

**Detaljregulering for del av Fv. 659 – Finnøybrua - gbnr. 803/206 m.fl - 1.gangs
behandling****Dokumentinformasjon:**

Saksbehandlar: Oskar Vikman

E-post: postmottak@alesund.kommune.no

Arkivsak: 24/5690

Journalpost: 25/134814

Behandling:Saksnummer: 194/25
Utval: Planutval

Dato: 16.12.2025

Kommunedirektørens innstilling:

Planutvalget vedtar med hjemmel i plan- og bygningslova § 12-10, å legge forslag til detaljregulering for del av fv. 659 Finnøybrua - gbnr. 803/206 m.fl. med plankart datert 29.10.2025, og reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse datert 03.10.2025, ut til offentlig ettersyn.

Saksgang:

Ålesund kommune har mottatt planforslag til detaljregulering for del av fv. 659 Finnøybrua mellom Harøya og Finnøya. Planforslaget blir nå lagt frem til 1. gangs behandling i planutvalget. Utvalget har myndighet til å behandle private reguleringsplaner og vedta høring og offentlig ettersyn av planforslag.

Dersom planutvalget vedtar å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn, vil planen bli annonsert og sendt på høring til naboer, kommunale råd og komiteer, og andre organisasjoner og offentlige instanser som på ulike måter har interesse i saken. Alle innkomne merknader vil legges frem for planutvalget til 2. gangs behandling/sluttbehandling.

Sammendrag:

Planforslaget er utarbeidet av Rambøll og Henning Larsen AS på vegne av Møre og Romsdal fylkeskommune. Formålet med planen er legge til rette for ny bro på fv. 659 mellom Harøya og Finnøya. Eksisterende bro er i dårlig forfatning og må erstattes. Når broen reguleres, skal reguleringsplanen også sikre fremtidig standard på veganlegget, tilpassing til stormflo, samt legge til rette for et fremtidig fortau for myke trafikanter. Møre og Romsdal fylkeskommune har planer om å skifte ut broen så snart som mulig (byggetrinn 1), men videre utbedring av hele veganlegget (byggetrinn 2) i forhold til økt standard og fortau har ikke avsatte midler i fylkeskommunens investeringsprogram eller økonomiplan.

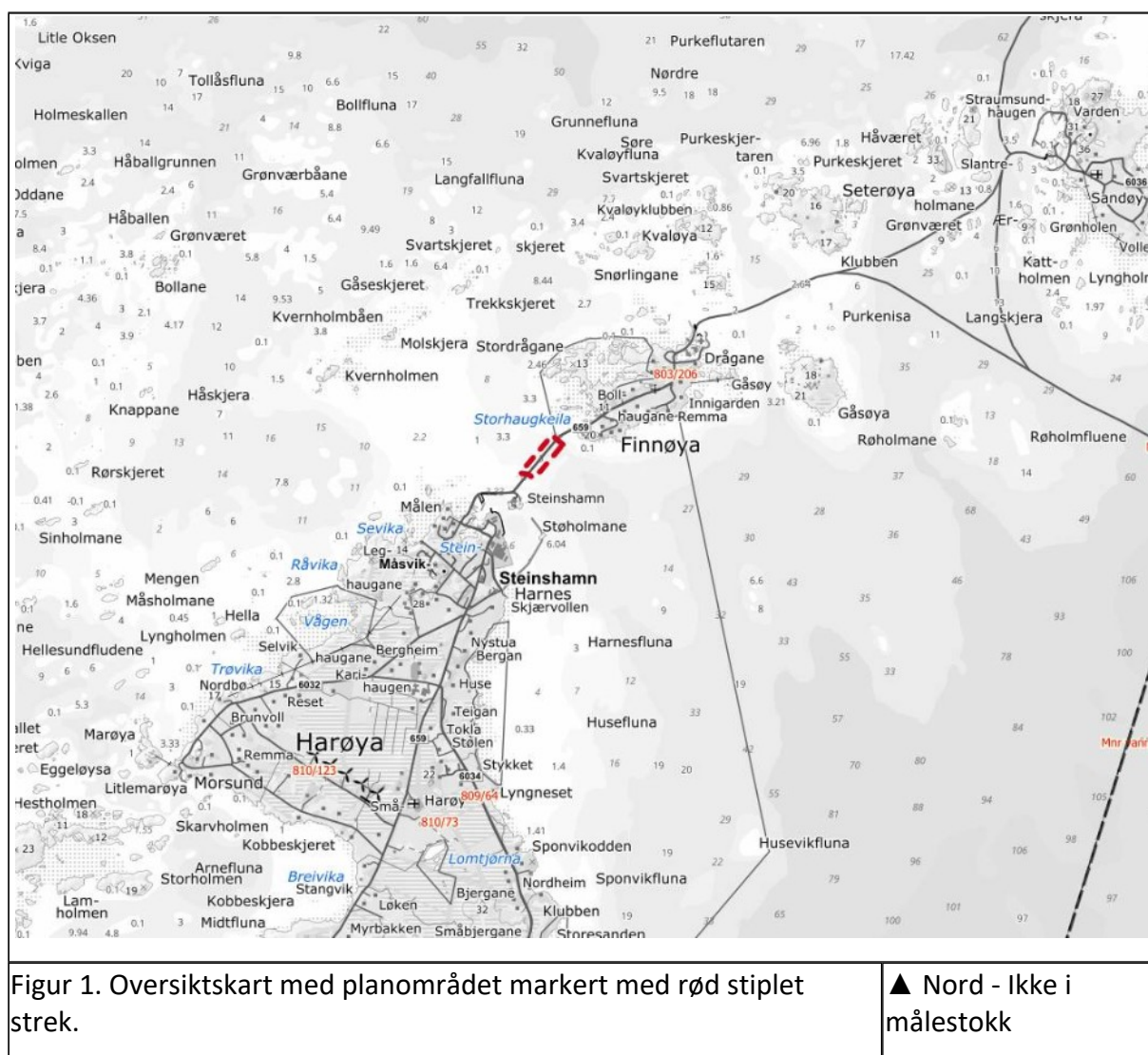
Planområdet er ikke regulert fra før, men er avsatt til vegformål i kommunedelplanen for Sandøya. Planen utløser ikke behov for grunnerv og er i tråd med overordnede planer.

