

Møre og Romsdal fylkeskommune

Planprogram (2026)

Herøy kommune - Fv. 5876 – ny kryssing Nørdre Vaulen (Remøybrua) - detaljregulering

Innhald

Planprogram (2026) **0**

1.	Kva er eit planprogram	2
2.	Bakgrunn til prosjektet og noverande status for planområdet	3
3.	Moglegheitsstudie – grovsiling av alternativ	8
4.	Konsekvensutgreiing (KU) – utgreiingsalternativ	10
5.	Konsekvensutgreiing (KU)	15
6.	Medverknad i planprosessen	19
7.	Framdrift i prosjektet	22

Vedlegg:

1. **Utgreiingstema for fag og KU**
2. **Sjekkliste ROS-analyse**



Bilde 1 – Viser skipsleia «Nørdre Vaulen» sett frå Remøya mot nord-aust. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Kva er eit planprogram

Fv. 5876 Remøybrua kryssar Nørdre Vaulen i Herøy kommune og er eit nødvendig vegsamband mellom øysamfunna i kommunen. Prosjektet «ny kryssing Nørdre Vaulen» har som mål å erstatte den eksisterande Remøybrua med ei ny, moderne kryssing over Nørdre Vaulen som sikrar trygg og effektiv transport, både for køyretøy og mjuke trafikantar.

Planprogrammet blei fyrste gong sendt på høyring hausten 2024, saman med planinitiativet. Etter dette har prosjektet blitt nærare konkretisert som følgje av innspel mottatt i høyringsperioden, politiske avgjerder og møte med lokalbefolkninga. Fylkeskommunen har no betre informasjon om aktuelle vegtiltak, planområdet og naudsynte krav til utgreiingar og planprosess. Revidert planprogram vert derfor sendt ut på ny offentleg høyring. Dette for å sikre at alle interessentar får høve til å kome med formelle innspel til korleis planprosessen skal gjennomførast.

Kva er eit planprogram?

Eit planprogram er eit dokument som fortel kva detaljreguleringa skal innehalde, korleis planprosessen skal gjennomførast og korleis medverknad skal skje. Det er eit dokument som syner fylkeskommunen sin «plan for planlegginga». Formålet er å gi deg som er direkte råka, eller har interesser i området, ei betre oversikt over planprosessen, slik at du kan gi innspel til og påverke tema, utgreiingsbehov og korleis medverknad skal gjennomførast.

2. Bakgrunn til prosjektet og noverande status for planområdet

2.1 Kven gjer kva?

Tiltakshavar er Møre og Romsdal fylkeskommune, og det skal utarbeidast ein detaljreguleringsplan i medhald av plan- og bygningslova jf. §§ 12-3 og § 4-2 om konsekvensutgreiingar.

Forskrift om konsekvensutgreiing for planar etter plan- og bygningslova §§ 6, 8 og 10 (i kraft 01.07.2017) er vurdert. Ein finn grunnlag for eit KU-krav etter § 6e, og vidare pkt. 7e i vedlegg 1. Ein finn også KU-krav etter § 8a, og vidare pkt. 10e i vedlegg 2.

Planarbeidet blir gjennomført med heimel i plan- og bygningslova § 3-7, i dialog med Herøy kommune. Herøy kommune har i politisk vedtak (18.09.24) bestemt at Møre og Romsdal fylkeskommune v/samferdselsavdelinga skal stå for organisering og utarbeiding av planforslaget fram til Herøy kommune skal vedta planforslaget i kommunestyret. Administrasjonen i Herøy kommune vil bli orientert om framdrifta i prosjektet og avklaring av framtidig arealbruk utanfor naudsynt vegareal blir gjort gjennom dialog med administrasjonen i kommunen.

2.2 Formålet med planarbeidet og skildring av tiltaket

.

Dagens Remøybru er i dårleg stand, med omfattande skader i berande element. Bruinspeksjon sommaren 2025 avdekte forverring i tilstanden på brua, og det blei sett i verk strakstiltak for å redusere belastninga på brua. Forsterkningstiltak blei gjennomført haust 2026 slik at bruksklassen kunne settast opp igjen til Bk 10/50. Det kan bli behov for å sette ned bruksklassen igjen dersom skadebildet tilseier det. For å redusere last er

topplaget med asfalt fjerna. Vidare er midtfeltet (møteplass) på toppen av brua avsperra, og brua er lysregulert.

Formålet med planarbeidet er såleis å leggje til rette for ny kryssing over Nørdre Vaulen. Ny kryssing av Nørdre Vaulen skal sikre trafikktryggleik og framkome på vegnettet både for køyretøy og mjuke trafikantar. Veganlegget skal vere berekraftig. Det vil seie at veganlegget skal tilpasse seg landskap og kulturmiljø, for å bevare verdifull natur og kulturverdiar så langt som mogleg. Prosjektet omfattar også riving av den eksisterande brua.

Planarbeidet vart i utgangspunktet varsla som ei områderegulering. Etter vurderingar gjort i samband med avgrensing av tiltaket, utgreiingsbehov og krav til presis arealbruk, er **planforma endra til detaljregulering.** Endringa er gjort i dialog med Herøy kommune. I samband med varsling av endra plantype vil det også bli varsla om ei mindre utviding av plangrensa som følgje av fleire utgreiingsalternativ i konsekvensutgreiinga. Dette er ein formalitet og vil ikkje påverke framdrift eller tidlegare prosessar knytt til prosjektet.

