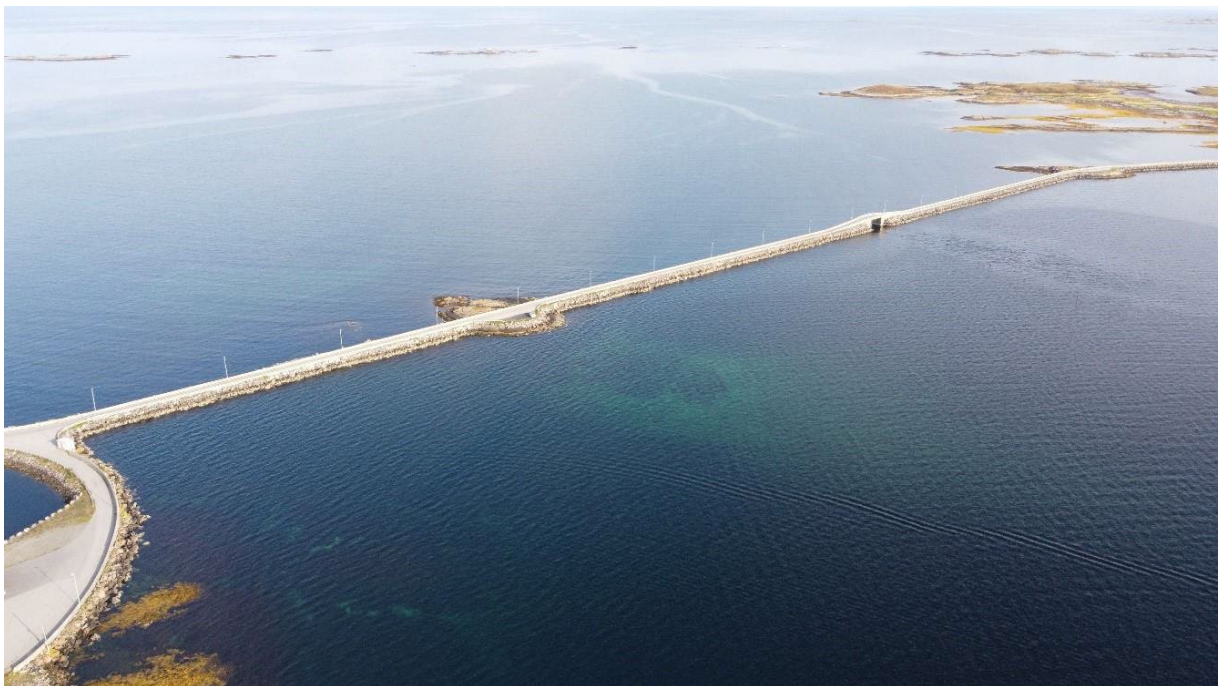




DETALJREGULERING FOR DEL AV FV. 659 FINNØYBRUA – GBNR. 803/206 M.FL.

Arealplan-ID: 202400569



Planomtale
03.10.2025
(til første gongs behandling)

Innhold

1	Samandrag	5
2	Bakgrunn	6
2.1	Intensjonar og mål med planen	6
2.2	Forslagsstillar, plankonsulent, eigedomstilhøve	6
2.2.1	Nøkkelopplysningar	6
2.3	Tidlegare vedtak i saken	7
2.4	Utbyggingsavtaler	7
2.5	Krav om konsekvensutgreiing	7
3	Planprosessen	8
3.1	Varsel om oppstart	8
3.2	Medverknadsprosess	9
4	Planstatus og rammevilkår	10
4.1	Regionale planar - Fylkeskommunale planar	10
4.1.1	Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028	10
4.1.2	Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026	10
4.1.3	Plan for areal, klima og transport (PAKT)	10
4.2	Kommunale planar	11
4.2.1	Kommunedelplanens arealdel	11
4.2.2	Kommuneplanens samfunnsdel	12
4.2.3	Grøn Strategi	12
4.3	Gjeldande reguleringsplanar	13
4.3.1	Tilstøytane reguleringsplanar	13
4.4	Overordna planar - Statlege planretningslinjer, føringar og anna lovverk	13
4.4.1	Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)	13
4.4.2	Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (2021)	14
4.4.3	Statlege planretningslinjer for klima og energi (2025)	14
4.4.4	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegginga (1995)	14
4.4.5	Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027	14
4.4.6	Relevante forskrifter, lovverk og styringsdokument	15
5	Skildring og lokalisering av planområdet, eksisterande forhold	16
5.1	Skildring og lokalisering av planområde	16
5.2	Dagens og tilstøytane arealbruk	17
5.3	Trafikkforhold	17
5.3.1	Dagens vegsystem	17
5.3.2	Trafikkmengde	18
5.3.3	Ulykker	19
5.4	Landskapsbilete og terreng	19
5.5	Kulturminne	19
5.6	Naturverdiar	19
5.7	Friluftsområde	23
5.8	Born og unges interesser	24
5.9	Sosial infrastruktur	24
5.10	Energiforsyning – teknisk infrastruktur	24
5.11	Vatn og avlaup (VA) og overvatn	24
5.12	Grunntilhøve	25
5.13	Miljø	26

5.14 Støy og luftforureining	26
5.15 Klimatilpassing – stormflo og havnivåstiging	27
5.16 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon).....	27
6 Skildring av framlegget.....	29
6.1 Planlagt arealbruk.....	29
6.2 Trafikkutvikling og fartsgrenser	31
6.3 Tekniske føresetnader	31
6.3.1 Dimensjonerings grunnlag veg	31
6.3.2 Dimensjoneringsgrunnlag bru.....	33
6.4 Fråvik frå vegnormalane	34
6.5 Val av løysingar	35
6.5.1 Bakgrunn for nytt vegsystem på fylkesveg 659.....	35
6.5.2 Bru.....	38
6.5.3 Riving av brua.....	39
6.6 Universell utforming	39
6.7 Miljøoppfølging	39
6.8 Støy	39
6.9 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	40
6.10 Tekniske anlegg	40
6.11 Landskapstilpasning.....	40
6.12 Anlegg - og riggområde	40
6.13 Massebalanse.....	40
7 Verknadar/konsekvensar av planframlegget.....	41
7.1 Overordna planer - Statlege planretningslinjer, føringar og anna lovverk.....	41
7.2 Regionale planer.....	41
7.2.1 Plan for areal, klima og transport (PAKT).....	41
7.3 Kommunale planer	41
7.3.1 Temaplan - Grøn Strategi.....	42
7.4 Anna relevant lovverk	42
7.5 Framkomst og trafikktryggleik	42
7.5.1 Byggetrinn 1.....	42
7.5.2 Byggetrinn 2.....	42
7.5.3 Framtidig veganlegg med anlegg for mjuke trafikantar	43
7.6 Naboar og grunnnerv	43
7.7 Landskap	43
7.8 Friluftsliv og born og unges interesser.....	43
7.9 Naturmangfald.....	43
7.9.1 Vurdering av naturmangfaldlova §§ 8 - 12.....	44
7.10 Støy og luftforureining.....	46
7.11 ROS	47
7.12 Teknisk infrastruktur	49
7.13 Klima	49
7.14 Kostnader	50
8 Gjennomføring av tiltaka i planen	50
8.1 Framdrift og finansiering	50
8.2 Utbyggingsrekkefølge.....	50
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	51
8.4 Føringar for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen	51
9 Innkomne innspel.....	54
9.1 Innspel	54

10 Vedlegg..... 56

1 Samandrag

Eksisterande bru på fv. 659 mellom Harøya og Finnøya i Ålesund kommune – *Finnøybrua* – er i særst dårleg forfatning, og det er eit stort behov for å erstatte brua. Møre og Romsdal fylkeskommune, som er vegeigar, har planar om å skifte ut brua så snart som råd.

I samråd med Ålesund kommune er det vurdert at utskifting av brua vil krevje reguleringsplan. Som følgje av dette er det utarbeidd forslag til detaljregulering som legg til rette for etablering av ny bru i steinfyllinga mellom Harøya og Finnøya. Den gamle brua skal rivast, og ein ny bru skal byggjast på same plass. Ei ny bru vil betre trafikktryggleiken i området.

Forslagsstillar er Møre og Romsdal fylkeskommune, med Rambøll og Henning Larsen AS som prosjekterings- og plankonsulentar.

Planområdet er om lag 59 daa og strekk seg mellom dei to øyane Harøya i sydvest og Finnøya i nordaust i Ålesund kommune, nærmare bestemt mellom Straumskjeret og Litle Straumsskjeret.

Eit sentralt tema i planarbeidet har vært korleis tiltaket skal regulerast i høve til det som faktisk er planlagt realisert. Det er ny bru som er kritisk å få på plass så snart som mogleg, og det er dette tiltaket som fylkeskommunen i si økonomiplan har avsett midlar til. Førebuing til bygging vil starte når reguleringsplanen er godkjent, forutsett at nødvendig finansiering er avklart. Planmynde, Ålesund kommune, har bedt forslagsstillar om å regulere for eit framtidig veganlegg som inneber auka standard på anlegget, mellom anna ved å regulere eit tilbod for mjuke trafikantar langs heile strekninga som inngår i planområdet. Ein slik full utbygging av veganlegget er per no ikkje prioritert. Vidare vil oppgradering av heile molovegen mellom Harøya og Finnøya med gangtilbod og vegstandard etter vegnormalar krevje nye og meir omfattande reguleringsplanar enn det som her ligg føre. Føreliggande planframlegg regulerer berre ei delstrekning av molovegen mellom dei to øyane, men den viser likevel ein framtidig løysing for veganlegget, med blant anna nye høgder og bredder på veg, samt fortau, slik planmynde har etterspurt. I planomtalen er det av den grunn skildra to byggetrinn; *Byggetrinn 1* er utbetring av brua (planlagt realisert) med tilhøyrande fortau og så smalne inn vegen mot eksisterande veg, mens *byggetrinn 2* er ein fullverdig utbetring av heile veganlegget (ikkje prioritert i investeringsprogram eller økonomiplan til Møre og Romsdal fylkeskommune).

Veganlegget som går over ny bru vil oppgraderast som del av bruutskiftinga.

Det vil bli etablert ei løysning for mjuke trafikantar langs den delen av veganlegget som skal oppgraderast. Systemløysing i N100 for Hø2-veg er gang- og sykkelveg, eller tosidig, utvida skulder på 1,5m under visse forutsetningar. For å få gjennomført prosjektet, er det avgjerande å minimere breidde på veganlegget, av omsyn til at små utvidingar i breidde vil generere svært kostbare utfyllingar i sjø i eit sårbart miljø. På bakgrunn av dette er det søkt om fråvik for å etablere fortau med avvisande kantstein innanfor planområdet. Fartsgrense på 50 km/t blir vidareført slik som i dag.

Planområdet er i dag utsett for framtidig auka havnivå og stormflo. Eit nytt veganlegg og ei ny bru som erstattar dagens Finnøy bru må ivaretakast i høve til framtidige klimaendringar. Etablering av ny bru vil bli større enn dagens bru, og vil gje eit behov for å auke steinfyllinga i høve til dagens fylling, og tiltaket vil omfatte tilføring av betydelege mengder steinmassar. Fyllinganes fotavtrykk på sjøbotn vil aukast, og i planarbeidet er det utgreia korleis dette vil påverke mellom anna det verdifulle marine miljøet som er i området. Ved å oppretthalde dagens bruplassering, med dimensjonar på seglingsløpet som er minst like store som i dag, vil

ny bru ikkje gje negative verknader for båttrafikk. Vassgjennomstrøyminga i sundet skal minst oppretthaldast, men kan bli noko auka grunna breiare tverrsnitt på opninga under brua.

Konklusjonen er at tiltaket i seg sjølv i liten grad vil gje vesentlege negative konsekvensar for omgjevnadene.

2 Bakgrunn

2.1 Intensjonar og mål med planen

Planframlegget er ein offentleg detaljregulering med Møre og Romsdal fylkeskommune som forslagsstillar. Planframlegget 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 skiftast ut og ny bru byggast i tråd med dagens krav i Statens vegvesen sine vegnormalar og brukonstruksjonar. Planlagt bru blir noko større, og som ein følgje av dette vil det bli behov for å etablere ein større sjøfylling. Det vil i anleggsfasen ved bygging av ny bru, byggjast ei midlertidig bru som skal halde vegsambandet opent til ny bru er ferdig.

Tiltaket er av høg samfunnsnytte for bebuarar, reisande og beredskapskøyretøy i området, og har som mål å sikre ein operativ og trygg vegforbinding mellom Harøya og Finnøya. Dagens forbinding og bru tilfredsstiller ikkje dette, og på lang sikt må også vegstrekinga klimatilpassast mot auka framtidig stormflo og havnivåstiging.

Området har ein del viktige naturverdiar med fleire naturvernområde som ein del av Ramsar-område Harøya våtmarkssystem, Lyngholman naturreservat og Malesanden og Huse dyrelivsfredning, og planforslaget har som mål å planlegge for minimale inngrep i naturverdiar i desse områda.

2.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigedomstilhøve

2.2.1 Nøkkelopplysningar

Bydel:	Sandøy	Gards- og bruksnummer:	803/206 og 808/153
Gardsnamn/adresse:	Fv.659 Finnøyvegen/Støholmvegen		
Forslagsstillar:	Møre og Romsdal fylkeskommune	Plankonsulent:	Rambøll og Henning Larsen Arkitekter AS
Sentrale grunneigarar:	Møre og Romsdal fylkeskommune		
Planens hovudformål:	Samferdsle – bru og køyreveg	Planområdets storleik:	58,8 daa
Grad av utnytting:	IR	Nytt bruksareal / Tal på nye einingar:	IR
Konsekvensutgreiingsplikt:	Nei	Varsel om motsegn/Motsegn:	Nei
Kunngjort oppstart:	20.02.2025	Offentleg ettersyn:	dd.mm.åååå–dd.mm.åååå
Problemstillingar:	Havnivåstiging, stormflo, utfylling i sjø, støy, støv, trafikktryggleik, naturmangfald, framkome		

2.3 Tidlegare vedtak i saken

Planområdet er ikkje tidlegare detaljregulert, og det føreligg såleis ingen kjende tidlegare vedtak i saka.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det ikkje utarbeida ein utbyggingsavtale som følgje av planframlegget.

2.5 Krav 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. Nærare forklart skal tiltak som fell under § 8 og Vedlegg II § blir vurdert vidare etter § 10, som har kriterium for vurdering av om planen kan få vesentleg verknader for miljø og samfunn.

Unnataket 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.

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Tiltaket er vurdert opp i mot §§ 6 og 8 i KU-forskrifta. Tiltaket er ikkje konsekvensutgreidd tidlegare. Å realisere plana i sin heilskap er estimert til 100-150 mill NOK. Tiltaket fell dermed ikkje inn under kravet i § 6 i KU-forskrifta.

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 derfor vurdert vidare 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 køyre veg 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.

I vidare vurdering etter § 8 kjem tiltaket også under Vedlegg II (punkt 11 k) i «Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse.»

Volumstørrelsen på utfyllinga vil overstige 50 000 m³ i § 8 vedlegg 2, 11 k og man må sjå til § 10 i KU-forskrifta for å vurdere om tiltaket kan få vesentlege verknader for miljø og samfunn, og da er det desse kriterium som gjelder:

Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:

- a. *størrelse, planområde og utforming*
- b. *bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser*
- c. *avfallsproduksjon og utslipp*
- d. *risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.*

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

- a. *verneområder etter [naturmangfoldloven kapittel V](#) eller [markaloven § 11](#), utvalgte naturtyper ([naturmangfoldloven kapittel VI](#)), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven*
- b. *truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv*
- c. *statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og [bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71](#) eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og [bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77](#).*

Det er særleg desse punkta over i tredje ledd som er aktuelle. Ut i frå opplysningar for tiltaket, samt avgrensing i omfang, og ut i frå eksisterande kunnskapsgrunnlag som er tilgjengeleg, er det vurdert at tiltaket ikkje kjem under konsekvensutgreiingsplikt, då verknadene av planframlegget for miljø og samfunn ikkje blir vesentlege, jf. § 8 og § 10. Tiltaket fell i tillegg ikkje under kriteria i § 6.

Konsekvensane er hovudsakeleg knytt til naturmangfald, som blir fagleg utgreia og vurdert i planskildringa.

I samråd med Ålesund kommune ble det i oppstartsmøtet vurdert at tiltaket ikkje er KUpiktig.

3 Planprosessen

3.1 Varsel om oppstart

Planinitiativ og bestilling av oppstartsmøte med Ålesund kommune ble sendt inn 04.12.2024. Oppstartsmøte med Ålesund kommune ble gjennomført 22.01.2025. I oppstartsmøte ble det konkludert ei tilråding av oppstart av planarbeidet.


Møre og Romsdal
fylkeskommune



Oppstart av detaljregulering for Finnøybrua

I samsvar med plan- og bygningslova § 12-8 kunngjør Møre og Romsdal fylkeskommune oppstart av detaljregulering for del av fv 659, Finnøybrua gbnr. 803/206 mfl. i Ålesund kommune.

Planarbeidet skal legge til rette for å erstatte dagens bru på fv. 659 mellom Harøya og Finnøya med ny bru, forbedring av kurvatur og tilpassing til dagens veg på begge sider av brua. Det blir naudsynt med fylling i sjø for å heve og breiddeutvide deler av moloen slik at veg- og brubreidde blir i samsvar med vegnormalane og fyller krava til sikkerheit mot framtidig stormflo. Det planleggast for tilrettelegging for mjuke trafikantar. I anleggsperioden skal det etablerast ei mellombels bru for trafikkavvikling, og båttrafikken gjennom sundet kan blir noko avgrensa.

Det er vurdert at planarbeidet ikkje utløyser krav til konsekvensutgreiningar, jf. gjeldande KU-forskrift.

Har du innspel til planarbeidet eller andre relevante opplysningar? Send dei til Møre og Romsdal fylkeskommune, Julsundvegen 9, 6412 Molde, på e-post til: post@mrfylke.no eller via digital post **innan 21. mars 2025**. Merk uttalen med saksnr: 24/9459.

Grunneigarar og rettshavarar innanfor planområdet, naboar, offentlege styre- maktar og organisasjonar blir tilskrive direkte.

Spørsmål kan rettast til planleggingsleiar Per Gunnar Løset på tlf. 943 65 962 eller e-post: per.gunnar.loset@mrfylke.no

Du kan finne meir informasjon om saka på nettsidene til Møre og Romsdal fylkeskommune og til Ålesund kommune, eller ved å skanne QR-koden.




Figur 3.1.1: Annonse i avis – varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Sunnmørsposten 20.02.2025, og varslingsbrev ble sendt ut direkte til rørte parter, offentlege og private instansar. Oppstart var og varsla på Møre og Romsdal fylkeskommune sine heimesider. Merknadsfristen var satt til 21. mars 2025.

Til varsel om oppstart kom det inn 13 merknader. Det vart semje med Ålesund kommune om utsett frist for uttale for ein aktør som hadde behov for å handsame ei uttale politisk. Ein merknad kom derfor inn etter fristen, men tatt med i den endelege merknadsbehandlinga. Desse er summert opp og kommentert i korte trekk i kap. 10.1, mens utfyllande informasjon finn ein i *Merknadsskjema planoppstart datert 17.09.2025* som er vedlagt planframlegget.

3.2 Medverknadsprosess

Planarbeidet har i tråd med plan og bygningslova § 5.2-5.3 lagt til rette for medverknad i planarbeidet. Fylkeskommunen er forslagsstillar, og det har vore tett dialog mellom plankonsulent og relevante offentlege mynde i planprosessen. Det ha vore særskilde møter med Statsforvaltar i Møre og Romsdal, Kystverket mfl. i løpet av planprosessen, både før og etter oppstart.