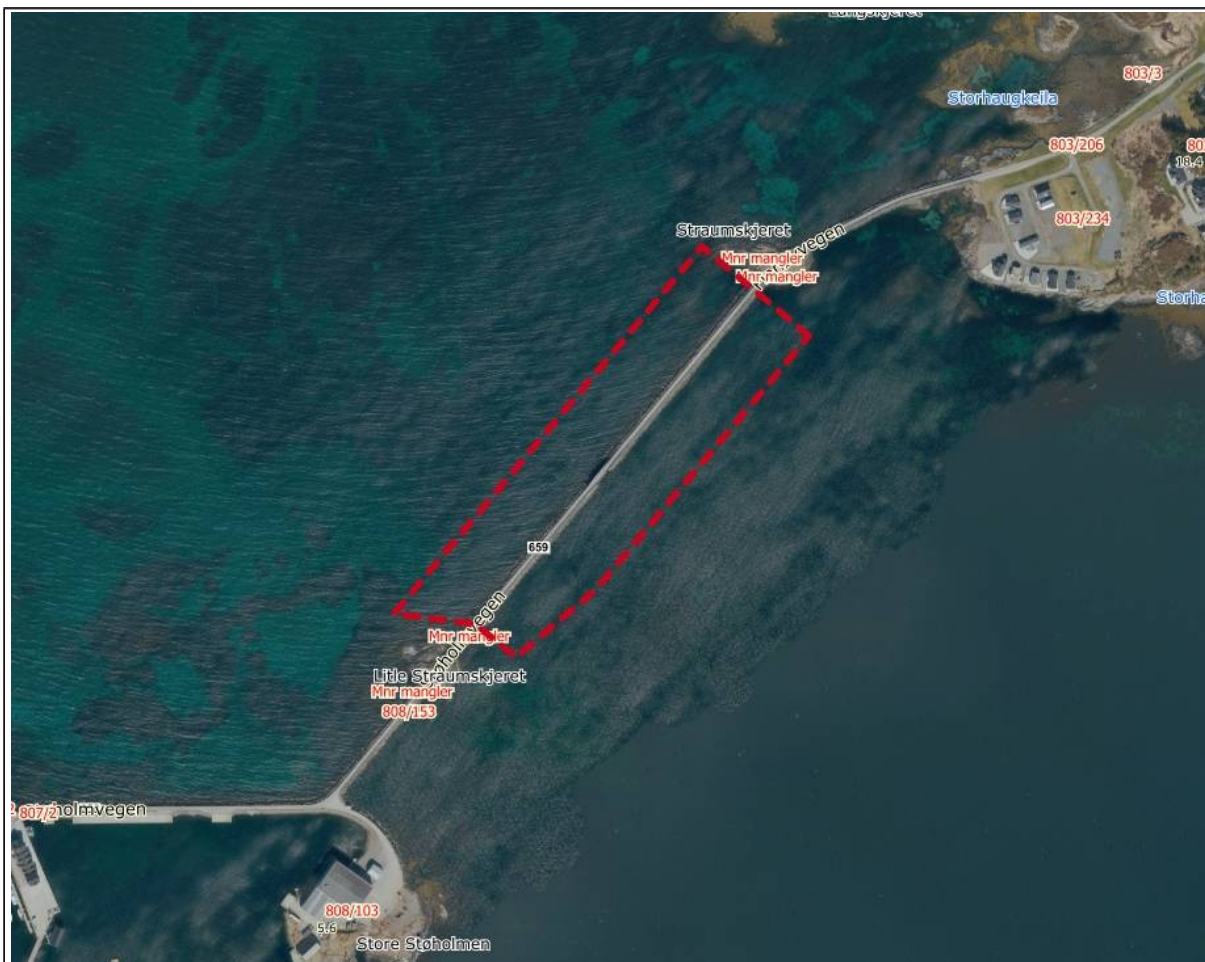
Planområdet ligger i tilknytning til viktige naturverdier, blant annet flere verneområder som inngår i Ramsarområdet Harøya våtmarkssystem, samt Lyngholman naturreservat og Malesanden og Huse dyrelivsfredning.

Naturmangfold er vurdert i egen fagrapport. Planforslaget innebærer omfattende utfylling i sjø. Utfylling i sjø vil påvirke tareskog, ålegress og fugleliv, men kunnskapsgrunnlaget er godt, og det stilles krav til avbøtende tiltak som siltgardin og hensyn i hekketid. Konsekvenser i anleggsfasen skal utredes videre i utbyggingsfase, og planen stiller krav om at nasjonale retningslinjer for støv og støy skal følges.