Ny veg skal byggjast etter vegstandard Hø2 med fartsgrense 60 km/t og separat gang- og sykkelveg. Det er ikkje lagt føringar for brutype.

Eksisterande bru har ei vertikal klarering (friseglingshøgde) på 17 meter over HAT (Høyeste Astronomiske Tidevann).

Fylkeskommunen ynskjer at investeringskostnaden blir lågast mogleg, samstundes som ein skal balansere omsyna til farleia. Den faktoren som gir størst utslag på kostnaden til prosjektet er lengde på brua (som heng saman med seglingshøgda). Veldig grovt sagt er meterkostnaden ved bygging av bru ti gangar meterkostnaden for vegbygging. Høgde på brua har såleis konsekvensar for korleis ein kan planlegge og prosjektere fylkesvegen. Seglingshøgde vil derfor vere eit viktig tema i planarbeidet.

2.3 Omtale og geografisk avgrensing av planområdet

Planområdet omfattar fylkesvegen som knyt Remøya og Leinøya saman, med kort veg til kommunesenteret Fosnavåg. Vegen gir vegsamband til Remøyholmen, Remøya og Runde. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er omtrent 1500 køyretøy i døgnet og den er noko lågare i vinterhalvåret. Andel tungtrafikk er 7 prosent.

Brua kryssar Nørdre Vaulen, ei lei av stor lokal verdi på Sunnmøre med ei seglingshøgde på 17 meter (HAT). Sjølve brua har eit hovudspenn på 40 meter over sundet. Store delar av trafikken gjennom sundet er fartøy som høyrer til det lokale maritime miljøet, samt losbåt og ambulansebåt. Data frå Kystverkets innsynskart «kystinfo» viser at bileden hadde omtrent 3000 passeringar i 2023.



Bilde 2 – Flyfoto av Remøy, Remøyholmen og Leine med planområde markert i rosa.

Planområdet består av eksisterande fylkesveg, landbruksareal, sjøareal, naust, bustadområde og den gamle brua. Området er ein del av kystlandskapet i Herøy kommune, som blir karakterisert som ope fjordlandskap, prega av tradisjonell verksemd innan landbruk og fiske.

Området har eit rikt fugleliv med viktige hekkeområde og beiteområde for raudlista sjø- og vassfuglar. I strandsona finn ein strandenger og naturbeitemarker. Sjøbotnen er

dominert av blautbotnsområde og skjellførekomstar, og her finst fleire ålegrasenger. Fleire stader i planområdet er også registrert med fare for marin leire og kvikkleireskred. Det er gjennomført arkeologisk kartlegging på land som viser fleire fortidsminne som er automatisk freda. Det er potensiale for fornminne også i sjøen.

Planområdet er omfatta av kommuneplanens arealdel for Herøy kommune 2013-2015. Det finst også to gjeldande detaljreguleringsplanar innanfor planområdet. I nord er dette reguleringsplan for Remøy gjeldande frå 1982 (planid 19820002) og i sør er dette reguleringsplan for Fv. 18 – parsell Leine – Remøyholm, gjeldande frå 2010 (planid 2010003).

2.4 Politiske vedtak

Møre og Romsdal fylkeskommune er tiltakshavar og det er fylkestinget som vedtek dei økonomiske investeringane for samferdselsprosjekt på fylkesveg. Herøy kommune er på si side planmynde, og det er kommunestyret i Herøy som til slutt skal vedta detaljreguleringsplanen som gir rettsleg grunnlag for fylkeskommunen til å gjennomføre bygging av nytt veganlegg. Partane er derfor gjensidig avhengig av kvarandre, noko som betyr at politiske avgjerder og vedtak, frå både fylkeskommune og kommune, set føringar for arbeidet.

Møre og Romsdal fylkeskommune sine avgjerder i saka så langt:

***24.04.2023*:** Fylkestinget godkjenner oppstart av planprosjekt knytt til kryssing av Nørdre Vaulen i Herøy kommune. Dei ynskjer samstundes at det skal gjennomførast ein verdianalyse/moglegheitsstudie som skal leggjast fram for fylkestinget kor ein også ser på tiltak for å forlenge rest-levetida til eksisterande bru, som grunnlag for val av trase for det vidare arbeidet.

23.04.2025: Det blir lagt fram ei sak kor fylkestinget blir bedt om å velje trase for vidare planlegging av kryssing av Nørdre Vaulen. På bakgrunn av usikkerheit knytt til kostnader

og konsekvensar ved alternativa (1, 2 og 8), ber fylkestinget administrasjonen om å komme att igjen med ei sak kor dette er ytterlegare kvalitetssikra.

14.10.2025: Det blir lagt fram ny sak om traséval for Nørdre Vaulen. Fylkestinget vedtek alternativ 1 (gjenbruk av dagens trasé) som grunnlag for ny Remøybru. Det politiske vedtaket er ei prosessuell avgjerd, noko som i praksis betyr at det er retningsgivande for det vidare arbeidet med reguleringsplanen, men er altså ikkje eit endeleg vedtak av kva resultatet faktisk blir. Påfølgjande klager på det politiske vedtaket (val av trasé) blir avvist fordi det er ei prosessuell avgjerd som ikkje kan klagast på etter forvaltningslova.