Planmynde er Ålesund kommune, og det avhalde et arbeidsmøte i forkant av innlevering til 1. gongs handsaming.

Konsekvensar av planen rører ikkje direkte ved andre grunneigarar, og Møre og Romsdal fylkeskommune legg på bakgrunn av dette opp til eit folkemøte i samband med offentleg etter-syn.

4 Planstatus og rammevilkår

4.1 Regionale planar - Fylkeskommunale planer

4.1.1 Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028

Fylkesplanen er ein tverrfagleg utviklingsplan for samfunnet Møre og Romsdal i inneverande planperiode 2025 – 2028. Den er bygd opp rundt FN sine berekraftmål og dei tre berekraftdimensjonane som ligg der, økonomisk, sosial - og kulturell, og miljødimensjon. Den inneheld 17 fylkesplanmål som stakar ut retninga fylket skal utvikle seg i.

Langsiktige utviklingsmål:

1. Møre og Romsdal skal vere god på regionbygging og samarbeid
2. Møre og Romsdal skal vere pådrivar for å løyse klima- og miljøutfordringane
3. Møre og Romsdal skal vere eit attraktivt og inkluderande fylke der folk vel å bu
4. Møre og Romsdal skal ha eit internasjonalt leiande næringsliv og ein innovativ offentleg sektor

Det er særleg kap. 6.2, punkt V3, som er aktuell for reguleringsplanen som vist under;
«V3: Møre og Romsdal skal ha eit transportsystem både på land, luft og sjø, som er trygt, smart og miljøvennleg, og er tilpassa innbyggjarane og næringslivet sine behov så langt som råd»

4.1.2 Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026

Fylkesstrategien har ein rekke mål og retningslinjer som bygger på FN sine berekraftsmål. Kjernen i planen tar utgangspunkt i følgjande langsiktige mål: «Møre og Romsdal skal vere eit attraktivt og mangfaldig fylke der folk vel å bu». «Møre og Romsdal skal ha inkluderande og trygge byar- og tettstader med særpreg, som tilbyr gode bumiljø og offentlege rom, attraktive arbeidsplassar, eit variert kultur- og tenestetilbod, og miljøvennleg transport».

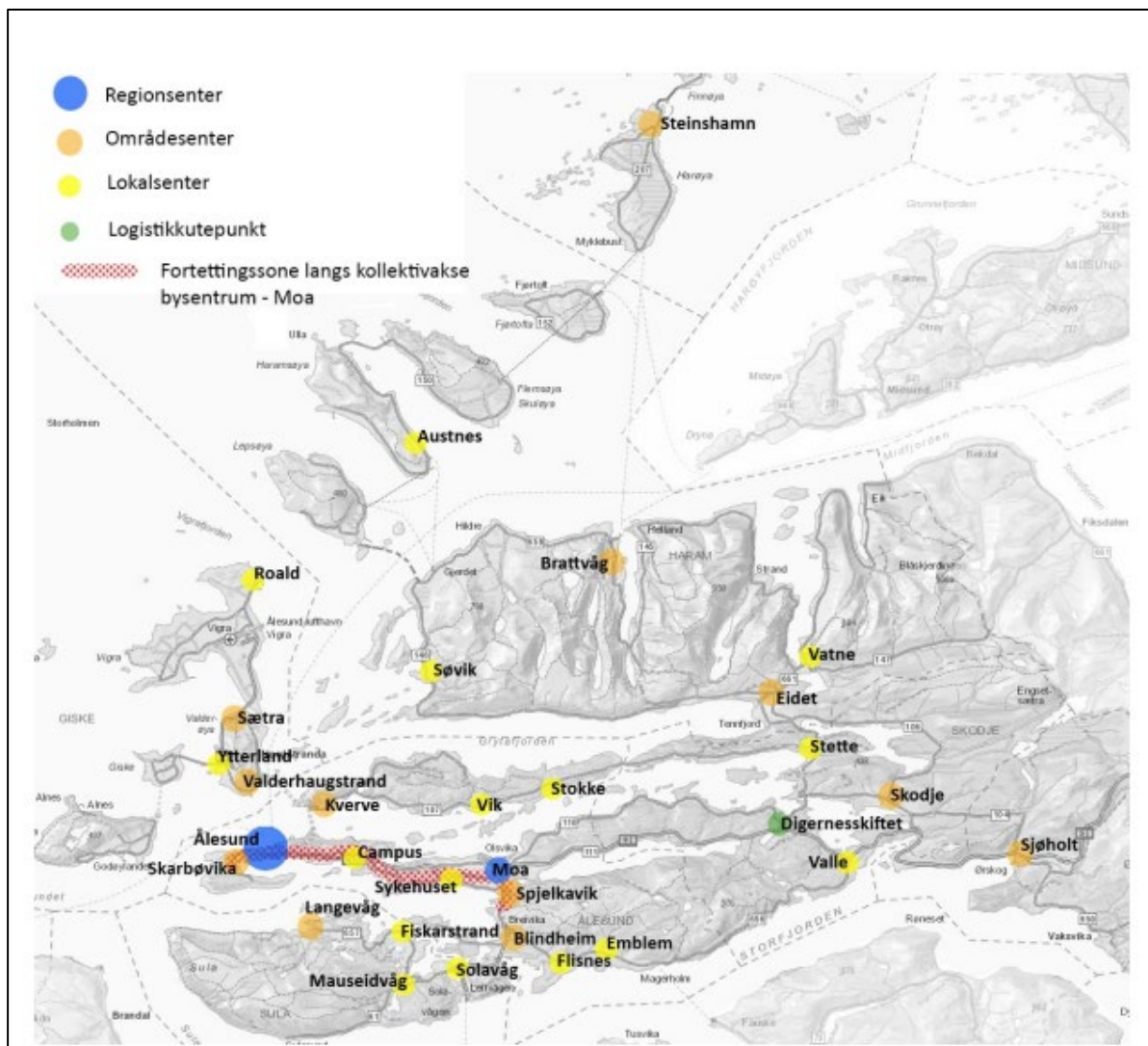
4.1.3 Plan for areal, klima og transport (PAKT)

Plan for areal, klima og transport – PAKT – er ein langsiktig strategiplan for berekraftig vekst i Ålesund-regionen. PAKT har blitt utarbeidd som ein interkommunal temaplan (til samfunnsdelen av kommuneplanen) etter plan- og bygningslova §9-1 og §11-2. Planen er i tillegg vedtatt i fylke som ein regional plan, etter plan- og bygningslova § 8-4. Planen ble vedtatt i 19.05.2022 som et interkommunalt samarbeid mellom Ålesund, Giske og Haram kommunar. I tillegg har Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune bidratt inn som samarbeidspartar. Planen er retningsgivande og ikkje juridisk bindande.

Arealbruk og transport blir sett i samanheng, i eit klimaperspektiv, og med FN sine berekraftsmål som fundament. Planen har nokre målkonflikter der ein skal oppnå klimanøytralitet

og redusert transportbehov, samt eit mål om å ta heile regionen i bruk i ein styrka felles bu- og arbeidsmarknad. Risiko, sårbarheit og klimatilpassing er andre viktig tema, som skal ivareta-kast i planarbeid. Det skal leggst vekt på auka risiko for ekstremvær i form av store nedbørs-mengder, sterk vind og havnivåstigning. For å kunne forebygge tap av liv, helse, kritisk infra-struktur og andre materielle verdiar er det tidleg i planprosessen det nødvendig å vurdere om klimaendringar gir eit endra risiko- og sårbarheitsbilde.

PAKT har definert ein senterstruktur, og i den er Steinshamn sør for dagens planområde er definert som eit områdesenter i Ålesund kommune. Det er derfor da eit viktig målpunkt for lokalbefolkninga i område, og er relevant at tiltaket her følger opp viktige mål i PAKT.



Figur 4.1.3.1: Utvalde senterområder (PAKT) pakt-planomtale-endeleg-versjon-vedtatt-i-alesund-kommunestyre-19052022.pdf

4.2 Kommunale planar

4.2.1 Kommunedelplanens arealdel

Kommunedelplan for Sandøy, arealplan-ID 1508-15462015001, er gjeldande for området. Planen ble vedteken 26.06.2015.

Planframlegget er i all hovudsak i tråd med kommunedelplanen. Der det er overlappende potensiell konflikt med omsynssonen aust for dagens fylkesveg, søker planframlegget å beslaglegge minst mogleg areal.

Fylkesvegen over moloen er avsett til arealformål «Veg». I sjø er det avsett formål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner». På austsida av dagens fylkesveg ligg omsynssona for Malesanden og Huse dyrelivsfredning (H720_N1) som er vist i figur 1. I tillegg finn vi omsynssone for Lyngholman -Naturreservat (H720_N6) på vestsida av nordlege del av fylkesvegen og vidare innover Finnøya. Sistnemnde ligg utanfor planområdet.



Figur 4.2.1.1: Utsnitt frå KPA med omtrentleg plangrense markert med raudt.

4.2.2 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel for Ålesund kommune 2021 –2031 seier: «Samferdsel er ein viktig premiss 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.»

Samfunnsdelen syner samstundes til plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen 2022 (PAKT), som nemnt tidlegare eit interkommunalt samarbeid. I tillegg er Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommunen samarbeidspartar.

4.2.3 Grøn Strategi

Grøn strategi 2021-2024 er Ålesund kommune sin strategi for å redusere klimagassutsleppa og hindre tap av naturmangfald både på land og i havet.

livskvalitet. Videre skal samtidig planretningslinjene bidra til reduserte klimagassutslepp, et klimatilpassa samfunn og ivaretaking av kulturmiljø og naturmangfald, samt redusere tapet av dyrka mark, natur-, villrein- og friluftsområde og karbonrike areal.

Retningslinjene skal fremme et lågutsleppssamfunn gjennom utvikling av berekraftige, kompakte og attraktive byer og tettstader. Arealbruken skal legge til rette for gode mobilitets løysningar og som skal føre til redusert transportbehov.

4.4.2 Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (2021)

Formålet med retningslinjene skal sikre regionale og nasjonale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen, og bidra til å leggje til rette for ei strandsoneforvaltning i tråd med forsvarleg berekraftig utvikling.

Retningslinjene omtaler vidare; *«Retningslinjene skal bidra til at det tas særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsona og at unødvendig bygging langs sjøen blir unngått, jf. plan- og bygningslova (pbl.) § 1-8. Strandsona gir grunnlag for næring og busetting langs kysten, og god arealplanlegging kan gi grunnlag for auka verdiskaping og fleire lønsamme arbeidsplassar. Kommunane må balansere disse interessene i planlegginga.*

4.4.3 Statlege planretningslinjer for klima og energi (2025)

Hensikten med retningslinjene er å sikre at klima og energi blir vektlagt i planlegginga etter plan- og bygningslova, samt i myndighetutøving og verksemda i staten, kommunane og fylkeskommunane. Klima omfattar både reduksjon av klimagassutslepp, karbonopptak og -lagring og tilpassingar i høve til klimaendringane.

Retningslinjene omtaler nærmare dette om klimatilpassing; *Klimatilpassing handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling.*

... Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimamaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet. Klimaprofilene vil være en viktig del av kunnskapsgrunnlaget.»

4.4.4 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegginga (1995)

Born og unge sine oppvekstmiljø er viktige interesser og det er knytt til nasjonale mål om å styrke dette. Retningslinjene har som formål å synleggjere og styrke born og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningslova, og dersom interessene til born og unge kjem i konflikt med andre interesser skal det synleggjerast slik at ein tar gode avgjersle.

Retningslinjene trekker fram at; *«Areal og anlegg som skal brukast av born og unge skal være sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.»*

4.4.5 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Nasjonale forventningar for regionale og kommunal planlegging har som mål å fremme ein berekraftig utvikling i heile landet. Relatert til planarbeidet skildra dokumentet at;

«Gjennom planleggingen kan det legges til rette for at arealene i hele kommunen kan utvikles ut fra lokale forutsetninger og behov. Bosetting i små lokalsamfunn, bygder og grender er viktig for at befolkningen der skal kunne ha gode muligheter til å opprettholde sosiale og kulturelle relasjoner,»

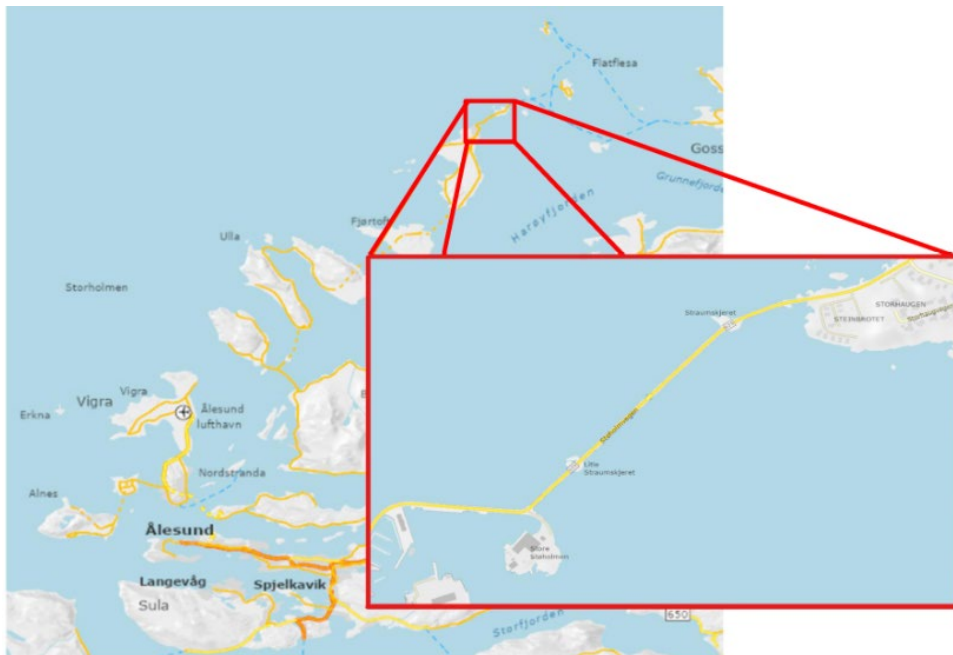
4.4.6 Relevante forskrifter, lovverk og styringsdokument

- Plan og bygningslova
- Naturmangfaldslova
- Forureiningslova
- Hamne og farvasslova
- SVV Handbøker
- Regionalplan for attraktive byar og tettstad
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2021)
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 (2012)

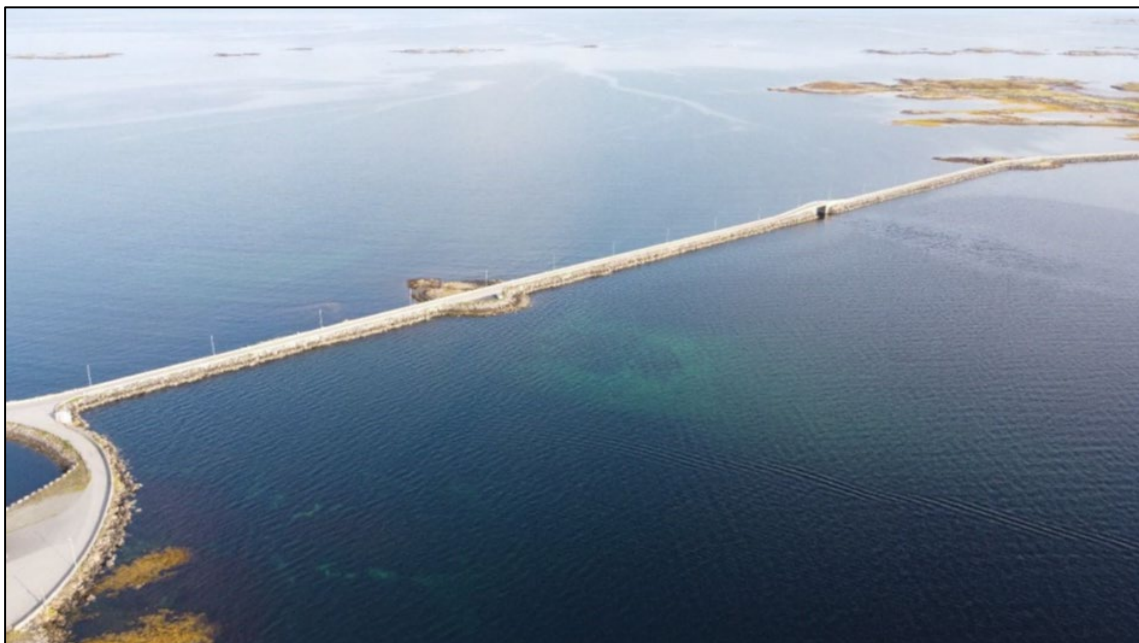
5 Skildring og lokalisering av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Skildring og lokalisering av planområde

Planområdet ligg mellom dei to øyane Harøya i sørvest og Finnøya i nordaust i Ålesund kommune, nærare bestemt mellom Straumskjæret og Litle Straumsskjeret. Desse er inkludert i ei øygruppe som ligg for seg sjølv i utkanten 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 nord og Malesanden og Huse Dyrelivsfredningsområde i søraust. Området er rikt på naturverdiar med både lokal og nasjonal forvaltningsinteresse.



Figur 5.1.1: Kartutsnitt av plasseringa av Finnøybrua. Kjelde: Vegkart.no



Figur 5.1.2: Skråfoto av planområdet. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune

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

Fylkesveg 659 er bunde i saman med ein molo og bru 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.

Steinshamn er definert som et områdesenter på Harøya i senterstrukturen i PAKT som ligg sør for dagens planområdet. Steinshamn er dominert av bustader, offentleg bygg og næringsbygningar. Finnøya i nord har nokre fastbuande, og er mest dominert av fritidsbustader. Nord på Finnøya finn ein hotell og anna næring. Det går eit ferjesamband vidare til øyane Sandøya, Ona, og heilt til Småge i Aukra kommune, med samband vidare mot Molde.

5.2 Dagens og tilstøytane arealbruk

Dagens arealbruk er køyrevog og anna veggrunn knytt til fylkesveg 659. Bruken av området er elles prega av nærleiken til havet med maritim industri, fiskeriretta verksemd, småbåthamn og hyttefelt. Området grenser til Lyngholman naturreservat og Malesanden og Huse Dyrelivsfredning.

5.3 Trafikkforhold

5.3.1 Dagens vegsystem

Fylkesveg 659 ligg på ein lang steinfylling mellom øyane Harøya og Finnøya. Finnøybrua ligg midt på denne. Strekninga er ein del av det lengre Nordøysambandet som strekk seg 45 km gjennom ei øygruppe til fastlandet mot Ålesund som vist i figur 5.3.1.1. Vegen er hovudsambandet til om lag 2700 innbyggjarar på øyane.



Figur 5.3.1.1: Kartutsnitt som synar fylkesveg 659. Kjelde fylkesatlas.no

Finnøy bru 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 med varierende breidde (3,5m - 4m) på ein steinfylling med møteplasar om lag 250 meter frå brua på begge sider. Dagens bru har ei seglingshøgde som ligg ein del høgare enn fyllinga, og vegen er utforma med bratt stigning på ca. 10 % opp og ned på begge sider av brua. Det medfører at sikten over brua er dårleg og at stigning på vegen ikkje tilfredsstiller krava i N100.