Det planlegges midlertidig veg og bro i anleggsperioden for å sikre trafikkavvikling. Planforslaget krever ikke konsekvensutredning, men har fagrapporter på relevante temaer som grunnlag.

Vår vurdering er at planforslaget nå er klart til å sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn.





Figur 2. Flyfoto med planområdet markert med rød stiplet strek

▲ Nord - Ikke i målestokk

Saksopplysninger:

Tidligere saksbehandling:

Oppstartsmøte	13.02.2025
Varsel om planoppstart	20.02.2025 til 21.03.2025
Planforslag oversendt kommunen	31.10.2025

Plandokumenter:

Komplett planforslag ble oversendt kommunen 31.10.2025, og består av:

- Plankart, datert 29.10.2025
- Reguleringsbestemmelser, datert 03.10.2025
- Planbeskrivelse, datert 03.10.2025

Følgende fagutredninger er lagt ved planforslaget:

- ROS- analyse, datert 03.10.2025
- Notat, tidevann og stormflo datert 08.05.2025
- Notat, Vurdering av tolererbar overskyllingsmengde FV659, datert 23.06.2025

- Teknisk forprosjektrapport Finnøybrua, datert 20.10.2025
- Geoteknisk rapport, datert 20.10.2025
- Klimagassbudsjett, datert 02.07.2025
- Miljøteknisk sedimentundersøkelse, datert 16.05.2025
- Naturmangfold rapport. datert 28.10.2025
- Naturmangfold tilleggsvurdering, datert 28.10.2025

Formålet med reguleringen:

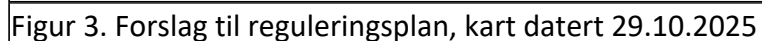
Eksisterende bro på fv. 659 mellom Harøya og Finnøya er i dårlig forfatning, og det er et stort behov for å erstatte broen. I samråd med kommunen er det vurdert at utskifting av broen vil kreve reguleringsplan. Målet med planen er å sikre en operativ og trygg vegforbindelse mellom Harøya og Finnøya. Dagens forbindelse og bro oppfyller ikke dette, og på lang sikt må også vegstrekningen klimatilpasses for økt fremtidig stormflo og havnivåstigning, samt kompletteres med et tilbud for myke trafikanter.

Møre og Romsdal fylkeskommune har planer om å skifte ut broen så snart som mulig, men videre utbedring av hele veganlegget i forhold til økt standard og fortau har ikke avsatt midler i fylkeskommunens investeringsprogram eller økonomiplan.

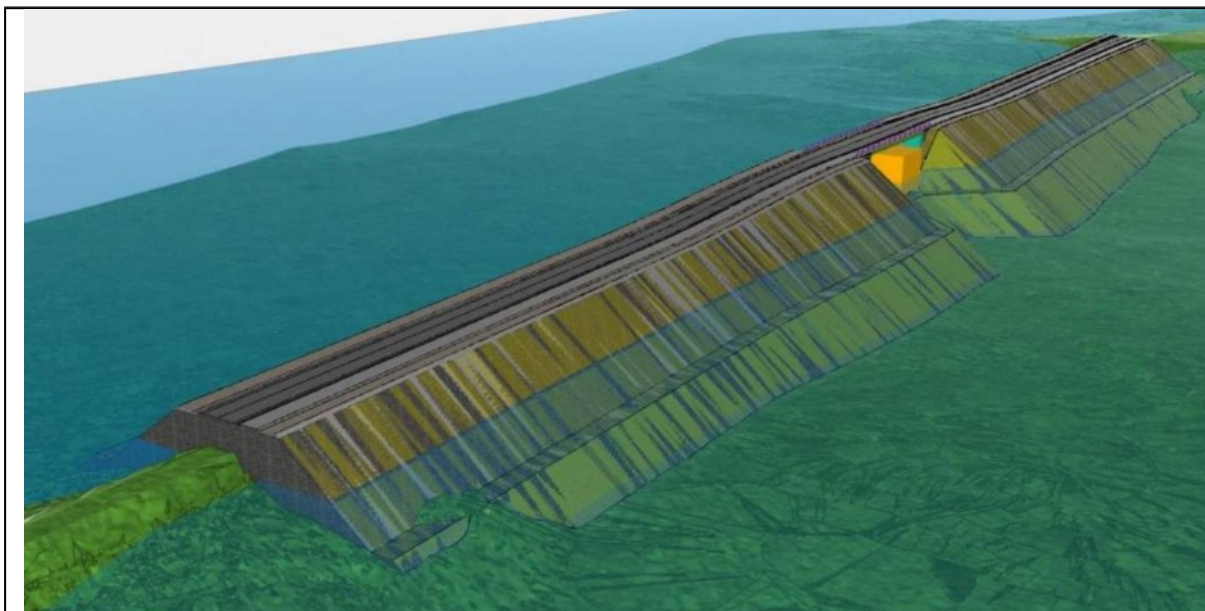
I det tilgrensende planområdet finnes det en del viktige naturverdier med flere naturvernområder som en del av Ramsarområdet Harøya våtmarkssystem, Lyngholman naturreservat og Malesanden og Huse dyrelivsfredning, og planforslaget har som mål å planlegge for minimale inngrep i naturverdier i disse områdene.