Herøy kommune sine politiske avgjerder i saka så langt:

18.09.2024: Formannskapet i Herøy kommune støttar at det vert starta opp områderegulering for ny kryssing av Nørdre Vaulen frå Voldsund til Remøya, og ga løyve til oppstart og utlegg av planprogram. Dei bad samstundes om at planområdet blir utvida i samsvar med plangrense datert 27.08.2024. Formannskapet overførte også planmynde til Møre og Romsdal fylkeskommune fram til sluttbehandling av planen, men presiserte at forslag til områdeplan skulle leggjast fram for handsaming i kommunen før planen vert lagt ut til offentleg ettersyn.

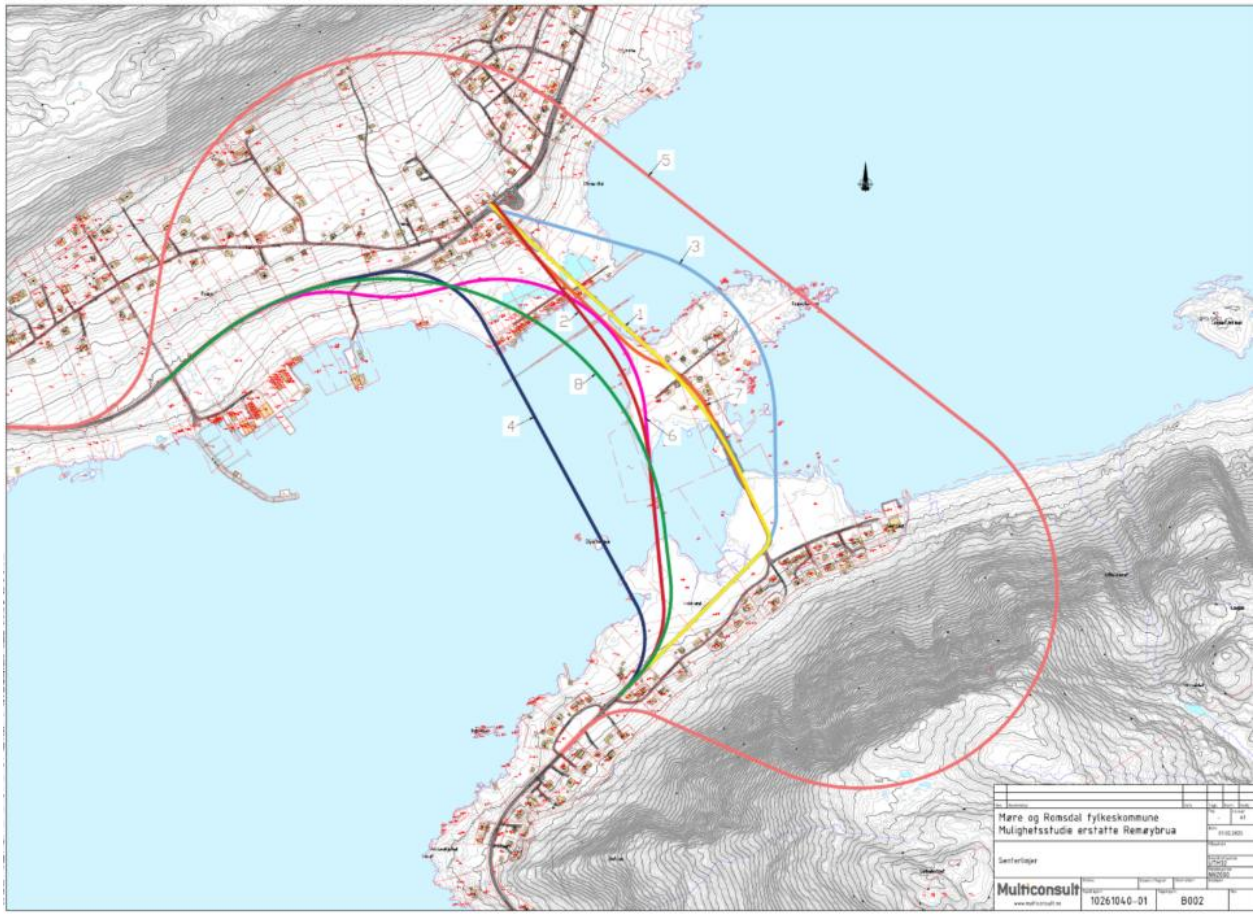
3. Moglegheitsstudie – grovsiling av alternativ

Som omtala i kap. 2.4 bestilte fylkestinget våren 2023 ein verdianalyse/moglegheitsstudie som grunnlag for val av trase til det videre planarbeidet. Ein skulle også sjå på tiltak for å forlenge restlevetida til eksisterande bru.

Moglegheitsstudien, gjennomført av Multiconsult, utforska og vurderte åtte alternative traséar: Alt 1: Dagens trasé, Alt 2: Kort sving og bru frå Remøyholmen, Alt 3: Lang bru frå Remøyholmen, Alt 4: Lang bru frå Leinøy til Remøy, Alt 5: Undersjøisk tunell, Alt 6: Mogleg senketunell, Alt 7: Dagens trasé utan seglingshøgde(svingbru), Alt 8: Bru frå ytst på Remøyholmen og ny sving på Remøya.