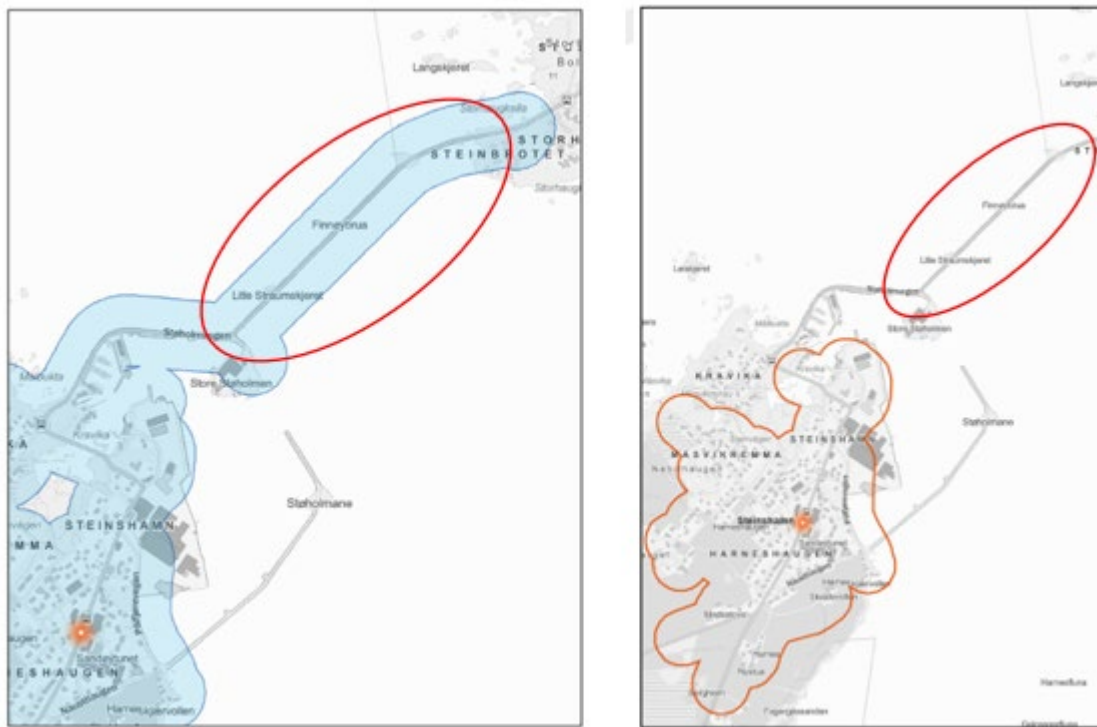
Figur 5.3.1.2: Foto av dagens Finnøy bru, frå 2025. Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune

5.3.2 Trafikkmengde

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

Vegen er den einaste ferdselsåra mellom Finnøya og Harøya, og er kritisk infrastruktur for lokalbefolkninga og beredskapsressursar. Vegen er ein del av eit større vegsamband (Nordøyvegen) som går heilt til fastlandet og Ålesund. Det er bussforbindelse i mellom øyane og ferjeforbindingar frå Finnøya og nordaustover mot Sandøya, Orta, Aukra og Molde.

I følge figuren under kan lokalesenteret Steinshamn nås frå heile molovegssystemet på under 10 min med sykkel. I gangavstand er det det utanfor sona for 10 min. Gåande og syklande brukar molovegen dagleg til ulike målepunkt. Det er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar langs molovegen i dag. Talet på syklande er høgare i turistsesongen.



Figur 5.3.2.1: Oversikt over sykkelavstand (t.v) og gangavstand (t.h) på 10 min til lokalsentret Steinshamn. Kjelde: Plan for klima, areal og transport i Ålesundregionen (PAKT)

5.3.3 Ulykker

Det er ikkje kjent historikk med ulykke her mellom mjuke og harde trafikantar. Det er registrert ein bilulykke i 2005 i følge vegkart.no (<https://veggart.utv.atlas.vegvesen.no/>).

5.4 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.

5.5 Kulturminne

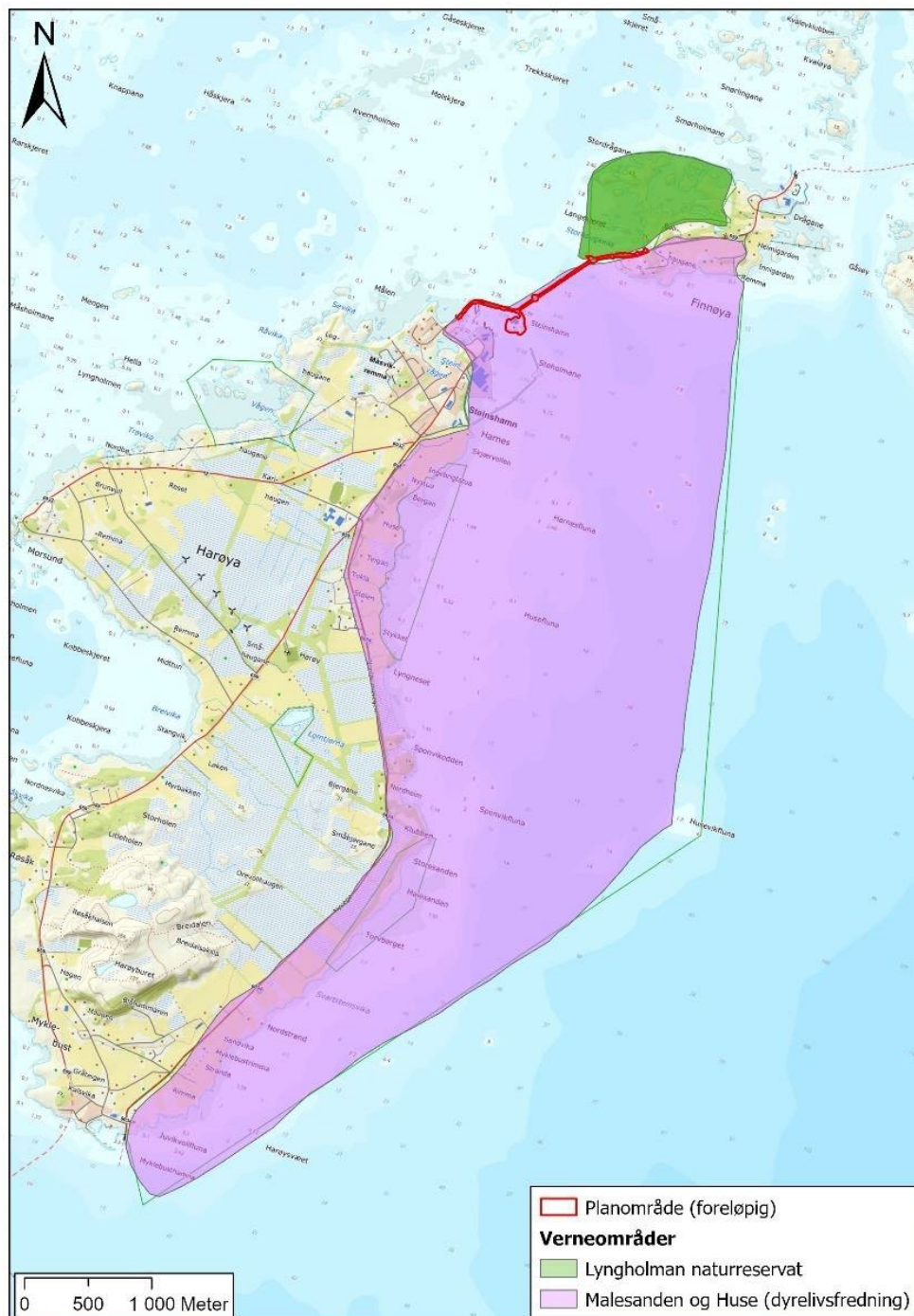
Det er ikkje registrert nokon kulturminne innanfor planområdet, og det er heller ikkje potensial for å finne kulturminne på land i og med at alt ligg på ei fylling frå ca. 1970. Det er ikkje gjort særskilde undersøkingar i sjø.

5.6 Naturverdiar

Naturmangfald er i naturmangfaldslova definert som biologisk mangfald, landskapsmessig mangfald og geologisk mangfald som ikkje i det alt vesentlege er eit resultat av menneskeleg påverknad. Vurderingar er baserte på div. tilgjengelege kjelder (m.a. *Naturmangfaldsrapport datert 16.01.2025 og supplerende informasjon kartlegging av naturmangfold datert 28.05.2025*) og på synfaring i området august/september 2024.

Planområdet er i stor grad opparbeidd til vegareal både på land og i sjø i form av fyllingar og på dei to holmane som er lokalisert mellom Harøya og Finnøya. Holmane står fram med lite naturleg vegetasjon, og er sterkt endra. Sjøareala på begge sider av fyllinga, og område kring

planområde er rikt på naturverdiar med både lokal og nasjonal forvaltningsinteresse. Planområdet overlappar areal innanfor verneområdet Malesanden og Huse dyrelivsfredning og grensar inn til Lyngholman naturreservat, som vist i figur 5.6.1. Malesanden og Huse dyrelivsfredningsområdet ligg som ei kappe rundt Malesanden- og Huse fuglefredningsområde. Den einaste restriksjonen som gjeld for dette området er at alle fugle- og pattedyrartar er freda mot jakt- og fangst. Det er likevel tillate med jakt på villmink etter viltlova med forskrifter. Den 19.03.1996 vart området omfatta av Ramsarkonvensjonen. Dette er ein konvensjon som skal sikre internasjonalt viktige våtmarkssystem. (Kjelde Miljødirektoratet)



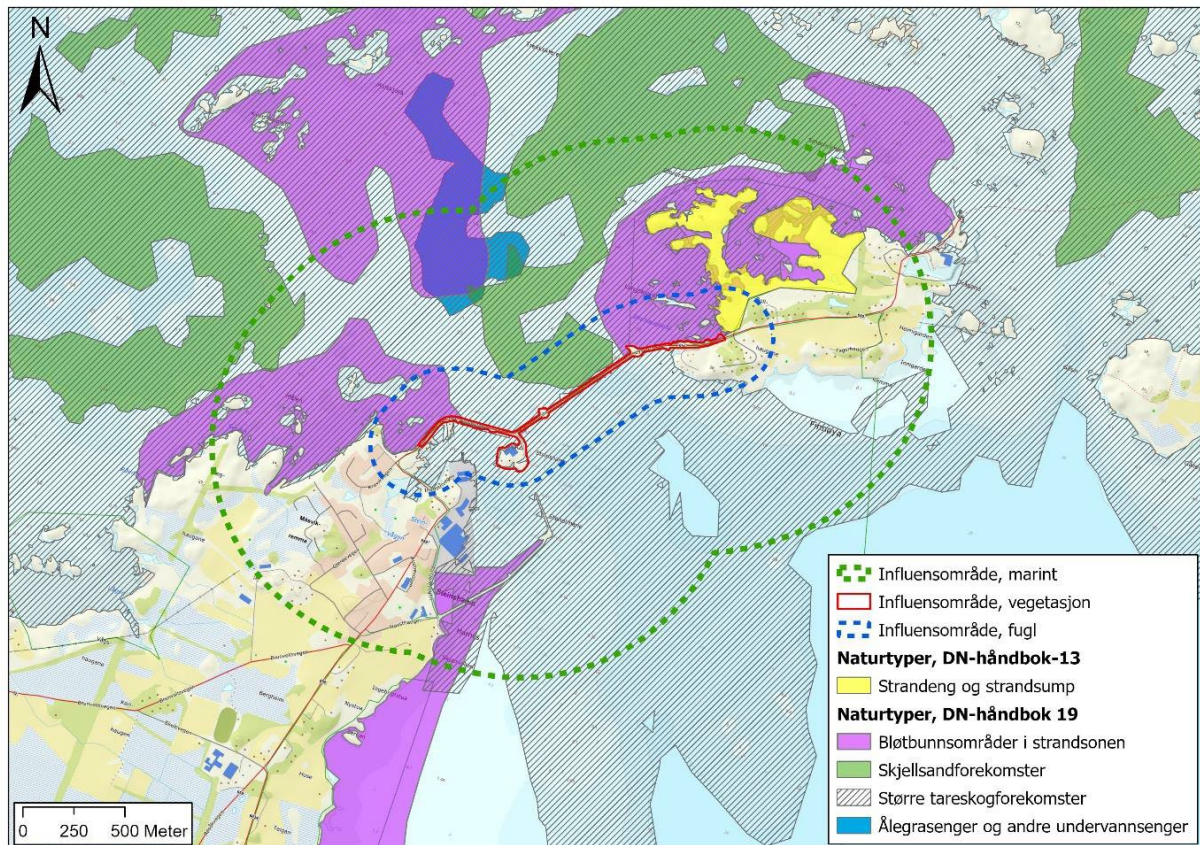
Figur 5.6.1: Oversiktskart over Finnøya, Harøya og naturvernområdet. Kjelde: Naturbase

Det er kartlagt og gjennomført ein terrestrisk og marin kartlegging for å undersøke kva for naturverdiar som er i området. Dette ble utført av Rambøll i perioden juli og august 2024. Figuren 5.6.2 syner eit oversiktskart over analyseområdet og naturvernområde.



Figur 5.6.2: Oversikt over planområdet og influensområder for terrestrisk (vegetasjon og fugl) og marint. Kjelde: Rambøll AS

Kartlegginga av naturverdiar har tatt høgde for verdiar både innanfor planområde, men òg verdiar i influensområdet. Kartlegginga er basert på eksisterande kunnskap frå offentlege kartdatabasar, og kartlegging i sjø og på land i influensområda (jf. planframleggets vedlegg knytt til kartlegging av naturmangfald). For kartlegging av naturmangfald på er det brukt anerkjent metodikk i høve til Miljødirektoratet sine instruksar og handbøker. Det ble kartlagt for sjeldne og trua naturtypar og arter i høve til norske raudlister, samt framande skadelege arter i høve til framandartslista. Det vart i tillegg gjennomført ei kartlegging av hekkefugl. For kartlegging i sjø er det utført visuell undersøking av det marine naturmangfaldet i området ved bruk av drone under vatn.



Figur 5.6.3: Kartet viser marine (DN-handbok 19) og terrestriske naturtyper (DN-handbok 13) registrert i og nær planområdet. Kjelde: Naturbase

Hovudfunna frå naturmangfaldsvurderinga er følgjande:

- Det er ikkje registrert eller kartlagd naturtyper på land innanfor kartleggingsområde, men i influensområdet finner man strandeng og strandsump i nord-aust
- Det ble ikkje registrert raudlista arter av karplanter, lav, mose eller sopp innanfor kartleggingsområdet
- Av marine naturtyper er det registrert sukkertare/tareskog, skjellsand, ålegras og blautbotnområde, før synfaring. Dette samsvarer med funn under synfaring med drone av område. Desse naturtypene er viktige for det marine økosystemet rundt planområdet
- Det er registrert hummar (VU) og sjølaks (NT) som er raudlisteartar i influensområdet
- Det er registrert gyteområde for torsk og raudspette søraust for planområdet i Harøyfjorden. Gyteområde for fisk er en naturtype i høve til DN-handbok 19, aktive gytetider er verdifulle og bør ikkje forstyrrast i gytetida
- Det er ikkje kartlagd eller registrert marine raudlisteartar, eller fremmande artar i plan eller influensområde, men kan ikkje utelukka at det kan forekomme
- Det er kartlagd og registrert fleire arter av fugl av nasjonal forvaltningsinteresse i influensområde. Det er under synfaring av området observert ein rekke artar i nærleik av planområdet, og enkelte ble registrert som hekkande/mogleg hekkande (sjå tabell). I tillegg er det registrert andre fuglearter ved tidlegare kartleggingar, som ikkje vart kartlagd under synfaring (sjå tabell):

Tabell 5.6.1: Oversikt over hekkande arter, raudlista arter og ansvarsarter registrert under synfaring gjennomført av Rambøll.

Art	Kategori	Aktivitet
Fiskemåke**	Sårbar (VU)	Reproduksjon, i nærområda
Gravand	Livskraftig (LC)	Reproduksjon med ungar, i nærområde
Grågås	Livskraftig (LC)	Reproduksjon med ungar, i nærområda, forflyting
Gråhegre	Livskraftig (LC)	Stasjonær, forflyting
Gråtrost*	Livskraftig (LC)	Mogleg reproduksjon
Skjærpiplerke*	Livskraftig (LC)	I nærområda, stasjonær
Krykkje**	Sterkt trua (EN)	I nærområda
Kråke	Livskraftig (LC)	Forflyting
Makrellterne**	Sterkt trua (EN)	I nærområda, forflyting
Rødnebbterne	Livskraftig (LC)	I nærområda
Rødstilk	Nær trua (NT)	Reproduksjon (varslande)
Sandlo	Livskraftig (LC)	I nærområda, stasjonær
Sandsnipe	Livskraftig (LC)	Stasjonær
Siland	Livskraftig (LC)	Stasjonær,
Småspove	Nær trua (NT)	Stasjonær, i nærområda
Smålom	Livskraftig (LC)	I nærområda
Storspove**	Sterkt trua (EN)	I nærområda, forflyting
Strandsnipe	Livskraftig (LC)	Mogleg reproduksjon
Svartbak*	Livskraftig (LC)	I nærområda, rastande, mogleg reproduksjon
Taksvale	Nær trua (NT)	I nærområda
Tjeld	Nær trua (NT)	I nærområda, stasjonær, mogleg reproduksjon
Toppskarv*	Livskraftig (LC)	Forflyting
Tornsanger	Livskraftig (LC)	Stasjonær
Tyvjo**	Sårbar (VU)	Forflyting
Ærfugl	Sårbar (VU)	I nærområda

*Ansvarsart, **Sårbar art

Tabell 5.6.2: Arter av særleg stor forvaltningsinteresse og sårbare arter registrert innanfor influensområdet dei siste 10 årane. Kjelde: Multiconsult.

Grønfinke	Sårbar (VU)	I nærområde	2019
Gulnebbblom*	Sårbar (VU)	I nærområde	2024
Havelle**	Nær truet (NT)	I nærområde	2024
Havørn*, **	Livskraftig (LC)	I nærområde	2022
Horndykker	Sårbar (VU)	I nærområde	2022
Svartand	Sårbar (VU)	I nærområde	2016-2022, 2024

*Ansvarsart, **Sårbar art

- Det er midlertidig ikkje registrert eller kartlagd raudlisteartar av fugl innanfor planområdet.
- Det vart registrert to framande artar innanfor kartleggingsområdet; rynkerose (SE) platanlønn (SE). Rynkerose er registrert ved Straumskjeret, mens platanlønn er registrert på Store Støholmen som er utanfor planområdet.

5.7 Friluftsområde

Nærleik til sjøen og strandsona er ofte knytt til friluftsinnteresser. Finnøy bru er kategorisert som et viktig friluftsområde og Lyngholman naturreservat er kartlagd som svært viktig naturområde.

Det er registrert ein fiskeplass på brua og båttrafikk kryssar i dag under brua.

5.8 Born og unges interesser

Det er pågåande arbeid med bornetråkkregistreringar i området (hausten 2025), men det er ikkje laga ein rapport enno. Det manglar i dag eit tilbod til gåande og syklende langs molovegen. Barnetråkkregistreringer visar til at born brukar vegen i dag, og til ulike målpunkt mellom øyane som til dømes fritidsaktivitetar. Det er 3,7 km frå Harøy skule til Finnøya. Det er skuleskyss mellom Finnøya og Harøy skule i dag.

Det er ikkje kjent at barn brukar planområdet til leik eller anna opphald.