Planforslaget:

Forslag til detaljregulering (Figur 3) legger til rette for etablering av ny bro (o_KV3) med fortau (o_FO_3) samt oppgradering av vegen (O_KV1 og o_KV2) og fremtidig utviding med fortau (o_FO_1 og o_Fo2) i steinfyllingen mellom Harøya og Finnøya. Vegen er regulert med en bredde på 6,5 meter og utformingen skal følge krav til vegstandard for HØ2 (utbedringsstandard) i tråd med retningslinjene vegnormalen (N100).



Broen skal bygges som en 2-felts veg med minste bredde 6,5 meter, og skal ha en seilingsfri høyde på minimum 4 m HAT (høyeste astronomiske tidevann). Fortau reguleres med en bredde på 3 meter. I tilknytning til vegen blir det lagt til rette for anna veggrunn – tekniske anlegg (felt o_AVT1, o_AVT2, o_AVT3 o_AVT4) der tekniske anlegg og installasjoner, støttemurer rekkverk og liknende kan plasseres. I forprosjektet for ny brokonstruksjon er det anbefalt en landkarfri broløsning fundamentert på peler til berg. Broens totale lengde med vingemurer er tenkt å bli 44 m. Type bro er ikke nærmere regulert i planforslaget, og endelig konstruksjon vil bli detaljprosjektet i byggefasen. Ny bro med fortau skal ha fremtidig vegstandard, det er i forprosjektet ikke tenkt å utforme broen med rekkverk mellom fortau og kjørebane.



Figur 4: 3d-modell med planlagt ny permanent bru. Kilde Rambøll AS.

I planforslaget er sjøarealet delt i formålet bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV) og bruk og vern av sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitt hovedformål (VAA). Innenfor formålet VAA kan det plasseres vegfyllinger, og nødvendige konstruksjoner til veganlegget og broen.

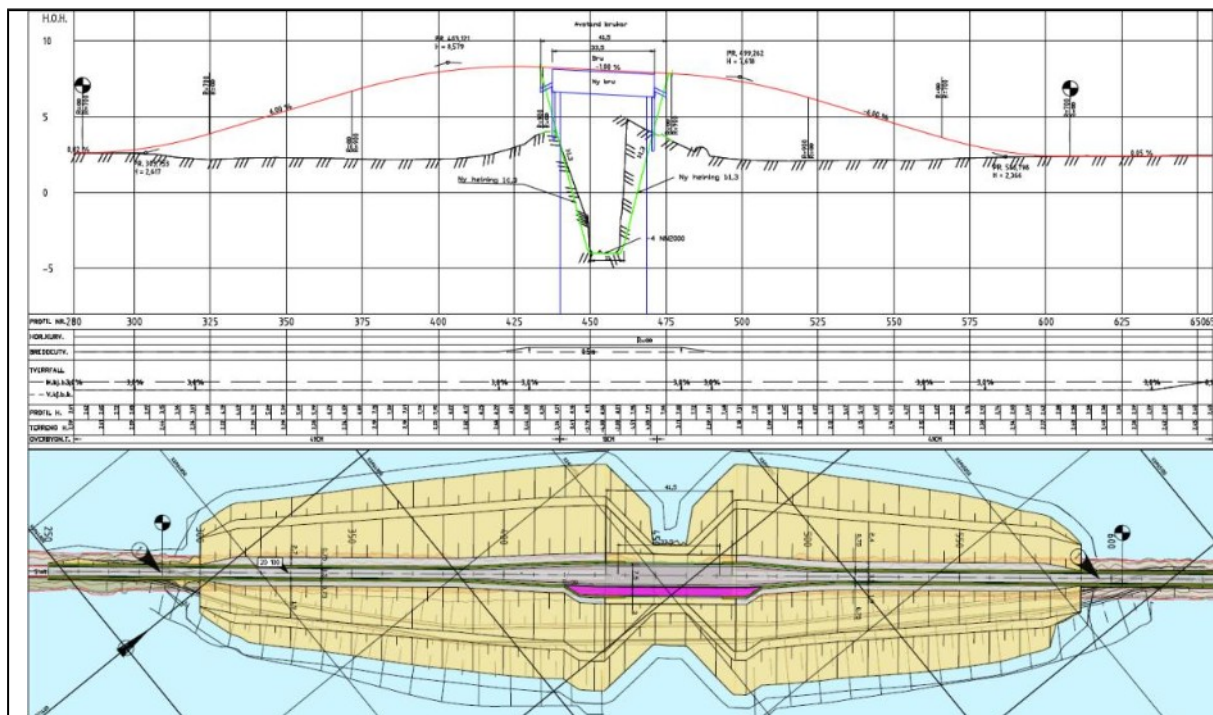
Arealet avsatt til BSV reguleres for å sikre et midlertidig bygge- og anleggsområde (område #1), innenfor dette området kan det gjøres nødvendige inngrep og mellomlagring av masser, utbedring, utskifting/legging av overvanns- og drensledninger, midlertidige anleggsveger og omkjøringsveger, samt oppstilling av materiell og maskiner. Innenfor området er det tillatt å etablere midlertidig veg og bru for omkjøring i anleggsperioden. Det skal så langt som mulig søkes å unngå fysiske inngrep på sjøbunn utover det som er nødvendig til vegfyllingen og midlertidig veg.

