fylkestinget i juni, forutsatt at vi får utreda tilstrekkeleg punkta i vedtaket slik at politikarane kan ta en beslutning. Vi arbeider med å kartlegge antall og størrelse på båtar og kvar dei går. Videre har vi dialog med Redningsskøyta rundt beredskap.

Vegen vidare:

Prosess



Videre medvirkning



Det er mykje som ligger under punkt 3, ikkje uttømmende:

- Seglingshøgde
- Grunnundersøkingar
- Forprosjekt konstruksjonar
- Hydrologi
- Kontorarbeid:
 - Utforming av veglinje
 - Risiko og sårbarheitsanalyse
 - Naturkartlegging og konsekvensutgreiing

- Trafikkanalysar og kapasitetsberekningar
- Vurdering av støy, luft og andre miljøverknader
- Arealplanlegging og utforming av plankart og føresegner
- Dialog med berørte og grunneigarar

SPØRSMÅL OG SVAR

Trasevalg – Hensyn:

Spørsmål:

- Fleire av dei berørte partene ønsker brua vest for Remøyholmen, for å skjerme bumiljø på Remøyholmen
- Det er for lite fokus på bumiljø og for mye fokus på naturmiljø. Naturen er tilpassingsdyktig.
- Alternativ 8 kan ha konsekvensar for eigedomar nord for alternativet, td høge murer. Dette kunne unngås ved å legge vegen på Remøysiden legges langs sjølinjen.
- For alternativ 2 kunne det f eks være mulig å legge vegen til eksisterande rundkjøring på Remøysida for å unngå å innløse hus.
- Det ble spurt om politikerne er klar over at alternativa kan gje utslag i at hus blir innløst.
- Alternativ 8 vil også berøre eigedomar, og at det blei framstilt i folkemøtet at alle ville ha alternativ 8, og at det ikkje nødvendigvis stemte.
- Vil Multiconsult revidere moglegheitsstudie og komme med nytt alternativ? Hvorfor blir ikke hensyn til hvor det bor folk vektlagt høyere.
- Det blir lite igjen av Remøyholmen dersom alternativ 1 (eksisterende linje) blir valgt og om det kan føre til innløsning av boliger og skremme folk vekk.
- Uansett valg av alternativ, så ønsker beboere på Remøyholmen at eksisterende veg fra Voldsund skal bestå, da springflo er et problem. Det kom frem i ett innlegg at Remøyholmen er ett fantastisk sted som er verdt å ta vare på
- Smal fylkesvegen på Leinøya, også om at bubilar kjører seg fast sommarstid.

MRFK svar:

- Fylkesvegen på Leinøya er utanfor dette prosjektet.
- Linjer for traseval er ikkje endelege veglinjer. Valt trase skal optimaliserast.
- For lokalsamfunnet handlar dette om meir enn berre bygningar – det handlar om heim, identitet og tilhørsle, 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.

- Alternativ 8 skil seg frå dei to andre alternativa med høgare kostnader og klimagassutslepp og kjem meir ugunstig ut med tanke på arealbruk. Videre vil her bli meir fundamentering i sjø samanlikna med dei andre alternativa.
- Alternativ 1 og 2 er meir lik på kostnader. Alternativ 1 har høgre kostnad på midlertidig veg men kortare bru, mens alternativ to har mindre kostnader til midlertidig veg og lengre bru.
- Tar innspela med i vidare planlegging

Medverknad - Reguleringsplan:

Spørsmål:

- Dårlig saksgang.
- Rask saksgang.
- Det foreligger ikke reguleringsplan ennå.
- For lite medverknad
- Føler dei ikkje har vorte høyrte
- Innspel frå lokale må komme før trasevalg og ikkje etter
- Viktig at lokalkjende får medverket om verforhold og fauna på Remøyholmen

MRFK svar:

- MRFK har forståelse for at saksgangen kan oppleves som rask.
- Utarbeiding av reguleringsplanen følger plan- og bygningslova. Denne prosessen inkluderer formelle høyringar og medverknad frå berørte partar. Første høyring vart gjennomført i november/desember 2024, der moglegheit til å kome med innspel vart varsla via brev og det vart arrangert folkemøte på Remøy bedehus for å informere om reguleringsplanen. Innbyggjarar i tilknytning til planområdet sende inn merknad, noko som vart teke inn når alternativa i moglegheitsstudiet vart utarbeidd og vurdert. Neste formelle høyring er etter at fylkeskommunen sender over forslag til reguleringsplan til Herøy kommune i 2027. Herøy kommune legg planen ut på offentlig høyring.
- Trasevalg er eit strategisk valg som fylkestinget avgjer.. Det kom klart frem på første folkemøtet at flere ønsket bru mot vest for å få brua vekk fra bebyggelse mm.
- Når trasevalg er valt og planarbeidet startar blir med dialog med berørte partar og grunneigarar.
- Det har kome inn eposter, brev mm som svarast ut etter kvart. Brev frå beboere på Remøyholmen og brev fra Herøy kommune vart lagt ved den politiske saken.