5.9 Sosial infrastruktur

Det er om lag tre km til Harøy skule og barnehage i sørvest. I tillegg til dette finn ein Harøy Stadion og idrettshall i same område. Dette er viktige målpunkt for innbyggjarar på Finnøya.

5.10 Energiforsyning – teknisk infrastruktur

Harøya og Finnøya er bunde saman med lokal straumforsyning og belysning langs molovegen. Nytt veglysanlegg blir etablert så lagt det er nødvendig for å erstatte dagens anlegg. Det er henta ut kabelkart, og funn der synar at det ligg infrastruktur i steinfyllinga.

5.11 Vatn og avlaup (VA) og overvatn

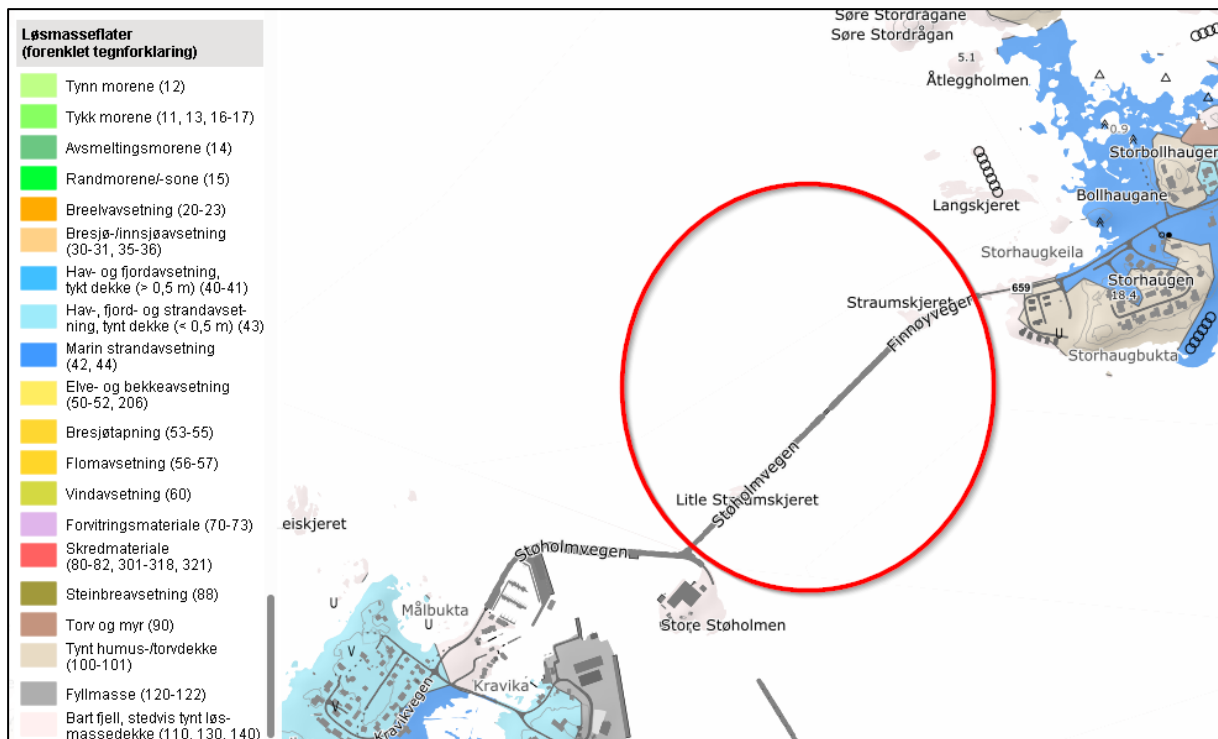
Overvatn handterast lokalt i planområdet og veganlegg leiar dette direkte til sjø. Det er ein vassleidning som knytt Finnøya og Harøya i saman (sjå figur). Den går langs sjøbotnen eit godt stykke aust for planområdet i dag. Det er ifølgje Ålesund kommune ikkje venta at denne skal relokalisert i framtida med tanke på fornying, fordi plasseringa av vassleidninga i dag er ideell for vidare bruk. Markert med grønne sirkclar på figur 5.11.1 finn ein utsleppsleidning på avlaup på Finnøya og Harøya.



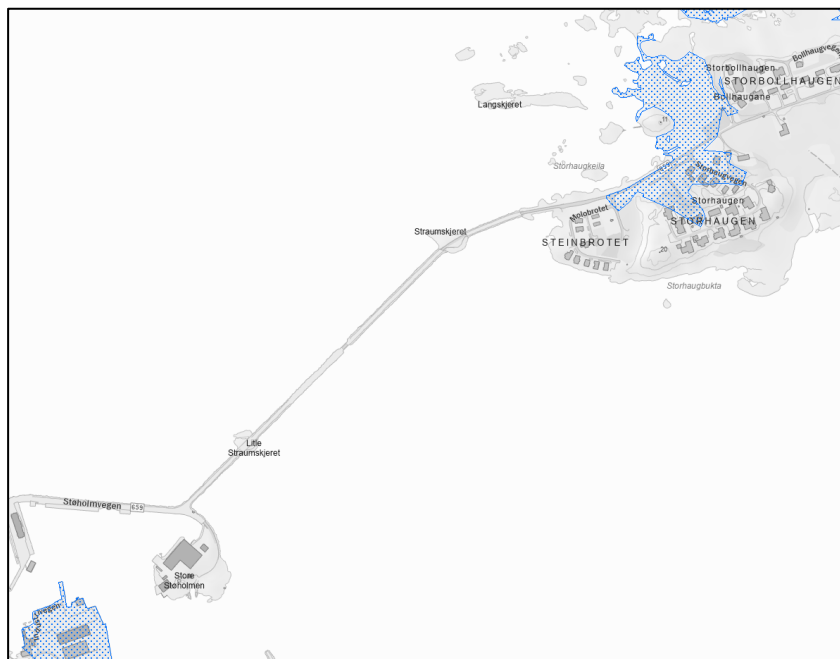
Figur 5.11.1: Utsnitt over VA-anlegg i området. Kjelde: Ålesund kommune

5.12 Grunntilhøve

Grunntilhøva er synt i kart frå NGU, sjå link i figur 5.12.1. Funn her syner at Finnøya og nordre del av Harøya ligg så lågt at marin grense ikkje er vist i kartet, men sydenda av Harøya ligg høgare og der ligg marin grense rundt kote +50.



Figur 5.12.1: Utsnitt frå kvartærgeologisk kart i sundet mellom Harøya og Finnøya. Kjelde: Noregs geologiske undersøking; www.ngu.no

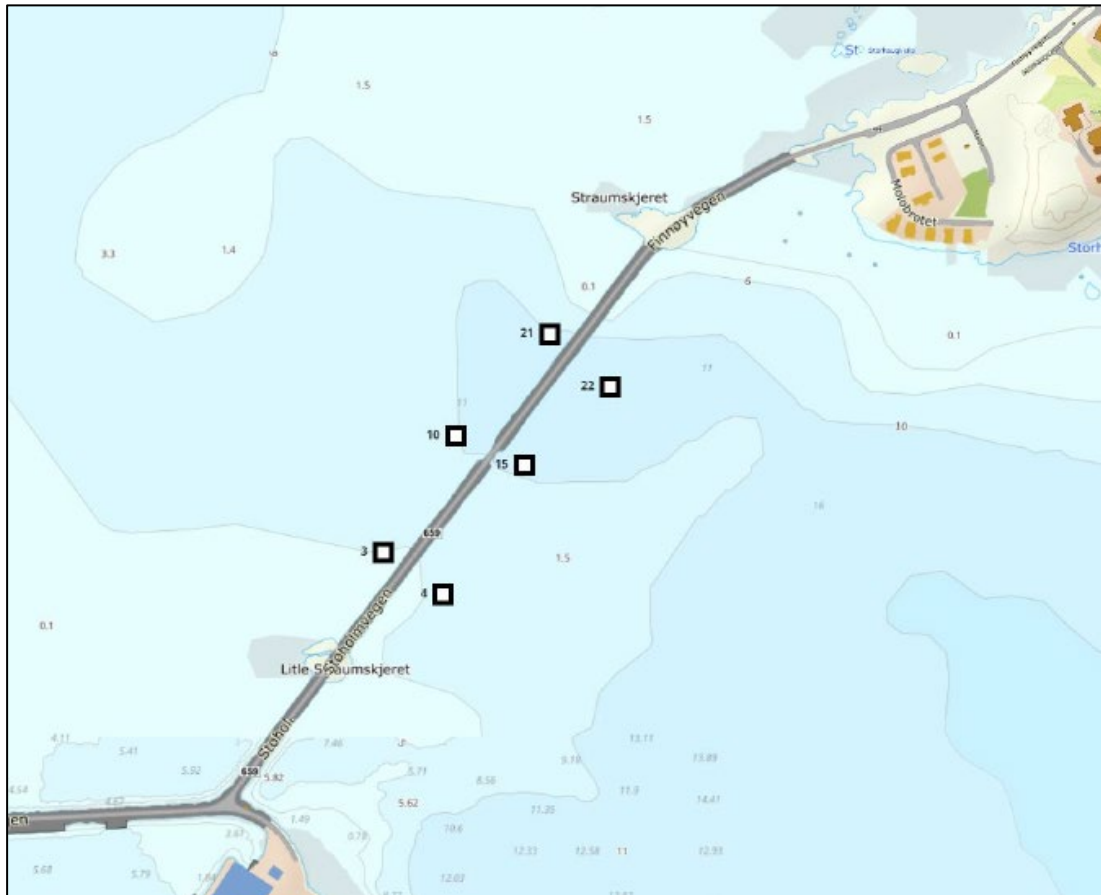


Figur 5.12.2: Kart over kvikkleiresone. Kjelde: Noregs vassdrags og energidirektorat; <https://temakart.nve.no/tema/kvikkleire>

Planområdet ligger under marin grense. Figur 5.12.2 synar at planområdet ikkje er utsett for kvikkleire i følgje NVE. Ifølgje lausmassekart frå NGU inkluderer dette eit område der moglegheita for å treffe på hav- og fjordavsetningar under lausmassetypene i overflata er heilt fråverande eller minimal ved eller under marin grense.

5.13 Miljø

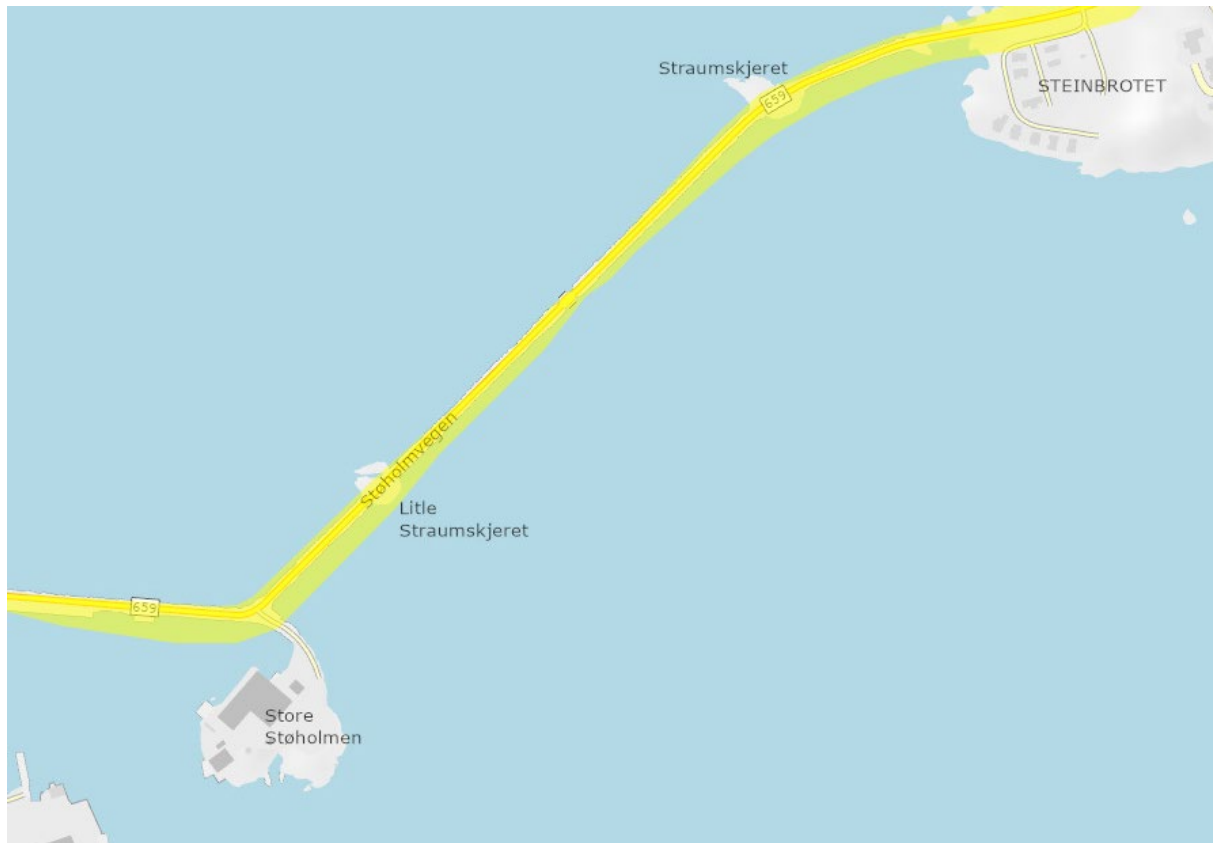
Det ligg føre ein rapport for miljøtekniske sedimentundersøkingar, sjå vedlegg *Miljøteknisk sedimentundersøkelse datert 16.05.2025*. Det ble ikkje avdekka forureining i sedimenta, og i figur 5.131.1 finn ein oversikt over uttak av sedimentprøvar.



Figur 5.13.1: Stasjonar for uttak av sedimentprøvar ved Finnøybrua. Kjelde: Rambøll

5.14 Støy og luftforureining

Fylkesveg 659 og molovegssystemet ligg i gul støysone i følgje støyvarselkart utarbeida av Statens vegvesen for område. Det er ikkje registrert at støysona rører ved støyfølsame bygg i området.



Figur 5.14.1: Utsnitt over støyvarselkart langs fylkesvegen. (Kjelde [Støysoner for riks- og fylkesvegar](#)).

Det er ikkje registrert utfordringar kring luftkvalitet i området.

5.15 Klimatilpassing – stormflo og havnivåstiging

Klimaendringane i framtida gjer det nødsynt at ein tilpassar nye tiltak for kraftig nedbør, overvasshandtering og havnivåstiging. Klimaprofilen for Møre og Romsdal syner at det er forventet vesentleg auke i ekstrem nedbør. Der det er venta fleire episodar med kraftig nedbør både i intensitet og førekomst. Ved handtering av overvatn er opne vassvegar å føretrække. Planområdet nærleik til sjøen gjer at det er kort avstand å lede overvatnet til resipient. Planområdet er utsett for stormflo i dag, og det vil bli utfordringar kring havnivåstiging i framtida.

Rapport for stormflo havnivåstiging utført av Rambøll syner at venta havnivå vil ligge på + 77 cm innan 2100. Dette gir 200 års stormflo for år 2100 lik kote 2,70 moh.

5.16 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)

Det er utarbeida ein ROS-analyse i samband med planframlegget, sjå vedlegg *ROS-analyse datert 03.10.2025*. Metoden til ROS-analysen bygger rettleiaren frå Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap «Samfunnssikkerheit i kommunens arealplanlegging», 2017.

ROS-analysen skildrar hendingar som kan få konsekvensar for liv og helse, trygghet/stabilitet og eigendom/materielle verdiar vurdert. I ROS-analysen er moglege uønskte hendingar identifisert, og aktuelle hendingar er analysert vidare for å vurdere risiko og sårbarheit og moglege avbøtande tiltak.

Innleiande hovudfunn for risiko og sårbarheit for i området:

- Grunnforhold, områdestabilitet
- Klimatilpassing
- Havnivåstigning, flaum i vassdrag og elv, stormflo og bølgepåverknad
- Ekstremvind
- Trafikktryggleik for alle trafikantgrupper
- Beredskap
- Bortfall av infrastruktur energiforsyning, telekom og IKT

6 Skildring av framlegget

6.1 Planlagt arealbruk

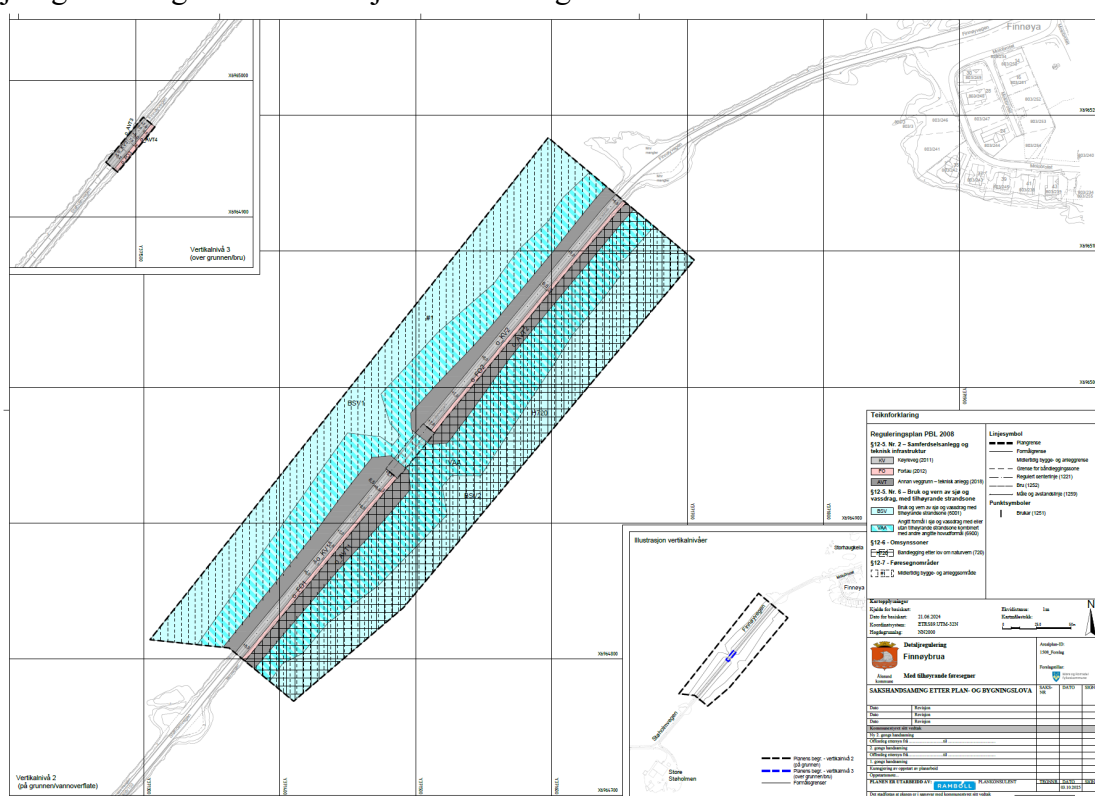
Planframlegget omfattar 300 - 400 meter ny fylkesveg 659 med ny Finnøy bru, i tillegg til midlertidig bru. Den nye brua blir lengre enn dagens bru. I forprosjektet for ny brukonstruksjon er det anbefalt ei landkarfri bruløysing fundamentert på peler til berg. Brua si totale lengde med vengemurar blir da 44 m. Endeleg konstruksjon kjenner vi ikkje før brua er detaljprosjektert i byggplanfase. Det må derfor takast høgde for justeringar i brulengda. Seglingshøgde under brua er på minimum 4 m, og det er forutset at breidda på seglingsløpet, som i dag er ca. 11m, skal oppretthaldast.