Alternativa blei vurdert og samanlikna basert på overordna tekniske, økonomiske og miljømessige forhald, ut frå eksisterande kunnskap og noverande kartleggingar frå området. Moglegheitsstudie er ein overordna konfliktvurdering av ikkje-prissette verdiar i området. I tillegg har ein gjort ei vurdering av investeringskostnaden for prosjektet. Forventa kostnad har eit påslag for usikkerheit på 40%, noko som reflekterer manglande detaljkunnskap om mellom anna grunntilhøva, trafikkavvikling, kompleksitet, naturgitte tilhøve (vind, bølger og liknande) og marknadssituasjonen. Dette har vore likt for alle alternativa.

I moglegheitsstudien kom alternativ 1 til slutt best ut, og Fylkestinget har vedtatt dette alternativet, med gjenbruk av dagens trasé for ny bru. For det formelle planarbeidet etter plan- og bygningslova er det krav om eiga konsekvensutgreiing. Ei slik utgreiing vil vere noko meir detaljert enn moglegheitsstudien. For å vere heilt sikker på at ein har valt rett alternativ, vil konsekvensutgreiinga omfatte både alternativ 1, 2 og 8. Dersom det gjennom konsekvensutgreiinga kjem fram ny informasjon, som gjer at trasévalet bør revurderast, så må dette handsamast av fylkestinget på nytt, før detaljreguleringsplanen kan ferdigstillast.



Bilde 3 – Planområde med grovt teikna linje av dei 8 alternativa.

4. Konsekvensutgreiing (KU) – utgreiingsalternativ

Alle alternativa skal vurderast ut frå framkome og trafikktryggleik, natur-, landskap- og kulturverdiar, framkome på sjø og risikovurderingar. For utgreiingsalternativa legg ein til grunn ei seglingshøgde på maks 17 meter. Det er ikkje tatt stilling til kor det mellombelse anleggsområdet kan plasserast. Dette kan vere både på Voldsund, Remøy og Remøyholmen.

4.1 Alternativ 0 – Dagens situasjon

I alle konsekvensutgreiingar skal det vere eit referansealternativ som utbyggingsalternativa skal vurderast opp mot. Som 0-alternativ/referansealternativ blir dagens situasjon nytta, heilt uendra. Det vil seie at ein vurderer vegstrekninga si forventa utvikling dersom tiltak ikkje vert gjennomført.

4.2 Alternativ 1 – Dagens trasé med ny bru

Veglinja i alternativ 1 følgjer dagens trasé, noko som gjer det naudsynt med ein mellombels omkøyringsveg for å halde vegen open i anleggsperioden. Dette på grunn av at brua må rivast før ny bru kan byggast. Dette krev inngrep sørvest på Remøyholmen og kryssing over Nørdre Vaulen til grusvegen ved Remøybrua, truleg med ei mellombels bru. Løysinga føreset dispensasjon frå krav til seglingshøgde i anleggsfasen.

I moglegheitsstudien er det lagt til grunn inga seglingshøgd under mellombels bru, men dette kan justerast. Utbetring av eksisterande veg på Leinøya og gjennom Remøyholmen krev tilpassing til Hø2-standard og heving av vegen som følgje av framtidig havnivå, noko som medfører ytterlegare arealinngrep rundt dagens trasé.



Bilde 4 – Planområde med grov teikna linje av alternativ 1. Linjene er ikkje eksakte og justeringar for å tilpasse seg busetnad, terreng, eksisterande vegnett med meir kan bli gjort undervegs i planarbeidet.

4.3 Alternativ 2 – Via Remøyholmen med kort sving

Alternativ 2 legg vegen i ein ny trasé over vestre del av Remøyholmen, med kort avkøyring frå Leinøya vest for dagens trasé. Ny bru blir plassert ved sida av eksisterande bru.

Alternativet legg til grunn at dagens Remøybru kan nyttast i anleggsfasen, og at det derfor ikkje er behov for mellombels veg. Tilstanden på dagens bru gjer likevel at det er knytt usikkerheit til framtidig bruk, særleg i anleggsfasen. Dette kan gjere bruk av mellombels bru aktuelt også for dette alternativet.

For tilkomst til bustadene på Remøyholmen må det etablerast ny veg frå den nye linja, ettersom eksisterande fylling mellom Leinøya og Remøyholmen må fjernast.