Sjøarealet øst for broen og vegfyllingen omfattes av båndleggingssone etter loven om naturmangfold (H720), den omfatter areal der verneforskrifter for Malesanden og Huse fuglefredningsområde med tilgrensende dyrelivsfredning gjelder.

Planforslaget er grundigere beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen og underliggende fagutredninger (vedlegg 4 - 12).

Planlagte tiltak

Møre og Romsdal fylkeskommune har per nå ikke avsatt midler til annet enn bygging av ny bro. Byggetrinn 1 gjelder kun utbedring av broen med fortau. Vegen smalnes inn mot eksisterende veg før og etter broen. Utbedring av hele veganlegget med ny kjøreveg og fortau langs hele strekningen vil inngå i et byggetrinn 2. Byggetrinn 2 forutsetter også at det på et senere tidspunkt blir regulert videreføring av veg- og fortau nord og sør før planområdet på hele strekningen mellom Harøya og Finnøya. I figuren under (Figur 5) vises planlagt utbygging i byggetrinn 1.

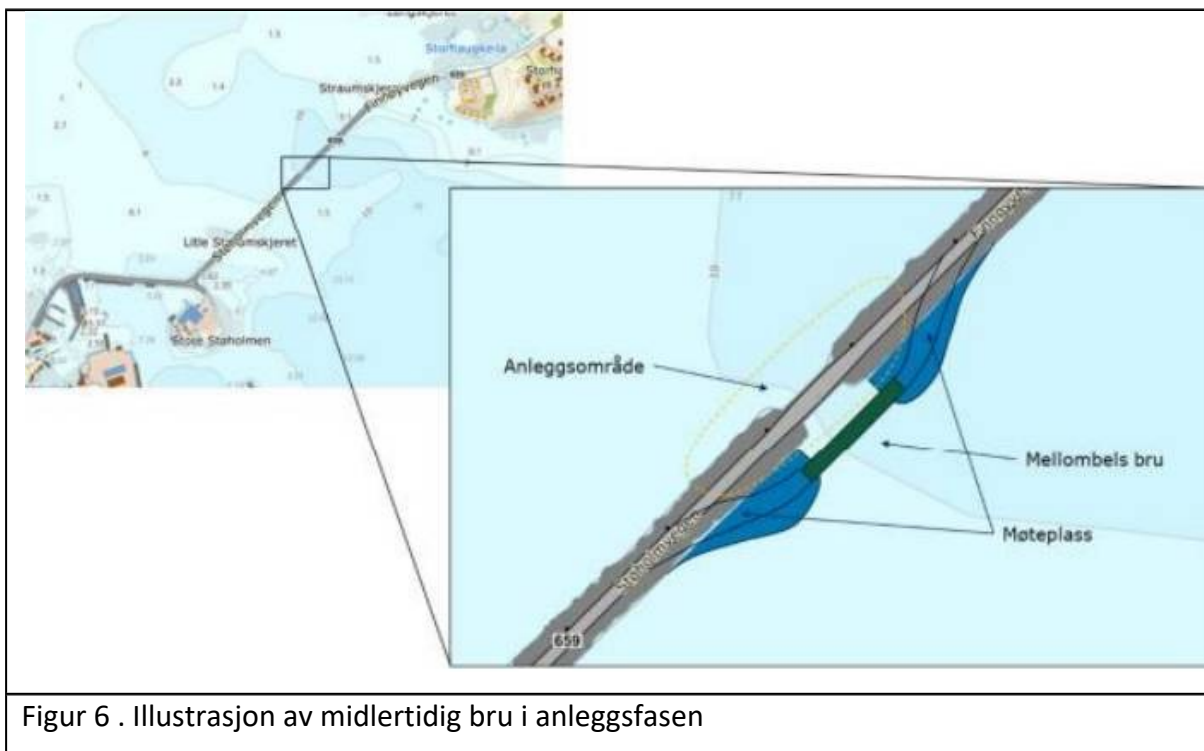


Figur 5. Utsnitt som viser tenkt vegprofil og oversiktstegning for byggetrinn 1. Kilde Rambøll AS.

Midlertidig kjøreveg og bro

For å sikre et realistisk alternativ for omlegging av trafikk i anleggsperioden, har Møre og Romsdal fylkeskommune tenkt å etablere en midlertidig vegfylling parallelt med eksisterende veg på østsiden (Figur 6). En midlertidig bro gjør det mulig å opprettholde vegtrafikken, samtidig som båttrafikken under bruene kan passere uhindret. I forprosjektet er vegen dimensjonert med en bredde på 3 meter for enveistrafikk, i tillegg til noe areal for sikring mot sideterrenget, med møteplasser i begge ender.

Reguleringsplanen åpner for midlertidig bru innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde (Område #1).



Figur 6 . Illustrasjon av midlertidig bru i anleggsfasen

Massebalanse - Fylling i sjø

Kjøreveien og broen skal heves og det planlegges for fremtidig utviding med fortau, dette krever at det tilføres større mengder masser som fylling i sjøen. Fylling er tillatt innenfor formål VAA, som omfatter et areal på ca. 21 daa sjøbunn.

For byggetrinn 1 er det vurdert et behov for omtrent 100 000 kubikkmeter masse, jf. vedlegg 5 - Forprosjekt konstruksjon bro. I tillegg skal masser i fyllingen til midlertidig bro flyttes innenfor prosjektet før det ferdigstilles.