Planområdet strekk seg frå gjeldande reguleringsplan i syd-vest, ved Little Straumskjeret, til Straumskjeret i nord-aust. Plangrensa er sett slik at planområdet ikkje strekk seg inn i naturreservatet nord for Straumskjeret.

Det totale strekninga mellom Harøya og Finnøya er på 900 meter, og det er derfor berre delar av strekninga som blir regulert.

Arealbruk i planframlegget er i stor grad vegar og ny «anna veggrunn» som er fyllingar i sjø. Det er i tillegg regulert inn fortau langs køyrevegen. Fyllingar under sjø er regulert til kombi- nertformål mellom sjø og anna angitte hovudformål.

Det er i plankartet lagt inn føresegningsområde for midlertidig byggje- og anleggsområde som inkluderer fylling og midlertidig bru i samband med vegutbygginga. Omsynssonen for Bandlegging etter lov om naturvern (H720) er lagt inn på austsida av fylkesvegen stort sett i tråd med gjeldande kommunedelplan. Store delar av arealet i sjø er regulert til «Bruk og vern av sjø og vassdrag». Plankartet kjem fram av figur 6.1.1.



Figur 6.1.1: Plankart datert 03.10.2025.

Oversikt over omfanget av regulerte areal, omsynssoner og føresegnsområde på grunnen/vass-overflata går fram av tabell under:

Tabell 6.1.1: Arealformål i reguleringsplankartet – vertikalnivå 2 på grunnen, med tilhørende storleik:

Arealformål	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Køyreveg (o_KV1)	1,14
2011 - Køyreveg (o_KV2)	1,45
2012 - Fortau (o_FO1)	0,52
2012 - Fortau (o_FO2)	0,66
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT1)	4,09
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT2)	4,15
Sum areal denne kategori:	12,02
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV1)	13,27
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV2)	12,11
6900 - Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovudformål (VAA) Formål 6001/2018	21,37
Sum areal denne kategori:	46,75
Totalt alle kategorier:	58,77

Omsynssoner	
§12-6 - Omsynssoner	Areal (daa)
720 - Bandlegging etter lov om naturvern (H720)	27,64
Sum areal denne kategori:	27,64
Totalt alle kategorier:	27,64

Føresegnområder	
§12-7 - Føresegnområder	Areal (daa)
#1 - Midertidig bygge- og anleggsområde	46,98
Sum areal denne kategori: Avgj. dato: 31.12.2025 Gyldig til dato: 31.12.2035	46,98
Totalt alle kategorier:	46,98

Arealformål	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Køyreveg (2)	2,60
2012 - Fortau (2)	1,19
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (2)	8,24
Sum areal denne kategori:	12,02
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (2)	25,38
6900 - Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovudformål Formål 6001/2018	21,37
Sum areal denne kategori:	46,75
Totalt alle kategorier:	58,77

Tabell 6.1.2: Arealformål i reguleringsplankartet – vertikalnivå 3 grunnen, med tilhørende storleik:

Arealformål	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Køyreveg (o_KV3)	0,32
2012 - Fortau (o_FO3)	0,13
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT3)	0,02
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT4)	0,02
Sum areal denne kategori:	0,49
Totalt alle kategorier: 0,49	

6.2 Trafikkutvikling og fartsgrenser

Dagens trafikktalet (sjå kap. 5.3.2) er på om lag 500 ÅDT og det er ikkje venta noko vesentleg auke i trafikktalet. Det er ein veg som har i dag blanda trafikk, og det vil etter nytt tiltak med ny bru og vegutbetringar vere same situasjon. Det er planlagt løysing for mjuke trafikantar i form av fortau, men bygging av dette på heile strekninga er foreløpig ikkje eit prioritert prosjekt i fylkeskommunen.

Fartsgrensa er planlagt som i dag, 50 km/t gjennom heile strekninga og over brua. Det er ikkje tal på gåande og syklende i dag, men det er kunnskap om at gåande og syklende brukar vegen mellom Harøya til Finnøya til ulike målpunkt (skule, idrett, fiskeplass, mm.).

6.3 Tekniske føresetnader

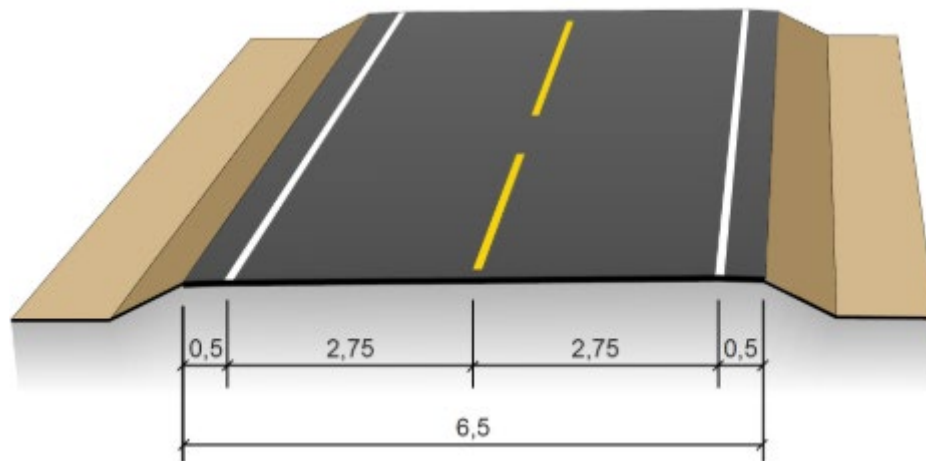
6.3.1 Dimensjoneringsgrunnlag veg

Det er Statens vegvesen si handbok N100 Veg- og gateutforming som gir krav til utforming av veganlegget, både for køyrande, gåande og syklende.

Hovudveg fv. 659

Vegen er planlagt dimensjonert som ein Hø2 veg etter utbetningsstandard. Minimum vegbreidde er 6,5 meter.

Det vil vere vegbelysning langs heile strekninga. Vegens overbygning er dermed dimensjonert etter trafikkgruppe A frå handbok N200. Bereevna er satt til bæreevnegruppe 3 for veger på skjeringar eller steinfyllingar.



Standard ved gjennomgående utbedring

Krav 3.3.5—21 **SKAL**

Vegbredden skal være minst 6,5 m.

Gjeldende fra 22.06.2021

Figur 6.3.1.1: Planlagd dimensjonering av veginnlegg. Kjelde: Statens vegvesen handbok N100

Brubreidda blir regulert i tråd med vegnormalane, med eit i utgangspunktet 3 m breitt fortau.

Ny veg vil få maksimal stigning på 6 %, mens dagens stigning til brua er rundt 10 %. Vegen med fortau vil ha ei breidde på 10,5 m over brua og vegbreidda blir redusert frå 7,5 til 6,5 meter rett etter brua og vengemurane (sjå kapittel 6.4. om fråvik for krav til brubreidde).

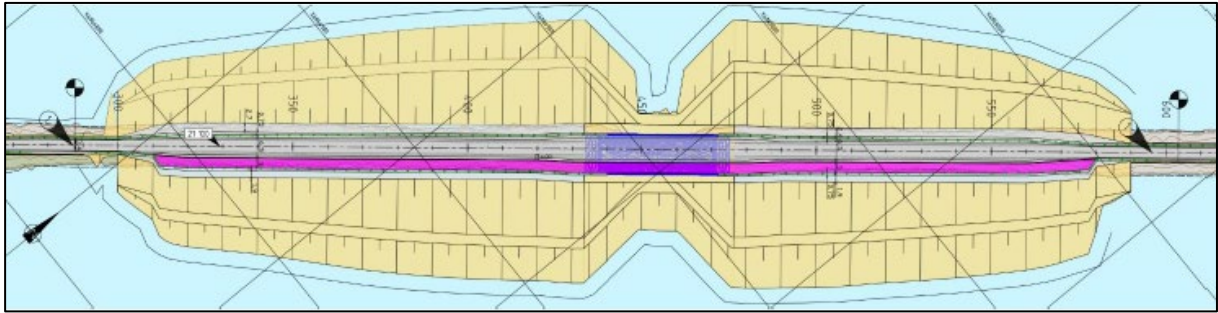
Vegen skal ned til dagens høgde på noverande fylling og vegen blir innsnevra og tilpassa dagens vegbreidde som er 3,5 - 4 meter. Det vil bli en overgangstrekning der tilpassinga til dagens vegbreidde skjer over en strekning på om lag 20 meter. Den totale lengda på ny bru og vegareal blir ca. 330 meter veg med 6 % stigning opp til og ned frå brua, som inkluderer ei ny bru med vengemurar på totalt 44 meter, der sjølve bruplata utgjer 33 m. Den nye brua blir lengre enn den gamle og dette vil gjere brua til ein betre møteplass for større køyre- tøy, enn det eksisterande bru er.

Fartsgrensa er i dag 50 km/t og det planleggast å vidareføre dette, sjølv om vegklasse Hø2 til- seier ei fartsgrense på 60 km/t. Ved oppgradering av eksisterande veg over ei så kort strekning som det plana legg opp til, vil det ikkje vere naturleg å gjere endringar på fartsgrensa så lenge tilliggjande vegnett over moloen blir som i dag. Den planlagde geometriutbetringa vil forbetre vegens tryggleik og funksjonalitet, og sørger for at dagens krav og standardar oppfyllest in- nanfor strekningen som den skal utbetre.

På bakgrunn av hydrologiske berekningar har det vist seg at ein ny veg på fylling må hevast mellom 1,7 – 2,2 meter i forhold til dagens veg. Dette får konsekvensar for storleiken av fot- avtrykket til vegfyllinga på havbotn.

Gående og syklande langs fv. 659

Det er ikkje i dag fortau langs eksisterande veg. Langs vegen på fyllinga og på brua er det planlagt eit fortau som er 3 meter breidt, med kantstein på minimum 12 cm. I byggetrinn 1 skal det kun byggast fortau over brua Det er ikkje rekkverk mellom fortau og køyrebanen.



Figur 6.3.1.2: Utsnitt over strekninga som skal byggjast med ny bru og ny veg på fylling. Gult areal er fylling og rosa er fortau. Kjelde: Rambøll AS

Kollektivtilbud

Det er ikkje vurdert busstopp på strekninga, og nærmaste haldeplassar er lokalisert på Harøya og Finnøya tett på molovegen som dagens situasjon.

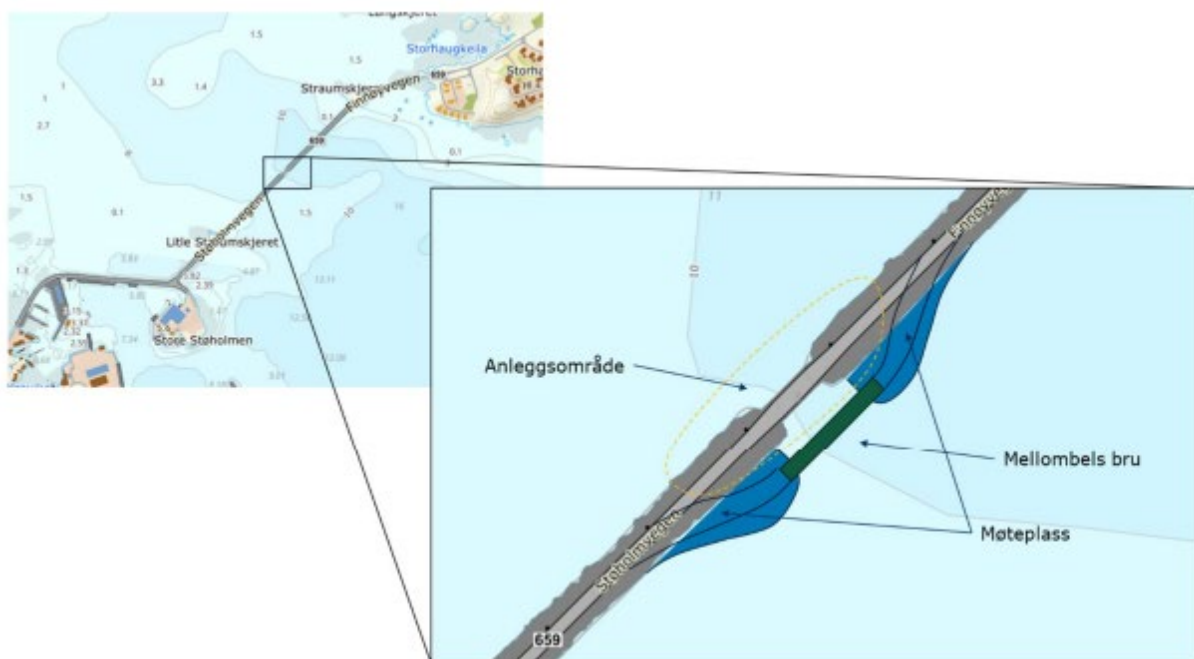
6.3.2 Dimensjoneringsgrunnlag bru

Brua vil bli dimensjonert etter krava i handbok N400 Bruprosjektering. Ved planoppstart har Kystverket kravd ei seglingshøgde på minimum 4 meter under ny bru, som vert varetatt i planframlegget.

Midlertidig køyreveg og bru

Planområdet inkluderer fylkesveg 659 frå Harøya til Finnøya, og på grunn av tryggleik – og beredskapsomsyn, samt behov for å oppretthalde ein viktig hovudveg for lokalsamfunnet mellom øyane, kan ikkje vegen stengast permanent i påvente av ny bruløysing. Riving av bru og bygging av ny bru krev difor ei midlertidig løysing under anleggsperioden.

For å sikre eit realistisk alternativ i anleggsperioden som oppfyller krava, skal det byggjast ein midlertidig vegfylling parallelt med eksisterande veg i aust, samt byggjast ei midlertidig bru for å halde vegtrafikken open, i tillegg til båtttrafikk under bruene. Sjå figur 6.3.2.1.



Figur 6.3.2.1: Illustrasjon og prinsippskisse over midlertidig køyreveg og bru. Kjelde: Rambøll AS

Denne vegen blir kan då bli omtrent 370 meter lang, inkludert bru midt på strekningen. Midlertidig bru blir truleg omkring 45 meter lang, og opninga under skal passe med framtidig planlagt bru. Vegen bli dimensjonert med ein vegbreidde på 3 meter for einvegs trafikk, samt noko tilleggsareal for sikring mot sideterrenget, med møteplass i begge ender. For å legge ut midlertidig bru er det nødvendig med ein vegbreidde lik brua si breidde på 7,1 meter. Dette gjeld for ei strekning på 34 meter, og denne strekninga skal òg vere rett og flat.

Midlertidig veg får grusdekke, og får ein god avstand til ny bru slik at ein sikrar tilstrekkeleg plass til bygningsarbeidar med ny bru. Vegen blir heva noko i høve til dagens høgde på eksisterande fylkesveg, men vil truleg være lågare enn dagens bru, og gjev dermed midlertidig ei lågare seglingshøgde.

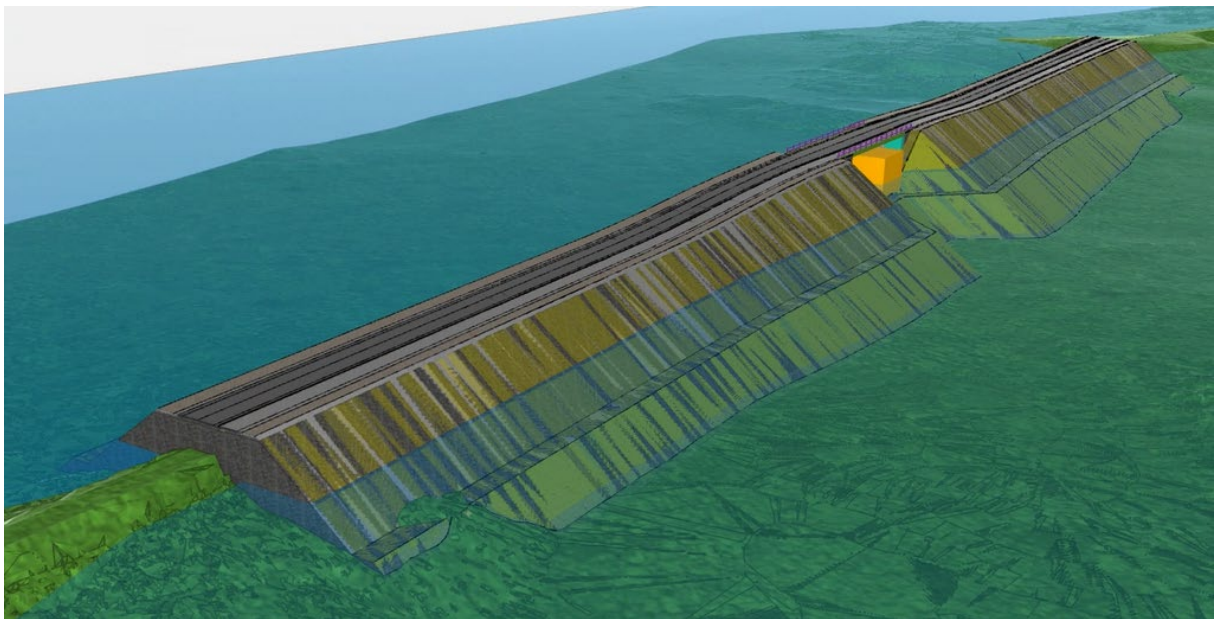
6.4 Fråvik frå vegnormalane

I samband med planlegginga er det vurdert, og søkt fråvik frå vegnormal N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr. Fråvikssøknaden som gjeld for vegstrekninga er godkjend av fråviksnemnda i Møre og Romsdal fylkeskommune. For tilsvarande fråvik frå N101, over brua, er det Vegdirektoratet som er mynde for, og denne søknaden er ikkje behandla enda. Aktuelle fråvik er skildra under:

- N 101 – Det er krav om rekkverk og rabatt mellom fortau/gang- og sykkelveg og køyrebane på en Hø2 veg etter utbetningsstandard. På vegar med fartsgrense 50-60 km/t, utan en minsteavstand på 1,5 m + skulderbredde skal det etablerast rekkverk mellom gang- og sykkelveg og køyrebanen.
- Det er søkt fråvik frå dette kravet for etablere fortau utan rekkverk, henholdsvis for vegen og brua. Grunngevinga til søknaden om fråvik er at ein regulerer ein veg med fortausløyseing der dagens fartsgrense på 50 km/t oppretthaldast, i tillegg til negative konsekvensar for naturmiljø, biodiversitet, klimagass og økonomi som aukar i takt med større fylling.