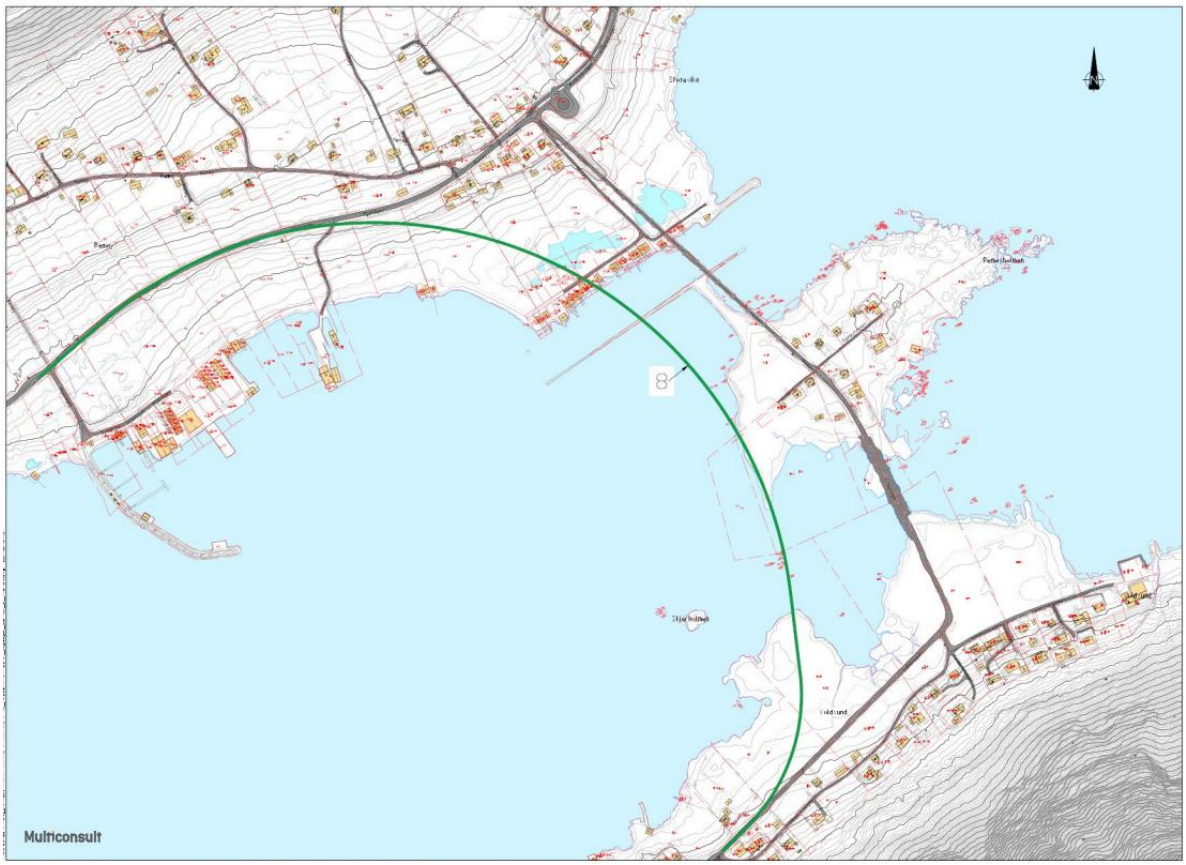
Bilde 5 – Planområde med grov teikna linje av alternativ 2. *Linjene er ikkje eksakte og justeringar for å tilpasse seg busetnad, terreng, eksisterande vegnett med meir kan bli gjort undervegs i planarbeidet.*

4.4 Alternativ 8 – Via Remøyholmen med kort sving og ny sving på Remøya

Alternativ 8 startar som alternativ 2 frå Leinøya til Remøyholmen, men følgjer vidare yttersida på søraustsida av Remøyholmen i ein kurve vestover mot Remøya. Bjelkebru eller kassebru kan vere aktuelle løysingar. Alternativet vil gje fundament i sjø, som også må vernast mot skipspåkøyrsel.

Også for dette alternativet legg ein til grunn at dagens Remøybru kan nyttast i anleggsfasen og at det ikkje er behov for mellombels veg. Tilstanden på dagens bru gjer likevel at det er knytt usikkerheit til framtidig bruk, særleg i anleggsfasen. Som for alternativ 2, kan bruk av mellombels baileybru vere aktuelt også for dette alternativet.

I anleggsfasen blir same trasé som i dagens situasjon nytta. Denne veglinja føreset at eksisterande fylling mellom Leinøya og Remøyholmen blir fjerna når ny veg er på plass.



Bilde 6 – Planområde med grov teikna linje av alternativ 8. Linjene er ikkje eksakte og justeringar for å tilpasse seg busetnad, terreng, eksisterande vegnett med meir kan bli gjort undervegs i planarbeidet.

4.5 Samleomtale av alternativ 1, 2 og 8

Dei innleiande vurderingane i moglegheitsstudien, av konsekvensar for ikkje-prissette verdiar i området, viser at naturinngrepa er betydelege i alle alternativa, men i alternativ 1 er beslaget mellombels og knytt til omkøyringsvegar og interimsbru. Likeins har alternativ 1 færre konfliktar med kulturminne, medan alternativ 2 og 8 kjem i konflikt med eit område mellom Remøyholmen og Voldsund som er avsett som lokalitet for kulturminne, og alternativ 8 har i tillegg konflikt med tre mindre lokasjonar på Remøya.

Alle traséalternativa vil medføre permanent beslag av eigedomar, enten det gjeld bustader, naust, driftsbygningar, hagar, dyrkamark eller utmark. For alle alternativ vil det

vere konsekvensar for eit ukjent tal naust, i tillegg til erverv av dyrka mark/utmark. Dette er innleiande vurderingar, og ein kan ikkje på noverande tidspunkt seie nøyaktig kven som blir råka. Dette heng saman med seglingshøgde, plassering av veglinja og tilpassingar som må gjerast.