Politisk sak:

Spørsmål:

- Når skal saken opp igjen?
- Vil administrasjonen endre innstilling til saken etter innspel frå folkemøtet?

MRFK svar:

- Det ble orientert om at sak T14/25 Videre planlegging for kryssing av Nørde Vaulen i Herøy kommune, fv. 5876 ble utsatt i Fylkestinget 24.04.2025. MRFK orienterte i møtet at saken blir tatt opp i Fylkestinget i juni, forutsatt at administrasjonen får utredet tilstrekkelig kulepunktene i vedtaket.
- Administrasjonen vil ta en ny vurdering på innstilling, om det er kommet nye momenter som tilsier endring. Det ble signalisert i folkemøtet at mange av synspunktene som kom frem i møtet, er kommet både i merknader til områdeplanen, eposter, teams-møter og brev. Alle eposter og brev blir svart ut fortløpende.

Veglengder:

Spørsmål:

- Er det rett at alternativ 1 tar minst areal da den har den lengste traseen
- Er det feil i moglegheitsstudiet i utrekning av veglengder
- Kva inngår i lengde på traseene?
- Beregninger ble vist om veilengder
- Det er mogleg å ta vekk tilkomstveg frå alternativ 8 til Remøyholmen, som da forutset at eksisterande veg består.

MRFK svar:

- Kostnader til 1m veg er ikkje samanliknbart med kostnader til 1m bru. Anslagsvis kan kostnader for 1m veg verte rundt 0,5 mill kr, og for 1m bru frå rundt 0,5mill klr til 1 mil kr.
- Kostnader for midlertidig veger og tilkomstveger er med i alle alternativa og midlertidig bru er med i alternativ 1.
- Alternativ 1 har 1320 m lengde, alternativ 2 har 1120m og alternativ 3 har 1400m lengde. Dette er lengder på sjølve veglinjen.
- Skissene som er vist i moglegsstudiet viser ikkje endelige løysingar, men moglege løysingar. Dette skal arbeidast grundigare med i den vidare prosessen.
- I moglegheitsstudiet er det lagt til grunn at ved val av alternativ to og åtte at eksisterande veg til Remøyholmen skal fjernast og område tilbakeførast. Her må ein sjå på det med nødvendig gjennomstrøyming mellom Rundefjorden og Holmefjorden.

Kostnader:

Spørsmål:

- Er kostnader for å etablere og fjerne anleggsveier tatt med i kostnadsanslaget.
- Videre om grunnnerverr med i kostnadsanslaget. Videre om SF er orientert om dette.
- Videre om kostnader med ledningsanlegg.

- Det er mogleg å spare kostnader med å ikkje bygge tilkomstveg til Remøyholmen dersom alternativ 8 blir valt, men beholde eksisterande veg til Remøyholmen

MRFK svar:

- Anslaget er P50 (Den investeringskostnaden som gjer at det er like sannsynlig at man får et overforbruk som man får et underforbruk) med en usikkerhet på 40%, som er på dette tidlige stadiet i prosessen.
- Grunnerverv er ikkje med i anslaget. Forutsetningane for anslaget kjem klart fram i moglegheitsstudiet. Konsekvensane for grunneigarar er vurderte. Vi er i tidlegfase, og det er derfor ikkje mogleg å berekne kostnader knytt til grunnerverv. Det er anslått at grunnervervskostnadene ligg på ca. 1-3% av anslagssummen og er derfor ikkje utslagsgivande.

Riggareal:

Spørsmål:

- Kva er tenkt som riggområde. Remøyholmen er for liten til dette. Store riggarealer kjem til å øydelegge stedet.

MRFK svar:

Dette er ikke tatt stilling til nå, dette er ein del av reguleringsarbeida.

Klimagass-Naturmangfold-Kulturminner:

Spørsmål:

- Seint å starte kartlegging av naturmangfold nå, da det ved valg av trase legges vekt på bruk av areal.
- Er det tenkt på karbonlagring.
- Er utrekningar feil om klimagass i moglegheitsstudie?
- Kan alternativ 1 byggast da skissene viser veg til bustadar over områder markert som kulturminner.

MRFK svar:

- Det er i moglegheitsstudie starta på arbeidet med naturmangfold, og i sommar held arbeidet med feltkartleggingar fram. Konseptval nyttar konfliktanalyse basert på databasar frå Miljødirektoratet, Statsforvaltaren, Fylkeskommunen, med fleire for å avgjere traseval. Dette er ein anerkjend metode i tidlegfase. Naturkartleggjarane går i gang med dei kartleggingane som reguleringsplanen krev i mai/juni, då dette er sesongbasert arbeid som bør gjerast tidleg i arbeidet med reguleringsplanen.
- Det er gjort arkeologiske registreringar for planområdet. Skissene er tidlegfase-teikningar som ikkje er avgjorde. Ved berøring av kulturminne kan det bli nødvendig med arkeologiske utgravingar.

- Klimagassutslepp er berekna i samsvar med gjeldande fase og detaljnivå. Forutsetningane er omtalt i moglegheitsstudiet. Klimagassutslepp på karbonlagring er ikkje berekna. Det er heller ikkje utslagsgivande for traseval på dette nivået.