6.5 Val av løysingar

6.5.1 Bakgrunn for nytt vegsystem på fylkesveg 659.



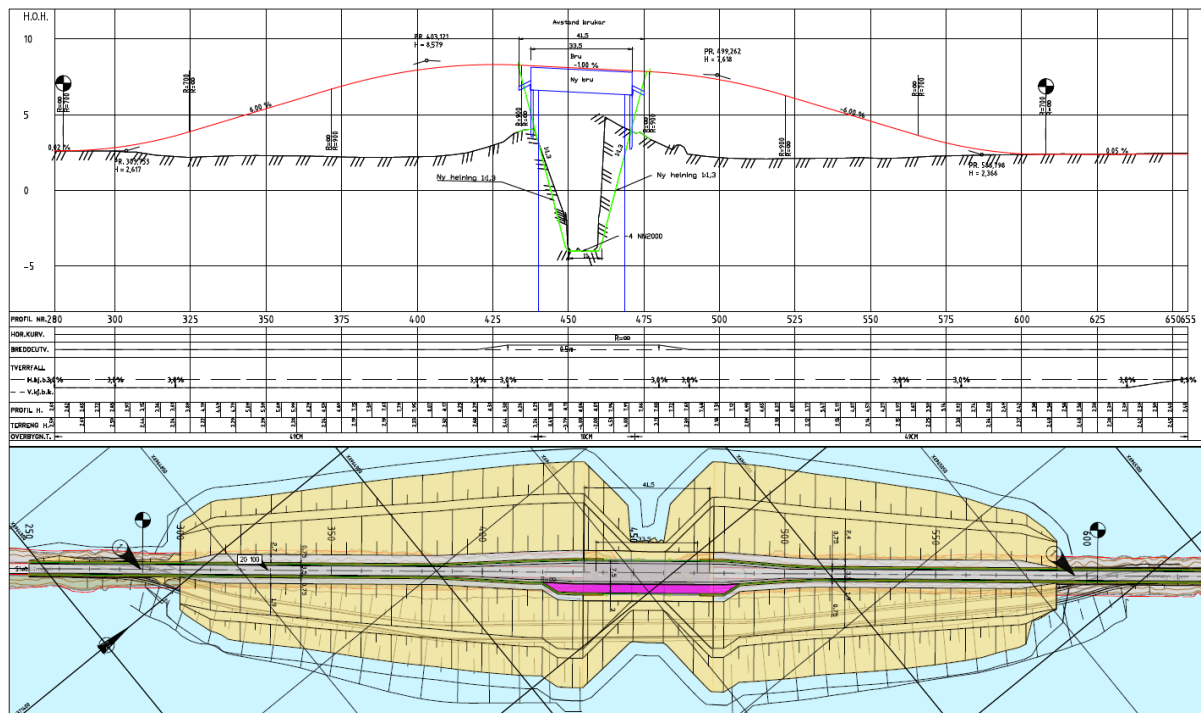
Figur 6.5.1.1: 3D-vegmodell med ny permanent bru. Kjelde: Rambøll AS

Det har tidlegare vore utarbeidd ein rapport av Norconsult i 2022 for å undersøke moglegheitene for rehabilitering eller erstatning av dagens bru. Studien konkluderte med at det må byggjast ei ny bru. Møre og Romsdal fylkeskommune har derfor samarbeidd med Rambøll Norge for å utarbeide ein reguleringsplan for å legge til rette for dette tiltaket. Det er ikkje reguleringsplan for området i dag, og det i hovudsak kommunedelplanen for Sandøy som gjeld for området. Reguleringsplanen skal regulere bru og vegformålet som vist i figur ovanfor, som i stor grad vidarefører dagens senterlinje og veg. Tiltaket startar om lag 50 meter etter Little Straumskjeret, og avsluttar i forkant Straumskjeret med total lengde på 440 meter på fv. 659 (Støholmvegen og Finnøyvegen).

Etter krav i høve til klimatilpassing i SVV sine handbøker, vil ny vegfylling bli heva til kote +4,8 NN2000 i sørvest og kote +4,3 NN2000 i nordaust som ein direkte konsekvens. Kotehøgde for brua er høgare, og vil varierer mellom + 8,0 og + 8.3 NN2000, på grunn av kravet til seglingshøgde. Dette vil krevje ein større fylling enn det som er tilfelle i dag. Reguleringsplanen legg opp til fullt utbygd anlegg, slik som figur 6.5.1.1 visar, men gjennomføring av tiltak er delt opp i to byggetrinn. Dei neste to avsnitta skildrar desse meir grundig.

Byggetrinn 1

Møre og Romsdal fylkeskommunen har per no ikkje avsett midlar til å utføre anna enn bygging av ny bru. Ny køyreveg med tilhøyrande fortau på heile strekninga innanfor planområde skal ikkje byggast no, og inngår i eit byggetrinn 2. Byggetrinn 1 vil omhandle ny bru med fortau og tilpassingar til eksisterande situasjon på nord og sørsida. Byggetrinna går ikkje fram av plankartet. Figuren under syner det som skal byggast i Byggetrinn 1.



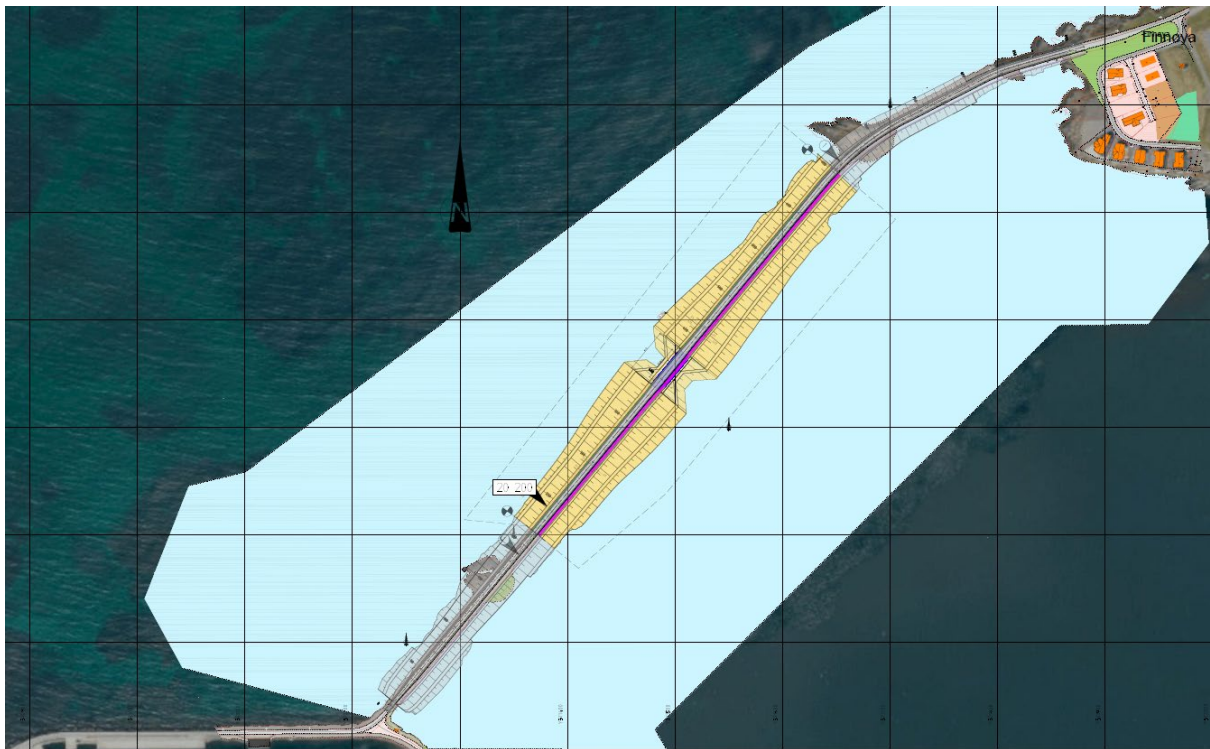
Figur 6.5.1.2: Utsnitt som synar vegprofil og oversiktsteikning for byggetrinn 1 (C11).

Kjelde: Rambøll AS

I tillegg kjem ein midlertidig veg og bru i anleggstida som skal halde fylkesvegen open i anleggsfasen. Riving av dagens bru og etablering av ny bru vil skje etter at midlertidig bru er etablert.

Byggetrinn 2

Det vart ved oppstart lagt føringar frå Ålesund kommune at det skal leggjast til rette for løysingar for mjuke trafikantar, og dette vil føre til at fyllinga i sjø blir større og meir omfattande enn i dag. Figur 6.5.1.3 syner Byggetrinn 2, og illustrerer i tillegg korleis fortau kan byggast også utanfor planområdet slik at ein får samband for mjuke trafikantar mellom øyane.



Figur 6.5.1.3: Oversiktsteikning som synar byggetrinn 2. Syner veganlegg fullt ut mellom Harøya og Finnøya, med tentativ løysing mot tilstøytane veg og fortau. Kjelde: Rambøll AS

Ved planoppstart kom det merknadar frå Kystverket og Statens vegvesen (SVV) som har lagt vidare føringar for val av løysing. Ein har hatt god dialog med Kystverket i forkant, og dei har uttalt at krav om fri seglingshøgde HAT(høgaste astronomiske tidevatn)+ 4 meter må ivareta-kast under brua. Dette er ivaretatt i planen, og er i tråd N400 og SVV sine handbøker. SVV har uttalt at vegens dimensjonerande vegklasse Hø2 i N100 legg opp til 60 km/t. Fylkeskom-munen ønsker å vidareføre den nyleg vedteke fartsgrensa som i dag er 50 km/t.

Ein kort grunngjevnad for den løysingane som er valt for byggetrinn 1 og 2:

- Val av løysing er basert primært på at Finnøybrua i dag i svært dårleg forfatning, og det må byggas ny bru innan kort tid. Av omsyn til tryggleik, og framkom for brusam-bandet i framtida er dette høgast prioritet å få gjennomført.
- Bruløysing er etter N400, og type bru er vurdert ut i frå funksjonalitet, gjennomføring ved bygging, klimagass mm.
- Løysinga for ny bru og fortausløysing kjem i eit område tett på eit rikt naturområde, og ved å fråvike vegnormalane med krav om GS-veg, til fordel for fortau avgrensar ein breidde på fyllinga, som sparar naturområde for arealbeslag. Små utvidingar av ve-gen vil generere mykje utfylling i sjø, noko som òg er kostbart. Det er i prosessen søkt fråvik frå krav til rekkverk jf. kap. 6.4 som ein følgje av dette valet.
- Kostnadane for veganlegget vil òg være uforholdsmessig i forhold til kva ein oppnår i form av vinster for trafikktryggleik ved å bygge gang- og sykkelveg framfor fortau med avvisande kantstein på ein lågtrafikkert fylkesveg.
- Vegfyllinga og bru må hevast med masser for å vareta krav i høve til klimatilpassingar mot framtidig stormflo og havnivåstigning.
- Løysingane for byggetrinna 1 og 2 er ikkje til hinder for eventuell bygging av eit fullt veganlegg mellom Harøya og Finnøya i framtida.

6.5.2 Bru

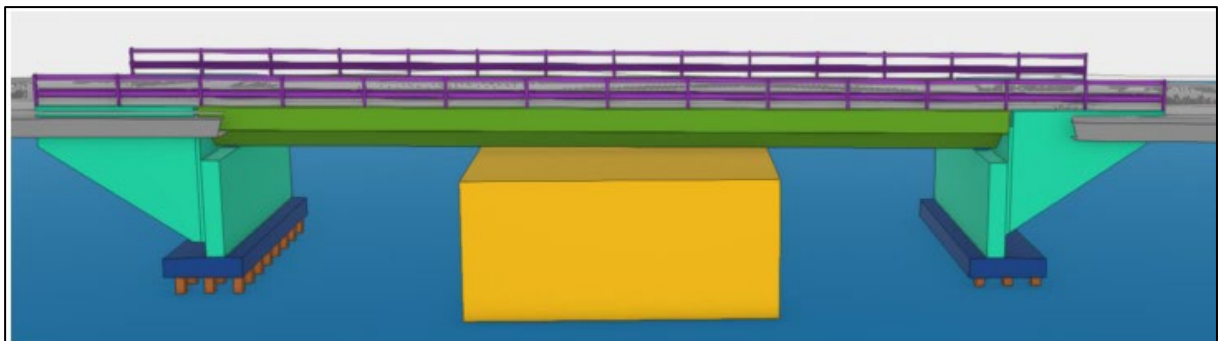
Det er i prosessen blitt analysert og vurdert fire alternative brutypar med tanke på å oppfylle krav og nødvendige funksjonsbehov.:

Dei fire alternativa som er vurdert er:

- Brualternativ 1: 1-spenns bru (kort)
- Brualternativ 2: 3-spenns bru
- Brualternativ 3: Lang ett-spenns bru med forspent betongplate
- Brualternativ 4: Landkarlaus bru

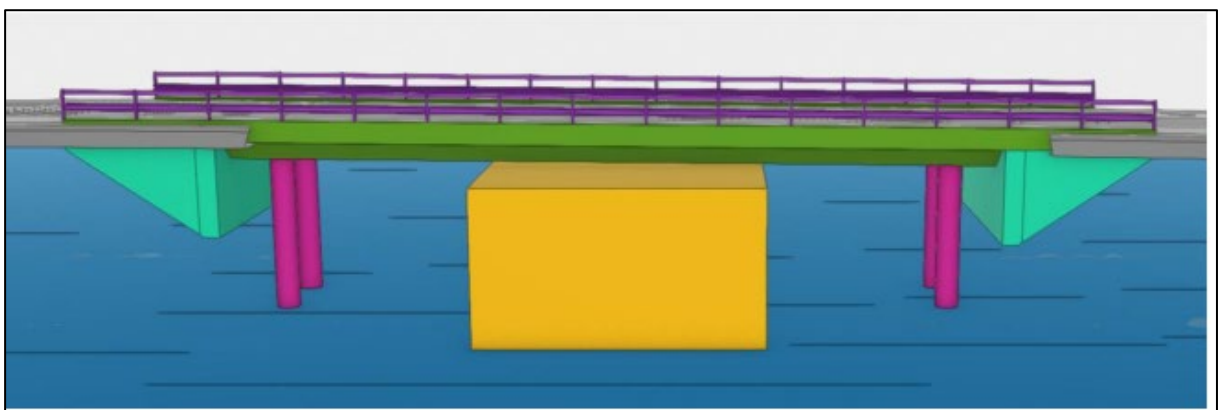
Det er i prosessen landa på å gå vidare med to siste brualternativa som vist under, då dei tek i vare krav og funksjonalitet, og tek best omsyn til bygging av brukonstruksjonen;

- Lang ett-spenns bru med forspent betongplate



Figur 6.5.2.1: Syning frå 3D-modell for brualternativ. Gult element er klaringshøgde under brua. Kjelde: Rambøll AS

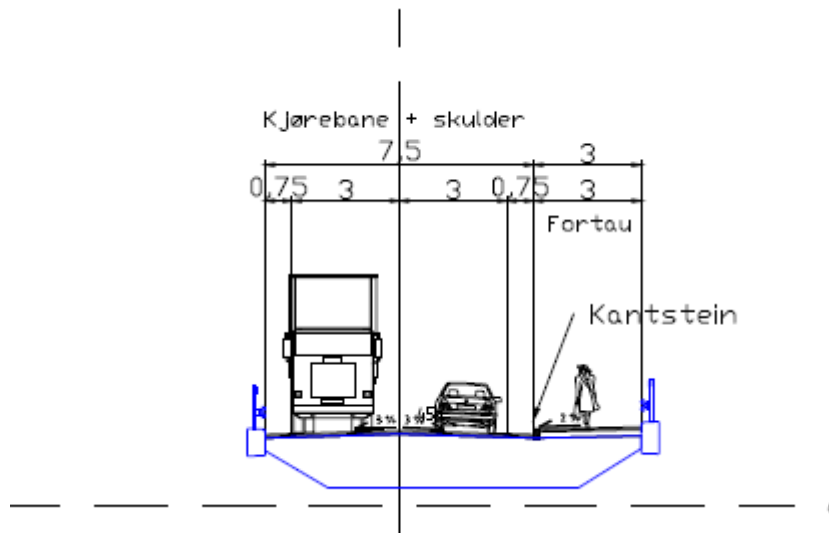
- Eit-spennsbru, landkarlaus



Figur 6.5.2.2: Syning frå 3D-modell for brualternativ. Gult element er klaringshøgde under brua. Kjelde: Rambøll AS

Det er utført klimagassvurderingar for dei ulike alternativa, også opp imot kostnadsrammer for prosjektet. Meir informasjon om løysingar for brualternativ er skildra i det tekniske forprosjekt som er vedlagt planframlegget (*Teknisk forprosjekt datert 06.08.2025*).

Brua vil bli bygd med fortau, som vil vere skilt med avvisande kantstein mot køyrevegen utan rekkverk. I figuren under er planlagd tverrsnitt på brua vist.



Figur: 6.5.2.3: Tverrprofil på brua (Kjelde Rambøll).

6.5.3 Riving av brua

Eksisterande bru skal rivast når ny bru skal byggast. Det er ikkje tatt stilling til korleis rivinga skal skje, og dette må avklarast i detaljprosjektering.

6.6 Universell utforming

Fortauet skal etablerast innanfor krav til stigningstilhøve, som maksimalt er 6 %.

6.7 Miljøoppfølging

Det er i høve planframlegget utført miljøteknisk sedimentundersøking, og ikkje påvist forureina massar. Vurdert ikkje behov for tiltak.

Utfylling i sjø krev løyve frå Statsforvaltaren i Møre og Romsdal jf. forureiningslova. Søknad for dette må skje etter vedtak av plan, og løyve være gitt før arbeid kan starte.

6.8 Støy

På bakgrunn av støyvarselkart jf. kap. 5.14, er det ikkje vurdert at støy er ei utfordring anna enn i anleggsfasen. Dette skal ivaretakast i detaljprosjekteringa.



Figur: 6.8.1: Støyvarselkart med omtrentlig grense for planområde (Kjelde [Støysoner for riks- og fylkesvegar](#)).

6.9 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er ikkje VAO-anlegg i området. Overvatn skal handterast i veganlegget.

6.10 Tekniske anlegg

Det går fiber og høgspenn i/langs fyllinga, og dette må handterast i detaljprosjekteringa i tett dialog med nettselskap Nordvest Nett AS.

6.11 Landskapstilpasning

Fyllinga og brua i dag er eit synleg innslag i landskapet i dag. Jf. fagnotat kring hydrauliske vurderingar for klimatilpassing i framtida vurdert at molovegen og bru må hevast for å tilfredsstille SVV sine handbøker. Brua har ikkje spesielle krav til estetisk utforming, men får en oppgradering visuelt når den nye og lengre brua blir etablert. Det er ingen naturlege landskap innanfor planområdet, alt ligg på fylling i sjø.

6.12 Anlegg - og riggområde

Det er ikkje lagt opp til riggområder innanfor planområdet. Riggområde kan løysast utanfor planområde på eigna areal på Harøya eller ev. Finnøya. Det er ikkje vurdert aktuelt å fylle meir i planområde for å få til eit riggområde der, sidan all fylling i sjø har negative konsekvensar særleg for naturmiljø.

6.13 Massebalanse

Køyrevegen og brua skal hevast, og dette krev at ein tilfører større mengde massar til fylling i sjø. For byggetrinn 1 er det vurdert behov for om lag 100 000 kubikkmeter masse jf. vedlegg

Forprosjekt konstruksjon bru. I tillegg skal massar i fylling til midlertidig bru, flyttast innanfor prosjektet, før det blir stilt ferdig. Kotehøgda på det midlertidige fyllingsarealet kan redusert ned til kote – 4 m, når trafikken er sett på ny bru. I byggeplanfasen vil det bli søkt å finne løysingar som minimerer behovet for fylling.

Det er ikkje lagt inn i reguleringsplanen noko område der ein skal hente massar frå. Møre og Romsdal fylkeskommunen har eit midlertidig massedeponi frå bygginga av Nordøyvegen på Fjærtøfta, og det vil være svært gunstig om desse massane kan nyttast i deler av prosjektet. Massetransport utgjer ein vesentleg del av kostnader og klimagassutslepp i prosjektet. Elles må ein truleg inn til fastlandet for å skaffe steinmassar. Videre avklaringar kring dette må gjerast i detaljprosjekteringa.