For byggetrinn 2 (full utbygging etter reguleringsplanen), har konsulent vurdert at det vil være behov for ca. 144 000 m³ masser til fylling. Fylling til midlertidig veg er ikke medregnet i dette.

I forbindelse med reguleringsarbeidet er det ikke lagt inn et område hvor det skal hentes masser ifra. Møre og Romsdal fylkeskommune har et midlertidig massedeponi fra byggingen av Nordøyvegen på Fjørtofta, og det vil være svært gunstig dersom disse massene kan brukes i deler av prosjektet. Massetransport utgjør en vesentlig del av kostnadene og klimagassutslippene i prosjektet, og vil bli vurdert nærmere i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Massetransport vil også kunne innebære trafikk, støy og støv langs vegnettet. Konsekvenser av massetransporter i byggefasen er ikke nærmere vurdert i forbindelse med planarbeidet. Det er krav i reguleringsbestemmelsene (§ 3.3.2.) til at grenseverdier for støy og støv skal være innafor de krav som er gitt i retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442 og M-2061) og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).

Havnivå /stormflo

Vegfyllingen og broen må heves med masser for å oppfylle krav til klimatilpasning mot framtidig stormflo og havnivåstigning. Basert på hydrologiske beregninger er det avdekket at

en ny veg på fylling må heves mellom 1,7 og 2,2 meter sammenlignet med dagens veg. Dette medfører konsekvenser for størrelsen på vegfyllingens fotavtrykk på havbunnen.

Statens vegvesens normal N200 krever at veger dimensjoneres for bølger og havnivå med 200-års returperiode, inkludert forventet havnivåstigning i 2100. For denne værutsatte vegen er det ikke vurdert til å være realistisk å holde åpent under ekstreme stormer, det er derfor lagt opp til å fravike kravene, siden vegen allerede stenges flere ganger årlig på grunn av vind. Høyde på broen er vurdert med utgangspunkt i hvor ofte en kan akseptere stengning ved overskylling i vedlegg 7 -*Tolererbar overskylling*.

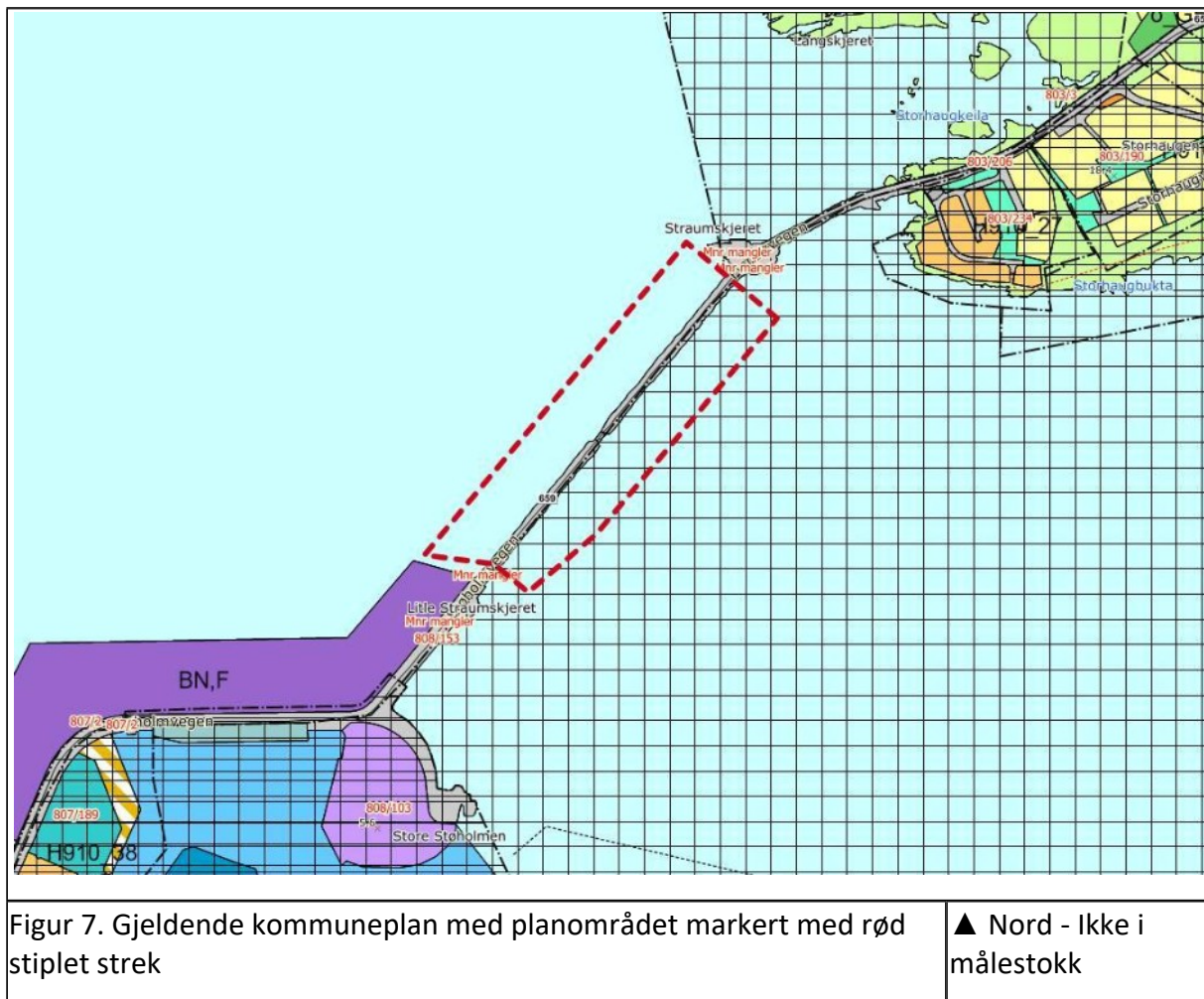
Det er krav i reguleringsbestemmelsene (§ 3.4) til at tiltak skal ta hensyn til framtidig havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning, og utformes slik at nødvendig sikkerhet oppnås. For fyllingen sør for broen gjelder minimum kotehøyde +4,8 m (NN2000), og nord for broen +4,3 m. I planforslaget er det også angitt bindende kotehøyder på fremtidig vegbane i plankartet.