5. Konsekvensutgreiing (KU)

5.1 Interessemotsetnader

Det er fleire kjente utfordringar knytt til bygging i området. Det ligg bustadeigedomar og naust svært nær eksisterande bru, noko som kan skape utfordringar under bygging og opplevast særleg inngripande for grunneigarane. Videre er det potensielle interessemotsetnader mellom vegbygging og det rike naturmangfaldet i området, samt kulturminne.

5.2 Krav til konsekvensutgreiing (KU)

Som det også vart varsla i opphaveleg planprogram, vil planarbeidet krevje konsekvensutgreiingar for å sikre at alle relevante tema blir grundig vurdert. Etter førre høyringsrunde av planprogrammet har moglegheitsstudien gjort at ein står att med tre alternativ (omtalt i kapittel 3), som fylkeskommunen meiner er relevante og realistiske alternativ. Sjølv om det politisk føreligg ei retningsgivande avgjerd på at ein vil detaljregulere for alternativ 1, vil både alternativ 1, 2 og 8 vurderast i konsekvensutgreiinga etter same metodikk. Dette betyr at dersom det dukkar opp informasjon eller faglege vurderingar, som gjer at tidlegare vedtak bygger på manglande føresetnader, som kan ha vore styrande for valet om å detaljregulere alternativ 1, så må val av trasé leggjast fram for fylkestinget på nytt. Alternativa skal greiast ut mot referansealternativet (0-alternativet), som er dagens situasjon, heilt uendra.

Konsekvensutgreiinga skal gjerast etter anerkjent metode. For utgreiing av klima- og miljøtema skal Handbok M-1941 frå Miljødirektoratet nyttast. Når det gjeld andre utgreiingstema vil ein nytte Statens vegvesen si Handbok V712.

5.3 Tema som skal konsekvensutgreiast, samt andre fagutgreiingar

Konsekvensutgreiinga vil ta for seg tema som lista opp under. Det vil også bli laga ein samlerapport (hovudrapport) for KU. For deltema naturmangfald, landskap og kulturmiljø inkluderer utgreiingane feltarbeid. Konsekvensutgreiinga består av fagrapportar utarbeidd med utgangspunkt i kjent metodikk. I tillegg vil det bli utarbeidd eigne fagutgreiingar/-rapportar for alternativet som blir tilrådd i konsekvensutgreiinga. Tabellen under viser utgreiingar som skal gjennomførast og om vurderingane vil vere del av konsekvensutgreiinga, andre fagrapportar eller vurdert som del av planomtalen. For ein meir detaljert gjennomgang av dei ulike temaa som skal utgreiast, blir det vist til vedlegg 1.

Tema	Utgreiingsbehov	KU	Fag-rapport	Planomtale
Naturmangfald jf. Naturmangfoldsloven	Påverknad på naturmangfald vert greia ut i KU	X		
Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap	Arkeologiske registreringar og fagrapport	X		
Landskap	Påverknad på landskap vert greia ut i KU og skildra i planen.	X		
Bumiljø, nærmiljø og folkehelse	Del av KU samlerapport	X		
Vassmiljø	Verknader for marint naturmangfald.	X		
Støy	Fagrapport KU. Støyvurdering blir utført for detaljplan.	X		
Trafikale verknader	Omtale i KU samlerapport	X		
Samlerapport KU	Hovudrapporten for KU	X		

Tema	Utgreiingsbehov	KU	Fag-rapport	Planomtale
ROS Risiko- og sårbarheitsanalyse	Beredskap og ulykkes-risiko er del av ROS.		X	
Naturpåkjenningar frå sjø	Fagrapport, inngår òg i ROS		X	
Geoteknikk	Geotekniske rapportar og vurdering av områdestabilitet.		X	
Overvatn og VA	Del av vegfaglege vurderingar.			X
Miljøgeologi	Vurdering av forureina grunn		X	
Klimagassutslepp	Klimagass-berekningar av tiltaket		X	
Vegutforming, vegteknisk infrastruktur og elektro	Faglege vurderingar			X
Seglingshøgde Remøybrua	Faganalyse utførast i tidleg fase av detaljplanlegginga.		X	
Forprosjekt bru	Fagvurdering av bruløysing med arealbehov		X	

ROS-analyse for planområdet

Det vil bli gjennomført ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) for vegalternativet som skal detaljregulerast i medhald av plan- og bygningslova § 4-3. Formålet er å avklare om planlagt tiltak kan få uakseptabel risiko for liv og helse, miljø, materielle verdiar eller samfunnsviktige funksjonar. Analysen skal gjerast i tråd med metodikk og føringar frå Statsforvaltaren og Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap. Statsforvaltaren i Møre og Romsdal si sjekkliste for ROS-analyser er gjennomgått, og det er avdekt fleire forhold som planarbeidet og ROS-analysen må svare ut. Analysen vil særleg rette seg mot forhold som er relevant for vegtiltak:

- Trafikktryggleik for alle trafikantgrupper
- Naturfare (skred, stormflo, overvatn, vind)
- Stabilitet i massar, skjeringar og fyllingar
- Risiko (påkøyrsle, stengeperiode mm) og konsekvensar i anleggsfasen.
- Tilgjengelegheit for naudetatar.