7 Verknadar/konsekvensar av planframlegget

7.1 Overordna planer - Statlege planretningslinjer, føringar og anna lovverk.

Det er ikkje vurdert at planframlegget kjem i konflikt med desse. Det vil vere moment i planframlegget som utfordrar verdiar for naturmangfald i område, men det er i all hovudsak for å sikre veganleggets klimatilpassing for framtida, trafikktryggleik og beredskap. Planframlegget skal sikre minst mogleg inngrep i omsynssona som er bandlagt etter lova om naturvern (H_720). Veganlegget er allereie etablert og det er utviding av fyllinga, særleg i aust som er utfordrande for naturmangfald, og omsynssona som ligg der.

Fylkesvegen er eit lokalt viktig samband mellom Harøya og Finnøya, og regionalt viktig for befolkning og næringsliv i dei ytre områda på Sunnmøre og i Romsdal. Det er knytt høg samfunnsnytte i å sikre bruk av veganlegget vidare.

7.2 Regionale planer

Tiltaket skal i all hovudsak følgje opp regionale planar som *Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028* og *Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026*. Tiltaket med veg er allereie ein etablert situasjon, og ein oppgradering av veganlegget med bru er naudsynt for sikre eit trygt vegsamband mellom Harøya og Finnøya for framtida.

7.2.1 Plan for areal, klima og transport (PAKT)

Steinshamn syd for dagens planområde er definert som eit områdesenter i Ålesund kommune. Planframlegget vil sikre lokale innbyggjarar, særleg på Finnøya vidare tilgang til dette områdesenteret.

Planframlegget følgjer opp måla i PAKT, så langt det er råd i høve til plasseringa i Ålesund-regionen. Med tanke på eit mål om å ta heile regionen i bruk i ein styrka felles bu- og arbeidsmarknad, er det viktig at forbindinga mellom Harøya og Finnøya blir oppretthaldt. Risiko, sårbarheit og klimatilpassing er andre viktig tema som planarbeidet har følgd opp. Det er tatt høgde for stormflo og havnivåstigning, og hevinga av veg og ny bru er ivarettatt i planframlegget.

Det blir betre framkom enn i dag, og det vert regulert inn eit fortau i planområdet.

7.3 Kommunale planer

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. Arealbeslag i form av utfylling av sjøbotn vil vere konsekvensar av tiltaket, og delar av naturvernområde Malesanden og Huse fuglefredningsområde sydøst for veganlegget blir råka, men berre marginale område.

7.3.1 Temaplan - Grøn Strategi

Planframlegget reduserer leveområdet til marine artar på sjøbotn i form av utfylling i sjø, men influensområde er stort, og det er vurdert at inngrepet er marginalt i høve til området i sin heilskap. Beslaget av areal er naudsynt for ivareta akseptabel kotehøgde for bru- og veganlegg i høve til klimatilpassingar i framtida, då særleg fokus på stormflo og havnivåstigning. Sistnemnte er eit tema som derfor ivaretakast i planframlegget, og er i tråd med strategien. Då planframlegget ikkje er heilt i tråd med strategien er det vurdert avbøtande tiltak for naturmangfald. Det er ikkje registrert artar av regionale eller nasjonal interesser innanfor planområdet, men det er ikkje utelukka at det kan førekomme.

7.4 Anna relevant lovverk

Tiltaket vil krevje løyver frå anna lovverk, som ein vil søkje på etter at plana er vedtatt.

Tiltak som bygging og riving av bru vil blant anna krevje godkjenning frå Kystverket i samsvare med hamne og farvasslova §14.

I tillegg vil tiltaket krevje løyve etter forureiningslova frå Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, på bakgrunn av at tiltaket krev utfylling i sjø.

7.5 Framkomst og trafikktryggleik

Bygging av ny bru og veganlegg med høgare standard vil gi betre framkomst og trafikktryggleik enn dagens situasjon. Siktforholda over brua blir også betre, med ein slakare vertikalkurvatur enn i dag. Det blir regulert fortau på heile strekninga, og dette vil potensielt betre framkomst og tryggleik for mjuke trafikantar. Fartsgrenser vil bli oppretthalde som i dag. Det er ikkje venta konsekvensar i form av auka trafikk. Trafikktryggleiken er dermed godt ivareteke i utkastet til plan.

7.5.1 Byggetrinn 1

Byggetrinn 1 vil berre løyse bygging av ny bru med tilpassingar til eksisterande vegsituasjon. Brua blir breiare, og kan bidra som ein utvida møteplass, som særleg er positivt for større køyretøy. Ved bygging av byggetrinn 1 vil trafikktryggleiken og framkomst bli marginalt betra enn kva som er situasjonen i dag. Brua er i dårleg forfatning, og konsekvensar av å ikkje få bygd denne nye brua vil vere at den må stenge på grunn av fare for tryggleiken i framtida. I tillegg vil lokalsamfunnet stå utan samband mellom Harøya og Finnøya, med dei konsekvensane det får for beredskap og tenester i området. Det er derfor vurdert at byggetrinn 1 for veganlegget er det kritisk å få realisert, sjølv det ikkje løyser trafikktryggleiken for heile området, inkludert anlegg for mjuke trafikantar.

7.5.2 Byggetrinn 2

Byggetrinn 2 inneberer full utbygging som vist i reguleringsplan, og er det som er ideelt å få gjennomført av omsyn til framkomst og trafikktryggleik for både køyretøy og mjuke trafikantar.

7.5.3 Framtidig veganlegg med anlegg for mjuke trafikantar

I kapittel 5.5.1 er det illustrert eit mogleg anlegg for mjuke trafikantar mellom Harøya og Finnøya. Ein del av dette anlegget er utanfor planområdet, men kan i framtida bli realisert om ein prioriter midlar og planarbeid til dette. Dette var ein del av Ålesund kommune sine tilbakemeldingar at dei ville få illustrert at eit slik anlegg kunne realiserast, og det skulle belyst overordna eventuelle konsekvensar av eit slikt tiltak.

Dialog med Ålesund kommune i planprosessen peiker på at reguleringsplanen ikkje måtte være til hinder for eit framtidig samhengane veganlegg mellom Harøya og Finnøya i framtida.

Overordna konsekvensar for eit slikt anlegg er ikkje vurdert i dette planarbeidet, men sannsynlege verknader ville være auka trafikktryggleik for alle trafikantar mellom øyane, samstundes som eit slikt tiltak ville krevja meir inngrep i terreng og sjø i eit større areal, med større konsekvensar for naturmangfald. Veganlegget på fylkesvegen ville truleg òg vore betre rusta i høve til klimatilpassingar med tanke på havnivå og stormflo.

7.6 **Naboar og grunnverv**

Planframlegget vidareførar vegtraséen som den er i dag, og det er ikkje behov for grunnverv frå private eigedomar. Gnr./bnr. 803/206 og 808/153 som er eigedommar i fylkesvegen mellom Harøya og Finnøya, er følgeleg eigd av Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er i prosessen vurdert at gnr./bnr. 803/18 kan bli råka, men det er usikker per no om tiltaket får konsekvensar for eigedomen.

7.7 **Landskap**

Det overordna landskapsbildet blir ikkje endra i stor grad. Området har veg og bru òg i dag. Landskapet inneheld øygrupper og holmar, og vegtiltaket vil stort sett ha lokal verknad.

Fjern og nærverknad for veganlegget vert venta å auka litt, då fyllinga og brua vert heva 2-3 meter. Det ikkje vurdert at konsekvensane for landskap blir store eller uakseptable.

7.8 **Friluftsliv og born og unges interesser**

Tiltaket vil ikkje få negative konsekvensar for desse tema. Det er ikkje tilrettelagte fiskeplassar i dag, og det er heller ikkje lagt til rette for særskilte fiskeplassar i planen. Dette mellom anna av omsyn til strenge krav til rekkverk på brua og over fyllinga. Det vil heller ikkje lagast parkeringsplassar ved brua. Fortauet på brua kan bli ein stad det kan fiskast i frå. Erfaring frå andre bruer tilseier at slike stadar ofte blir brukt.

Det er ikkje kjend at born og unge brukar område til lek, men pågåande barnetråkkregistreringer frå Harøy skule visar at born som ferdast i området uttaler at vegane er dårlege. Dette syner eit behov for at heile vegstrekninga bør oppgraderast i framtida, med anlegg for mjuke trafikantar. Reguleringsplanen legg til rette for ei framtidig, vesentleg forbetring av trafikk-situasjonen i planområdet, særleg for mjuke trafikantar med fortau over fyllinga og brua.

7.9 **Naturmangfald**

For kunnskapsgrunnlaget ligg det til grunn ein naturmangfaldsrapport utarbeidd av Rambøll til planområdet. Naturmangfald er kartlagd terrestrisk(land) og marint i plan - og influensområdet (sjø).

Malesanden og Huse fuglefredingsområde med tilgrensande dyrelivsfreding inngår i planområdet, men berre ein liten del av det totale fredningsområde, om lag 30 dekar. Avsett som omsynssone lik kommunedelplan for Sandøy (sone H720). Tiltaket vil påverke og permanent beslaglegge delar av dette området i form av fyllingar i sjø. Det er ikkje registrert naturtypar eller registrert raudlista planteartar av regionale eller nasjonale interesser.

Framande arter i område, og eventuelt massehandtering vil blir handtert etter forskrift om fremmande organismar, og tiltaksplan skal utformast.

Tiltaket vil midlertidig få konsekvensar for hekkande fuglearter i området i form av anleggs- trafikk, støy og belysning. I driftsfase vil forstyrningseffekten på naturmangfald vere tilnærma lik som i dag. Det anbefalast avbøtande tiltak i form av at anleggsarbeid blir unngått i hekkesesongen, så langt det er råd. Vêrtilhøva på staden tilseier at anleggsarbeid best kan utførast sommarhalvåret, og desse omsyna må vegast opp mot kvarandre. Dersom anleggsarbeid må utførast i hekkesesong, skal prosjektspesifikke omsynssoner etablerast. Dette vil bli vurdert i detaljprosjekteringa og innarbeidd i ein Ytre Miljøplan (YM-plan).

Den største konsekvensen av tiltaket vil vere for marint liv i forhold til utfylling i sjø i anleggsfasen, og permanente beslag av areal på sjøbotn. Det er ikkje kartlagd eller registrert marine raudlisteartar innanfor planområdet, men det er registrert viktige marine naturtypar. Det er uansett eit avgrensa området som skal fyllast ut, og det er anbefalt avbøtande tiltak for å redusere negative konsekvensar for område. Av avbøtande tiltak som er anbefalt er m.a. metoder for utfylling og siltgardin som reduserer partikkelspreiing i sjøen. Dette må mellom anna tilpassast lokale straumforhold og tidevatn. Dei konkrete tiltaka blir innarbeidd i YM-planen.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal stilte spørsmål om gjennomstrøymingsvolum til varsel om oppstart, og det er ikkje vurdert at tiltaket vil gje negative konsekvensar. Det skal oppretthaldest ei minimums breidde på 11 m, og ei seglingshøgde på 4 m (HAT) Dette vil oppretthalde gjennomstrøyming og marint liv si moglegheit til å vandre under brua slik som i dag. Fylling til midlertidig bru skal delvis fjernast i etterkant av fergstilt anlegg. Avklaring kring handtering av dette arbeidet, med tanke på gjennomstrøyming, vil bli vurdert i neste fase. Ny brukonstruksjon gjev auke av tverrsnitt under brua med potensial for auka vassgjennomstrøyming, og i byggeplanfasen vil ein søke å optimalisere dette innanfor det som er teknisk og økonomisk mogleg.

Oppsummert vil avbøtande tiltak som er føreslått redusere den negativ effekten på det marine miljøet.

7.9.1 Vurdering av naturmangfaldlova §§ 8 - 12

Planområdet er undersøkt og kartlagt etter oppdatert metodikk for naturtypekartlegging, og arbeidet er gjort innafor vekstsesongen for karplanter. Det vurderast derfor at kunnskapsgrunnlaget jf. § 8 er tilfredsstillande for naturtypar og vegetasjon.

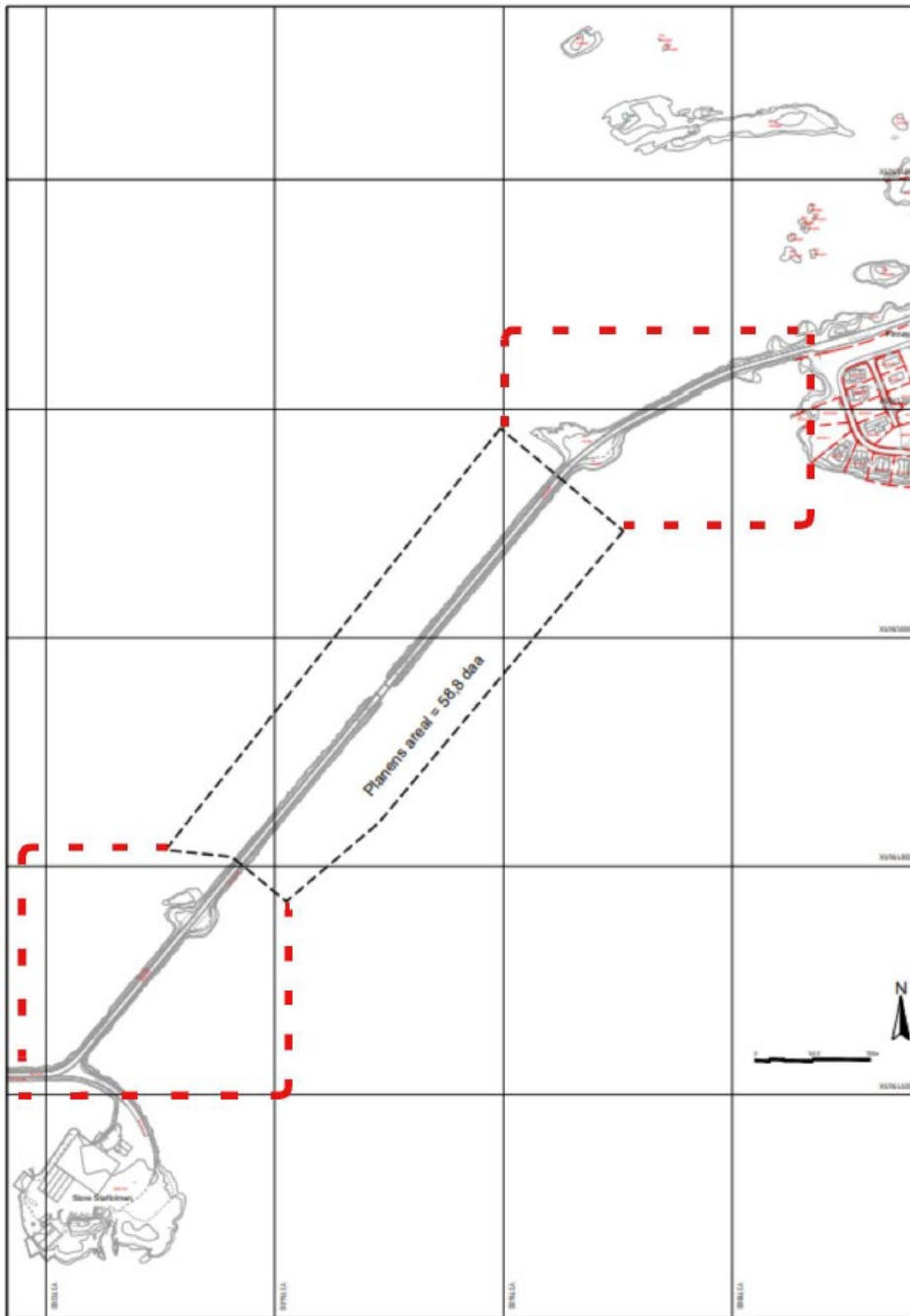
Det er gjort omfattande kartlegging av fuglearter i området ved synfaring, rapporter og gjennom offentlege kartdatabasar. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert til å vere tilfredsstillande også her.

For byggetrinn 1 er kunnskapsgrunnlaget for marint naturmangfald vurdert til å vere tilfredsstillande, sjølv om det kan være noko svakt knytt til straum aust for fyllinga, jf. *Notat - Supplerende informasjon kartlegging av naturmangfold*. Det er lagt til grunn at viktige naturtypar,

som tareskog og ålegras, kan finnast overalt i område der det er eigna djupne og botnforhold. Alle tiltak, som fylling, arealbeslag og redusert straum kan gje ei negativ verking for desse naturtypene. Det er likevel ikkje grunn til å tru at meir kartlegging vil kunne tilføre kunnskap som har konsekvens for gjennomføringa av prosjektet. Sett opp mot dei store grunne sjøområda i områda rundt øyane vil tiltaket være marginalt. Så langt det er praktisk mogleg vil det i byggeplanfasen bli prøvd å redusere arealbeslag og auke gjennomstrøyminga i sundet, som avbøtande tiltak.

For byggetrinn 2 er det er vurdert at ved bygging av heile veganlegget bør det gjerast supplementande undersøkingar. Dette må gjerast i samband med at områda på begge sider av planområdet må omregulerast/regulerast for å oppgradere fylkesvegen heilt inn til Harøya og Finnøya, sjå figur under. Det vil ikkje være praktisk mogleg å fullføre byggetrinn 2 utan reguleringsplanar på begge sider av planområdet. Holmane Straumskjeret og Litle Straumskjeret og kring desse er det både tareskog og ålegras, som truleg fungerer som funksjonsområde for fuglar. Førre var-prinsippet etter § 9 blir lagt til grunn i vurderingane av kva verknader tiltaket vil gi for desse områda.

Det er ikkje vurdert at den samla belastninga på økosystemet i området jf. §10 vert overskride, og det er innarbeida avbøtande tiltak i reguleringsplanen som reduserer ulempene.



Figur 7.9.1.1: Utsnitt over område for supplerande undersøkingar for naturmangfald i høve til byggetrinn 2, og vidare regulering inn til Harøya og Finnøya.

Det blir lagt til grunn at utbyggjar held seg til føresegnene gitt i §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøskade skal berast av tiltakshavar, og at det skal nyttast miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

7.10 Støy og luftforureining

Ut frå trafikkmengder, klima og topografi har vi ikkje vurdert luftforureining som noko problem i dette området, og temaet er ikkje analysert vidare.

Ut i frå trafikkmengder og støyvarselkart for området er det vurdert at det ikkje er behov for ein eigen støyrapport for planframlegget. Temaet tas opp i seinare fasar i samband med anleggsstøy.

7.11 ROS

Resultatet av risikoanalysen som er utført i samband med planarbeidet i dialog med Møre og Romsdal fylkeskommune, faglege ressursar, og innspel frå andre offentlege etatar.