Eiendomsforhold:

Planforslaget viderefører vegtraséen slik den er i dag, og det er ikke behov for grunnerverv fra private eiendommer. Gbnr. 803/206 og 803/153 er eiendommer i fylkesvegen mellom Harøya og Finnøya, eid av Møre og Romsdal fylkeskommune.

Forhold til overordna planer:

Planområdet ligger innenfor kommunedelplan for Sandøy (arealplan-ID 1508-15462015001), vedtatt 26.06.2015. Fylkesvegen over moloen er avsatt til arealformål «Veg». I sjøområdet er det avsatt formål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone». På østsiden av dagens fylkesveg ligger hensynssone for Malesanden og Huse dyrelivsfredning (H720_N1), som vist i figur 7 med skravur. I tillegg finnes hensynssonen for Lyngholman naturreservat (H720_N6) på vestsiden av den nordlige delen av fylkesvegen og videre innover på Finnøya. Sistnevnte ligger utenfor planområdet.



Innkomne innspill til planoppstart:

Varsel om oppstart ble sendt 20.02.2025. Frist for innspill var satt til 21.03.2025. Det kom inn til sammen 13 innspill, to fra private grunneiere på Finnøya og 11 fra offentlige høringsinstanser. Alle innspill er samlet i vedlegg 14 og oppsummert og kommentert i vedlegg 15 og i planbeskrivelsens kapittel 9. Innspillene er etter vår vurdering godt svart ut og innarbeidet i planforslaget.

Følgende kom med innspill:

- Anders Sandøy, datert 18.03.2025
- Bjørn Lyngstad, datert 27.02.2025
- Statsforvalteren i Møre og Romsdal, datert 18.03.2025
- Møre og Romsdals fylkeskommune, datert 19.03.2025
- Statens vegvesen, datert 24.03.2025
- NVE, datert 17.03.2025
- Fiskeridirektoratet, datert 21.03.2025
- Kystverket, datert 21.03.2025
- Mattilsynet, datert 18.03.2025
- DSB, datert 21.02.2025
- Ålesund kommune - Kommuneoverlegen, datert 25.03.2025
- Ålesund kommune- VA, datert 19.03.2025
- Kommunedelsutvalget for Sandøy, datert 24.04.2025

Vurdering:

Planavgrensning:

Planområde strekker seg fra gjeldende reguleringsplan i syd-vest, ved Litle Straumskjeret, til Straumskjeret i nord-øst. I øst er plangrensen satt slik at planområdet ikke strekker seg inn i naturreservatet nord for Straumskjeret.

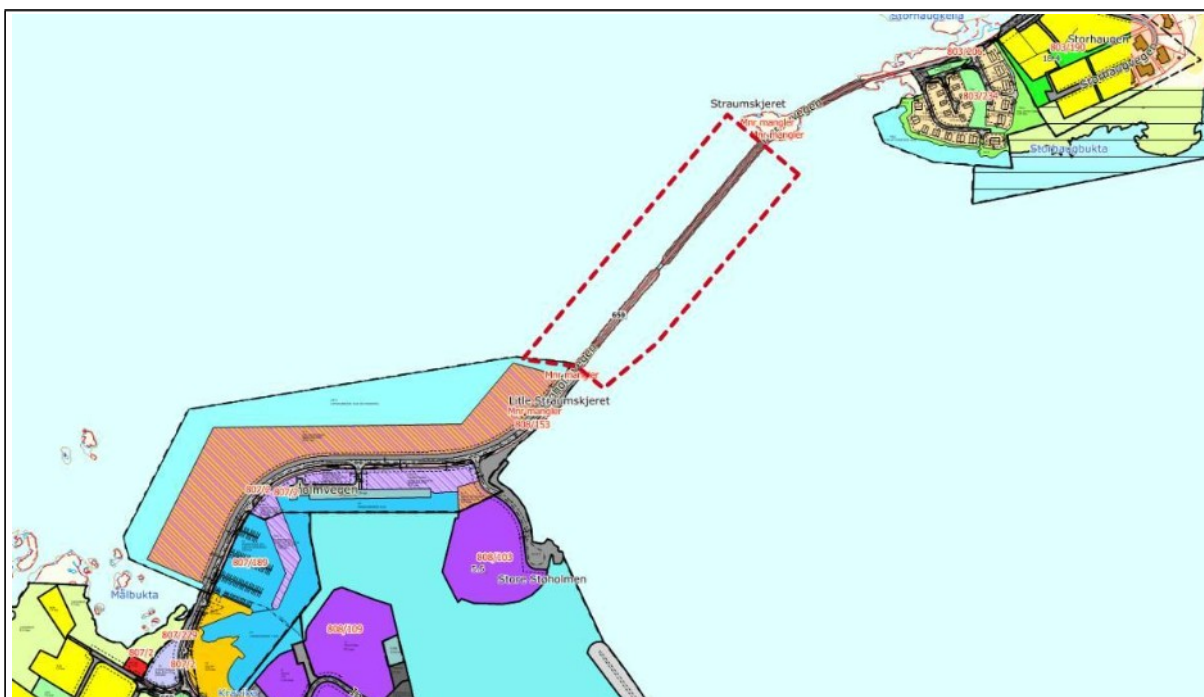
Avgrensning av planområdet ble diskutert i forbindelse med oppstartsmøte for planarbeidet. Planavdelingen ønsket innledningsvis at planområdet skulle utvides slik at bro og molo mellom Harøya og Finnøya blir regulert i en sammenheng, og det blir tatt høyde for at den systemløsningen som blir valgt er mulig å videreføre på hele strekningen. Fremtidig regulert veg skal ta høyde for dagens vegnormaler, sikre vegen for havnivåstigning og muliggjøre fremtidig gangforbindelse.