Sjekklista følgjer planprogrammet som vedlegg 2. Fleire forhold kan bli avdekt i planarbeidet og vurdert vidare i ROS-analysen til det endelege planforslaget.

5.4 Tema som vil bli omtala i planomtalen

For det vegalternativet som skal detaljregulerast, må tiltaket (ny veg og bru) også utgreiast med omsyn til: naturpåkjenningar frå sjø, sikker byggegrunn (geoteknikk/grunnundersøkingar), overvatn og VA, miljøgeologi (forureina grunn), vegutforming (vegteknisk infrastruktur og belysning) og konstruksjonsrapport bru. Det vil bli lagt vekt på naudsynte og aktuelle avbøtande tiltak for anleggsfase og permanent situasjon.

5.6 Skipsanalyse

Skipsanalyse for Nørdre Vaulen, med samfunnskonsekvensar for ulike seglingshøgder, vil også bli omtala i reguleringsplanen. Seglingshøgde vil i praksis setje føringar for fleire av dei andre temaa som er omtala over, og seglingshøgde må derfor avgjerast i tidleg fase. Dagens seglingshøgde er 17 meter og ein vil i planarbeidet vurdere ei vidareføring av høgda eller moglegheita for å redusere den.

Det er Kystverket som er mynde i spørsmål om fastsetting av seglingshøgde etter havne- og farvannsloven § 14. Dei gir endeleg løyve i samband med igangsetting av brubygginga. Samstundes er det eit krav om at brutiltaket er i tråd med reguleringsplan. For at Kystverket skal kunne gjere ei nærare vurdering av seglingshøgde, og gi ei førebels avgjersle, har dei gitt tilbakemelding på at det bør gjerast vurderingar av:

- Kva slags skipstrafikk som går der i dag og i framtida.
- Konsekvensar for skipstrafikken (inkludert redningsskøyta) ved eventuell redusert seglingshøgde, økonomiske konsekvensar for MRFK og andre konsekvensar for samfunn og natur.

6. Medverknad i planprosessen

6.1 Informasjonskanalar

Ein kan følgje prosjektet på fylket sine prosjektsider mrfylke.no.

Offentlege høyringar av planprogram og planforslag vil bli annonsert på prosjektsidene til fylket, på kommunen si heimeside og i lokalavisa Vestlandsnytt. Direkte råka partar i planområdet vil få eige brev (ved offentlege høyringar) med informasjon om korleis ein kan kome med innspel til planprosess og planforslaget.

6.2 Kontaktpersonar i prosjektet

I tillegg til fagpersonar som skal utarbeide planforslaget og prosjektere løysingane i prosjektet, er prosjektet organisert med ein prosjektleiar, ein planleggingsleiar og ein grunnervervar. Ved behov vil fleire fagressursar kunne bli involvert i planarbeidet.

Prosjektleiar har det overordna ansvaret for heile prosjektet, frå start til slutt. **Planleggingsleiar** har ansvar for planprosessen etter plan- og bygningslova. Spørsmål knytt til reguleringsplanarbeidet kan såleis rettast til planleggingsleiar. **Grunnervervar** er kontaktperson mellom råka partar og prosjektleiar/planleggingsleiar og skal sørgje for at grunneigarane sine rettar blir ivaretekne. Dersom det (etter detaljreguleringsplan er vedtatt) skal lagast avtalar om kjøp/leige av areal er det grunnervervar som gjennomfører dette. Fylket har eige informasjonshefte om kjøp/leige av grunn for dei som ynskjer meir informasjon om desse prosessane.

6.3 Politisk handsaming

Herøy kommune er ansvarleg myndigheit for å fastsetje dette planprogrammet.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ansvaret for å organisere sjølve planarbeidet og utarbeide planforslag fram til sluttbehandling av reguleringsplanen. Fylkestinget har, med bakgrunn i gjennomført moglegheitsstudie, valt alternativ 1 som det føretrekte utbyggingsalternativet. Dersom konsekvensutgreiinga av dei tre alternative løysingane avdekkjer ny informasjon, som tilseier at trasévalet bør revurderast, skal saka leggjast fram for Fylkestinget på nytt, før planforslaget kan ferdigstillast og leggjast fram for sluttbehandling.

Det endelege planforslaget skal leggjast fram for handsaming i Herøy kommune før planen vert lagd ut til offentleg ettersyn. Etter offentleg ettersyn skal Herøy kommune sluttbehandle saka og fatte endeleg vedtak om godkjenning av detaljreguleringsplanen.

I Møre og Romsdal fylkeskommune blir politikarane orienterte om det pågåande planarbeidet gjennom løypemeldingar i utbyggingsutvalet for bygg- og vegsaker og i samferdselsutvalet. Planforslaget skal leggjast fram for politisk utval for innspel, før det vert sendt vidare til Herøy kommune for utlegging til offentleg ettersyn.