Risikoreduserande tiltak

Med utgangspunkt i risikovurderinga i denne analysen anbefalast det at følgjande tiltak vurderast innarbeida i reguleringsplan og vidare planar for prosjektet:

Tabell 7.11.1: Oppsummering av ROS-analyse

IDnr	Hending/fare		Skildring av tiltak
1	Områdestabilitet/ utgliding av veg	Liv og helse	Faglege utgreiningar i form av geologisk rapport visar områdestabilitet er tilfredsstillande. Før arbeid startar skal ein sikre at lokal områdestabilitet i fyllinga er ivaretatt. Dette skal ivareta også under heile anleggsperioden.
		Stabilitet	
		Materielle verdier	
2	Havnivåstigning, stormflo og bølgepåverknad	Liv og helse	Tiltaket skal prosjekterast etter anbefalingar i fagnotat for stormflo og tidevatn, samt notat i høve vurderingar av tolererbar mengde for overskylling på fylkesveg 659. Vegnormal N200 sett i utgangspunktet krav at veger skal dimensjonert for bølger og havnivå med 200 års returperiode, inklusiv havnivåstigning i år 2100, men det er vurdert fråvik. Etter faglege utgreiningar i notat er desse vurdert til å vere akseptable for tiltaket, gitt avbøtende tiltak. Erosjonssikring i fyllinga skal forsett tole 200-års tilstand.
		Stabilitet	
		Materielle verdier	
3	Ekstremvind fører til stenging av veg eller skade på konstruksjonar	Liv og helse	Nytt veganlegg prosjekterast i høve til SVV vegnormalar og framtidige klimatilpassing som er føreslått i faglege rapporter. Brutypen skal utformast for å tole vind- og bølgebelastningar i detaljprosjekteringa.
		Stabilitet	
		Materielle verdier	
4	Trafikkulykke (alle trafikantar inkl. utforkøy-ring)	Liv og helse	Tiltaket skal prosjekterast i tråd med vegnormalar, og etter anbefalingar i teknisk forprosjekt, samt fagrapport for stormflo og tidevatn i høve til kotehøgder og

		Stabilitet	avbøtande tiltak. Brurekkverk i samsvar med vegnormalane vil bli bygd. Vegnormalar skal i normalt følgjast, men det er i dette veganlegget er det vurdert fråvik. Etter faglege utgreiingar er desse vurdert til å vere akseptable for tiltakets omfang her. Samanlikna med dagens situasjon vurderast trafikktryggleik til å bli betra.
		Materielle verdiar	
5	Skipsskollisjon/båtulykke i brukonstruksjon	Liv og helse	Bru blir prosjektert i høve til vegnormalar, og anbefalt kotehøgde med krav til seglingshøgde under brua på 4 m (HAT) og seglingsbreiide på 11 m, jf. krav frå Kystverket. Lys og skilting på brua bør utførast.
		Stabilitet	
		Materielle verdiar	
7	Stenging av veg fører til svikt i framkom for personar og varer/ svikt i naud- og redningstenestene.	Liv og helse	Tiltaket skal prosjekterast etter anbefalingar i teknisk forprosjekt og fagrapport for stormflo og tidevatn i høve til kotehøgder og avbøtande tiltak. Vegnormalar sett i utgangspunktet krav til at det skal følgjast, men det er vurdert fråvik. Etter faglege utgreiingar er desse vurdert til å vere akseptable for tiltakets omfang her. Fylkeskommunale prosedyrar for stenging av veg og kommunale beredskapsplanar må ivareta slike hendingar. Etablere dialog med beredskapsressursar i anleggsfasen/ferdigfase .
		Stabilitet	
		Materielle verdiar	
8	Tiltaket fører til bortfall i energiforsyning, telekom og IKT	Liv og helse	Arbeid i og nær slike anlegg må utførast i høve til gjeldande lovverk, og må omsynast i vidare prosjektering. Tett dialog med energi og nettselskap må ivaretakast i vidare prosjekteringsfase. Energiforsyning, telekom og IKT blir lagt om før igangsetting slik at det ikkje vert risiko for bortfall av dette. Dette følgjast primært opp som ein del av prosjekteringa av anlegget.
		Stabilitet	
		Materielle verdiar	

Risiko er synleggjort i kategoriane grøn, gul og raud i samsvar med risikomatrisene gitt i ROS-analysen. Forslag til tiltak er skildra for hendingane.

For hendingar plassert i raud kategori der risikoreduserande tiltak naudsynt. For hendingar i gul kategori skal tiltak vurderast. Hendingar plassert i grøn kategori er vurdert til akseptabel risiko utan risikoreduserande tiltak.

Følgjande tiltak er innarbeidd i reguleringsplan og føresegner:

- Molovegen og ny bru får auka kotehøgder for å ivareta framtidig havnivåstigning, stormflo og bølgepåverknad i området.
- Auka trafikktryggleik og framkomst gjennom regulering av to-felts veg, breiare bru og fortau
- Krav til seglingshøgde for ny bru på 4 m (HAT) og breidde på seglingsløpet minst som under eksisterande bru (der er det 11 m mellom landkara).

Risikoen blir vurdert å vere akseptabel etter dette. Dei andre risikoreducerande tiltaka må handterast utanom planen og etter gjeldande lover og regelverk.

7.12 Teknisk infrastruktur

Det ligg kablar og fiber langs molovegen, i bølgevernet. Konsekvensar blir at dette må flyttast midlertidig, for å blir reetablert når nytt veganlegg står klart. Dette må gjerast i samarbeid med nett- og kabeleigarar.

7.13 Klima

Det ligg føre klimagassbudsjett til planframlegget, og tiltaket vil få konsekvensar med tanke på klimautslepp, først og fremst i byggefase.

Dagens situasjon inneberer utslepp knytt til gjennomføring av vedlikehald og drift på noverande vegstrekning jf. tabell 7.12.1.

Tabell 7.13.1: Klimagassutslepp for dagens situasjon, drift og vedlikehald. (tabell jf. Teknisk forprosjekt). Kjelde: Rambøll AS

Delområde	Dagens situasjon (tonn CO ₂ -ekv)
Bru + midlertidig bru	0
Vegstrekningen (Permanent og midlertidig veg)	265
SUM	265

Tabell 7.13.2 gjeld klimagassutslepp for utbygging av dei ulike brualternativ og byggetrinn. Utslepp gjeld materialproduksjon, anleggsarbeid, drift og vedlikehald i eit 10 års perspektiv for byggetrinn 1, og i eit 50 års perspektiv for Byggetrinn 2. Det er ikkje store forskjellar i klimautslepp mellom de ulike brualternativa, men det er forskjellar i klimagassutslepp for dei ulike byggetrinna ved gjennomføring

Tala er basert på VegLCA, og det er knytt til nokre usikkerheiter kring denne berekninga.

Tabell 7.13.2: Klimagassutsleppet estimert for heile tiltaket, kor Byggetrinn 1 for vegstrekninga gjennomførast og driftast i 10 år, og Byggetrinn 2 gjennomførast etter denne tidsperioden og driftast i dei resterande 50 åra. Sjølve brua blir utbygd saman med Byggetrinn 1 (tabell jf. Teknisk forprosjekt). Kjelde: Rambøll AS

Byggetrinn og driftspesifikasjoner	Brualternativ 3 (tonn CO ₂ -ekv)	Brualternativ 4 (tonn CO ₂ -ekv)
Byggetrinn 1 (10 års drift) + Bruutbygging	908	798
Byggetrinn 2 (50 års drift)	904	904
SUM	1812	1702

Klimagassutslepp vil alltid vere ein faktor i utbyggingsprosjekt, og nye veganlegg gir meir utslipp, særleg i anleggsfasen. Val av materialar t.d. lavkarbonbetong, eventuell gjenbruk av materialar og liknadene kan bidra til ytterlegare reduserte klimautslipp.

Ein sentral utslippskjelde i prosjektet vil vere transport av masser inn til området, og klimautslipp aukar ved større transportavstandar av masser inn i område. Kortreiste massar er derfor svært positive for eit klimagassbudsjett. Sjå utsnitt av tabell 7.13.3.

Tabell 7.13.3: Klimagassutslepp for transport. Kjelde: Rambøll AS

Transportavstand masser	Klimagassutslipp Byggetrinn 1 (veg), tonn CO ₂ -ekv
20/50 km	511
100 km	1066
200 km	1670

Klimagassberekningar tek ikkje høgde for persontransport eller arealbeslag. Arealbeslag skjer i stor grad i sjø, og den naturtypen har ikkje etablerte faktorar for berekning av dette.

Møre og Romsdal fylkeskommune har eit sterkt fokus på reduksjon av klimagassutslepp. Lågutsleppsløysingar er noko ein har eit kontinuerleg fokus på, og er forankra i overordna planar.

7.14 Kostnader

Tiltaket gjeld eit offentleg veganlegg, og det er vegeigar Møre og Romsdal fylkeskommune som må bære kostnaden med investeringane og framtidig drift og vedlikehald.

8 Gjennomføring av tiltaka i planen

8.1 Framdrift og finansiering

Møre og Romsdal fylkeskommune har prioritert tiltaket med ny bru, og det er politisk forankra i sak SA64/22, samt løyvingar i økonomiplanperioden 2025-2028 (med 67,8 mill. kroner). Med eit planvedtak i løpet av 2026, samt fullfinansiering, vil byggjestart for brua kunne bli i 2027.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Eit første byggetrinn er bygging av ny bru og tilpassingar til eksisterande vegsystem. Eit eventuelt byggetrinn 2 i heile strekninga frå Harøya til Finnøya kan bli aktuelt ein gong i

framtida, men er ikkje aktuelt per no, då det ikkje ligg føre økonomiske midlar til eit slikt tiltak.

Riving av den noverande Finnøybrua vil skje etter at ei midlertidig bru (type Bailey) er etablert.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Ny veg går langs eksisterande veg med same senterline, og det vil bli nokre ulemper for trafikantar i anleggsperioden. Trafikkavvikling i anleggsperioden er ikkje spesielt komplisert i samband med vegbygginga, då det skal etablerast ei midlertidig bru i forkant av bygginga. Det er likevel viktig å sikre god og trygg framkomst for mjuke trafikantar i anleggsperioden, også i samband med at det går skuleveg til Harøya skule på vegstrekinga.

Det skal byggjast ny bru og den gamle rivast, og dette vil gje ulemper for båttrafikk. Restriksjonar på båttrafikken i anleggsperioden og kortare stengingar vil måtte gjennomførast. Alternativt kan ein gå rundt øyane med båt. Båttrafikk for større båtar vert ikkje råka, då seglingshøgde under brua er på 4 meter.

Vurderingar rundt stengingar vil bli gjort fram mot anleggsstart.

Det er viktig med god kontakt mot Kystverket og brukarar av sjøen både fram mot anleggstart for å avklare restriksjonar, og vidare i anleggsperioden for oppfølging og informasjon.

8.4 Føringer for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen

Statens vegvesen si handbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav om at det skal utarbeidast ein plan for Ytre Miljø (YM-plan) i alle prosjekt før det blir utarbeidd konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Møre og Romsdal fylkeskommune vil ved bygging av vegar følgje opp dette kravet om utarbeiding av YM-plan.

Ein YM-plan skal skildre vegprosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og korleis desse skal handterast. Dette er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen sikrar at føringer og krav til ytre miljø blir tekne vare på og innarbeidd i konkurransegrunnlaget og at det blir følgt opp vidare i anleggsfasen. Utarbeiding av YM-plan bør starte opp tidleg i fasen med utarbeiding av konkurransegrunnlag slik at viktige omsyn blir avklart.

I tabellen under er det lista opp nokre miljøutfordringar som bør arbeidast vidare med i YM-plan. Tabellen er ikkje uttømmende. For meir utførande skildring av eksisterande situasjon og grunnlag for innspel viser vi til planomtalen med vedlegg.

Tabell 8.4.1: Innspel til YM-plan

Tema	Problemstillingar/vurderingar
Støy	- Handtering av støy frå bygge- og anleggsverksemda skal følgje planretningslinje T-1442 (gjeldande versjon) - Det er ikkje vurdert naudsynt å utarbeida støyrapport, då støyproblematikk er avgrensa til anleggsfasen

Luftforureining	• Vurdere tiltak ved massehandtering, massetransport og anna anleggsarbeid som kan føre til støvplager for omgivnadene planretningslinje T-1442 (gjeldande versjon)
Forureining av grunn/sjø	• Størst verdiar/risiko er knytt til utslepp i sjø i influensområdet. Det bør innarbeidast avbøtande tiltak som reduserer farar for utslepp. • Sikre eigna plassar og gode rutinar for fylling av drivstoff og handtering av kjemikaliar • Sikre oppsamling av anleggsvatn under arbeid med bru for å hindre direkte avrenning av partiklar og betongslam til sjø, særleg naturvernområde sør for dagens fylkesveg som er utsett (Malesanden og Huse dyrelivsfredning) • Sjå òg omtale om utslepp etc. under tema «Naturmangfald»
Landskap	• Sikre god estetisk utforming av bru og veganlegget. • Utarbeide rigg- og marksikringsplan som sikrar tilstrekkeleg areal for planlagt arbeid (maskiner, utstyr, avfallstasjonar, m.m.) • Sikre oppfølging etter ferdigstilt anlegg
Naturmangfald	• Tilpasse metodar av omsyn til utfylling i sjø og handtering av massane, for å unngå/avgrense skade på naturmangfaldet. Utfylling i sjø må gjerast varsamt og med metodar for å minimere spreining av partiklar, boreslam og betong til sjø i planområdet. • Utfylling i sjø må ikkje redusere gjennomstrøymingsvolumet under brua, og avbøtande tiltak må vurderast. • Utarbeide tiltaksplan dersom framande arter vert rørt av tiltaket, for å hindre spreining og sikre at infiserte masser handterast på riktig måte • Vurdere avbøtande tiltak i periodar for støyande arbeid i form av massetransport og o.l. bør avgrensast i tid av omsyn til marine arter og fuglearter i influensområdet. Sjå føreslått avbøtande tiltak i naturmangfaldsrapport punkt 5.3
Kulturminne og kulturmiljø	• Sikre god utforming av brua og veganlegget, jf. tema «Landskap» • Sikre at eventuelle kulturminne som blir avdekt av anleggsarbeid blir varsla om til rette mynde og undersøkte i samsvar med kulturmynde sine krav
Klima og energiforbruk	• Utnytte eksisterande kunnskap om lågutsleppsløysingar inn i prosjektet • Bruk av klimagassbudsjett, t.d. VegLCA, for å gi grunnlag til å gjere val som reduserer klimagassutsleppa i prosjektet. Forprosjektet har utarbeida nokre tall for dette. • Det skal planleggast god logistikk med omsyn til kortast mogleg avstand for massetransport og anna køyring. Masseoverskot

	frå andre veganlegg kan brukast for å dekke opp masseunder- skot i dette prosjektet • Bruke eksisterande klimarekneskap for å dokumentere faktiske klimagassutslepp
Materialval og avfallshandtering	• Anleggsfasen vil gje ulike typar avfall, for eksempel avfall frå riving av bru, produksjonsavfall frå anleggsområda, samt massehandtering • Sikre forsvarleg og forskriftsmessig handtering av alt avfall
Trafikkavvikling i anleggsperioden	• Fokus på trafikktryggleik for gåande og syklande på vegstrekninga, og skulevegen til Harøya skule • Beredskapsplanar for utrykkingskøyretøy o.a. ved eventuelle vegstengingar • Av omsyn til tryggleik må det utarbeidast ein plan for trafikkavvikling i anleggsfasen

9 Innkomne innspel

9.1 Innspel

Private:

- Erstatte eksisterende bru med steinfylling
 - *Forslagsstillars kommentar: Ikkje tatt til følge. Møre og Romsdal fylkeskommune har politisk vedtatt midlar til utbetring av deler av molo-vegen fv.659 med ny bru. Alternativplasseringar er tidlegare vurdert, og det har gjennom grundige vurderingar vært anbefalt å vidareføre eksisterande plassering av bru. Det er stilt krav til gjennomstrøyming og ein open båttrafikk i ein 4 meter seglingshøgde*
- Unngå inngrep i privat eigedom
 - *Forslagsstillars kommentar: Tatt til følge. Private eigedomar inngår ikkje i planframlegget.*

Offentlege:

- Statsforvalteren i Møre og Romsdal peker på at havnivåstigning og stormflo må vurderast som del av prosjekteringa, og at gjennomstrøymingsvolumet under Finnøybrua ikkje bør reduserast i høve til dagens situasjon.
 - *Forslagsstillars kommentar: ROS er vurdert i planarbeidet. Gjennomstrøymingsvolumet vil ikkje reduserast. Planlagt bru har ett spenn som vil vere minst like bredt som eksisterande bru.*
- Statens vegvesen stillar spørsmål ved val av løysing for mjuke trafikantar. Fortau er eit gateelement for køyreveggar med fartsgrense inntil 50 km/t. Dersom veganlegget legg opp til et fartsnivå høgare enn 50 km/t er det krav om separert gangveg.
 - *Forslagsstillars kommentar: Fortau er vurdert som den mest hensiktsmessige løysinga langs brua. Fråvik knytt til dette punktet vil søkast parallelt med planarbeidet. For strekninga over fyllinga er fråvikssøknaden godkjent 8. september 2025. For strekninga over brua er det søkt til Vegdirektoratet, svar avventes.*
- Kommuneoverlegen ynskjer at planforslaget legg til rette for gangtilbod mellom Harøya og Finnøya.
 - *Forslagsstillars kommentar: Planframlegget omfatter berre ein del av molo-vegen mellom dei to øyane, og kan soleis ikkje regulere for eit gjennomgåande gangtilbod. Vidare vil eit gjennomgåande gangtilbod vere svært kostnadsdrivande gitt behovet for større steinfyllingar langs heile strekninga. Planframlegget regulerer eit fortau gjennom planområdet, men kun delar av dette vil byggjast som del av byggjetrinn 1.*
- Kommundelsutvalet Sandøy hadde uttale til varsel omstart handsama politisk: Fellesforslag: Brua er i svært dårleg forfatning, og vi håper prosessen går raskt. Vi ønsker oss:
 - Ein universelt utforma fiskeplass på moloen ved brua med parkeringsmoglegheiter.

- Forholda for dei mjuke trafikantane må vektleggast. Dette er for dårleg i dag.
- Vegen må vere brei nok til at to store køyretøy kan møtast på brua.

Forslagsstillars kommentar: Punkt 1: Ikkje tatt til følgje. Det vert mogleg å fiske slik som i dag, men det vert ikkje universalt tilrettelagd med parkeringsmoglegheiter.

Punkt 2 : Delvis tatt til følgje. Byggetrinn 1 legg opp til betringar for mjuke trafikantar på brua mot eksisterande veg, og byggetrinn 2 legg opp til regulert fortau. Byggetrinn 2 er ikkje prioritert med midlar frå fylke, og vert ikkje prioritert bygd pr no.

- *Punkt 3: Tatt til følgje. Ny bru er i høve til Statens vegvesen sine handbøker, og vegen på brua får minimum 6,5 meter breidde Det kom inn fleire uttale frå øvrge offentlege høyringspartar, men desse gav i første rekke berre informasjon til planarbeidet og hadde ingen konkrete innspel til vidare planlegging. Uttale ligge føre frå Fylkeskommunen, Noregs Vassdrags og energidirektorat, Fiskeridirektoratet, Kystverket, Mattilsynet, Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap og Ålesund kommune ved Vatn- og avløpsavdelinga.*

For ein komplett oversikt over innkomne innspel og uttalar, med forslagsstillars kommentar sjå *Merknadsskjema planoppstart datert 17.09.2025* som følgjer planframlegget som vedlegg.

10 Vedlegg

Tittel	Datert
Plankart	03.10.2025
Reguleringsføresegner	03.10.2025
ROS-analyse inkl. sjekklister ROS.	03.10.2025
Merknadsskjema planoppstart	30.09.2025
Tegningshefte – tekniske tegninger veg og bro	02.10.2025
Teknisk forprosjekt	01.10.2025
Vurdering av tolererbar overskyllingsmengde FV659 Finnøybrua	23.06.2025
Notat - Supplerende informasjon kartlegging av naturmangfold	28.05.2025
Miljøteknisk sedimentundersøkelse	16.05.2025
Geoteknisk rapport	30.09.2025
Notat – Tidevann og stormflo	08.05.2025
Fagrapport naturmangfold	24.01.2025
Klimagassbudsjett	02.07.2025