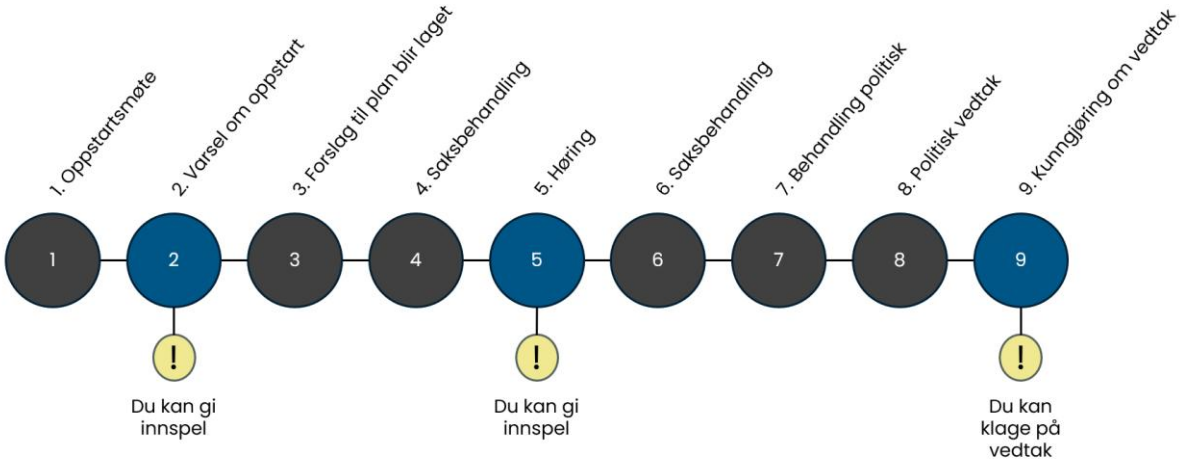
Administrasjonen i Herøy kommune vil bli orientert undervegs i arbeidet om resultata frå konsekvensutgreiinga og om prosessen knytt til fastsetjing av seglingshøgde.

6.4 Medverknad frå fagmynde, partar og andre interessentar

Det er i høyringsperiodane ein kan kome med formelle innspel til prosjektet. Råka partar og aktuelle fagmynde får eige brev med informasjon om prosjektet med ein høyrings-/innspelsfrist.

Dette gjeld ved:

- **Varsel om oppstart** av planprosjektet (trinn 2).
- **Høyring** av planprogrammet (trinn 2).
- **Høyring** av planforslaget (trinn 5).
- Brev om at det er fatta **endeleg vedtak** i saka (trinn 9).



Figur 1 – Figuren viser ei oversikt over planprosessen og når du kan gje innspel.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil gjennomføre ope informasjonsmøte i samband med alle høyringar (trinn 2 og 5). I tillegg vil det bli eit ope møte om seglingshøgde. Det vil bli halde i samband med høyring av planprogrammet.

For høyring av revidert planprogram vil informasjonsmøte bli annonsert i lokalavisa Vestlandsnytt og på heimesidene til kommunen og fylkeskommunen.

Undervegs i prosjektet vil det bli behov for fleire undersøkingar i terrenget. Det meste av arealet i planområdet er det privatpersonar som eig. Derfor er det også ein eigen grunnervervar (sjå punkt 5.2) som har som oppgåve å ivareta grunneigar sine rettar. Grunnervervar vil som hovudregel vere til stades når det skal gjennomførast synfaring mellom fagpersonar i prosjektet og grunneigar, for å sikre grunneigar sine rettar, samt at informasjon som kjem fram i dialogen er vurdert i endeleg forslag til løysing.

7. Framdrift i prosjektet

Møre og Romsdal fylkeskommune ynskjer ein prosess som er fleksibel nok til å handsame ny kunnskap, innspel frå høyringar og andre avklaringar gjennom dialog og synfaringar undervegs. Samstundes hastar det med å få på plass ny bru. Med noverande framdriftsplan vil detaljreguleringsplan vere ferdig i løpet av 2028, etterfølgt av byggeplanlegging i perioden 2028-2030 og bygging i 2030-2033. Framdriftsplanen gir eit stramt tidsvindauge med liten margin for forseinkingar, sett opp mot restlevetida på den eksisterande brua.

Arbeidet med detaljreguleringsplanen og konsekvensutgreiinga var opphaveleg planlagt som to parallelle prosessar, der konsekvensutgreiing av alternativ 1, 2 og 8, som omtala i kapittel 4.3, var tenkt utført samstundes som ein starta å detaljutgreie alternativ 1. Med ein slik prosess står fylkeskommunen att med ein risiko for at det dukkar opp forhold under

konsekvensutgreiinga som gjer at den retningsgivande avgjersla (alternativ 1) bygger på feil føresetnader, som kan ha vore styrande for valet til fylkestinget. Ein vil derfor vente på konklusjonen frå konsekvensutgreiinga før ein går i gang med å utgreie fagtema knytt til valt alternativ. Dette gjeld spesielt vegutforming og forprosjekt for ny bru. Dette vil påverke framdrifta noko, men reduserer også risikoen i prosjektet. Vidare er det viktig å understreke at planlegginga er i svært tidleg fase. For fylkeskommunen er det viktig at det ikkje skal vere tvil om at traséval og detaljregulering blir gjort på fagleg forsvarleg grunnlag. Å vente med detaljutgreiing av prosjektet til etter tilråding i konsekvensutgreiinga føreligg, gjer at planen står fagleg sterkare.