Fylkeskommunen argumenterte med at prosjektets omfang ikke omfatter utbygging av veg i hele strekningen, og at målet med prosjektet kun er å skifte ut broen med nødvendig tilpasning til eksisterende veg. Fylkeskommunens vurdering er at utbedring av vegsystemet ift. havnivåstigning og gangforbindelser ikke er prioritert, da vegen har lav ÅDT (årsdøgntrafikk) og få brukere, og det vil være svært kostbart å utvide vegen og etablere fortau. De ønsker ikke å regulere områder der det ikke er planlagt utbygging, da dette medfører unødig ressursbruk, kompliserer planprosessen og kan skape urealistiske forventninger hos lokalbefolkningen. De viser også til at reguleringsplanen for vegstrekningen ut til Finnøya sannsynligvis vil være utdatert når eventuelle oppgraderinger blir aktuelle, både teknisk og som hjemmelsgrunnlag for eiendomsinngrep. Et annet argument er at en mindre planavgrensning også vil gjøre prosessen mindre krevende da en regulering helt ut til Finnøya ville kreve utredning av hvordan utvidelse av vegarealene (utfylling i sjø) påvirker grunnforhold og det terrestriske miljøet, noe som kan medføre inngrep i Lyngholman naturreservat, og føre til innsigelser og krav til tillatelser.

Planavdelingen har godtatt avgrensning med utgangspunkt i argumentene over, men har etterspurt at det i planen blir vurdert at valgt systemløsning/vegstandard for veg og fortau på moloen er realistisk å gjennomføre.

Mot vest grenser det foreslåtte planområdet til den gjeldende planen "Steinshamn - areal til fiskeriretta næringsverksemd" (plan-ID: 15462015004). Ved gjennomgang av planmosaikken fremstår den regulerte veglinjen i gjeldende plan ikke å være i samsvar med den foreslåtte veggeometrien. Selv om gjeldende plan er fra 2019, ser det ut til at veggeometrien i denne planen ikke er tilstrekkelig tilpasset dagens krav til klimatilpasning.

I dette reguleringsplanforslaget er vegens senterlinje lagt langs eksisterende trasé og utformet i tråd med gjeldende krav til klimatilpasning. Dette medfører at veglinjen ikke treffer regulert veg i tilgrensende plan. Som det fremgår flere steder i planbeskrivelsen, vil en full utbygging av veganlegget med full standard uansett kreve en ny reguleringsplan i begge ender for å «rydde opp» og sikre helhetlig tilpasning. Vi vurderer derfor at det ikke er nødvendig å gjennomføre denne oppryddingen nå.



Planen legger opp til deponi for masse i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse jf. forskrift om konsekvensutredning, vedlegg II, § 11 k). I hovedsak er det to mulige virkninger som peker seg ut: konsekvenser for naturmangfoldet og konsekvenser av utfylling/graving i sjø, eventuell forurensning/støy i anleggsfasen. Mulig konflikt og avbøtende tiltak jf. verneområder (Lyngholman naturreservat, Harøy Våtmarkssystem (RAMSAR-område) og

Malesanden og Huse Dyrelivsfredning) og kjente truede (fugleliv) arter er vurdert i planarbeidet. Det er utarbeidet en fagrapport for vurdering av naturmangfold.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til at metoder og avbøtende tiltak i henhold til naturmangfold skal presiseres og innarbeides i en ytre miljøplan (YM-plan) som skal være førende for anleggsgjennomføringen.

Barn og unges interesser:

Det er registrert en fiskeplass på broen i dag, men den er ikke tilrettelagt. Planen tilrettelegger heller ikke for egnede fiskeplasser på grunn av krav til rekkverk og manglende parkeringsmuligheter. Fortauet på broen kan likevel bli brukt til fiske, og er en sikrere løsning enn dagens forhold.

Barnetråkkregistreringer fra Harøy skole viser at barn opplever vegene i området som dårlige. Dette understreker behovet for framtidig oppgradering av hele strekningen, særlig med tiltak for myke trafikanter. Reguleringsplanen legger til rette for framtidig betydelig forbedring av trafikksikkerheten, blant annet med fortau over fyllingen og broa, men disse vil ikke bli gjennomført i byggetrinn 1.

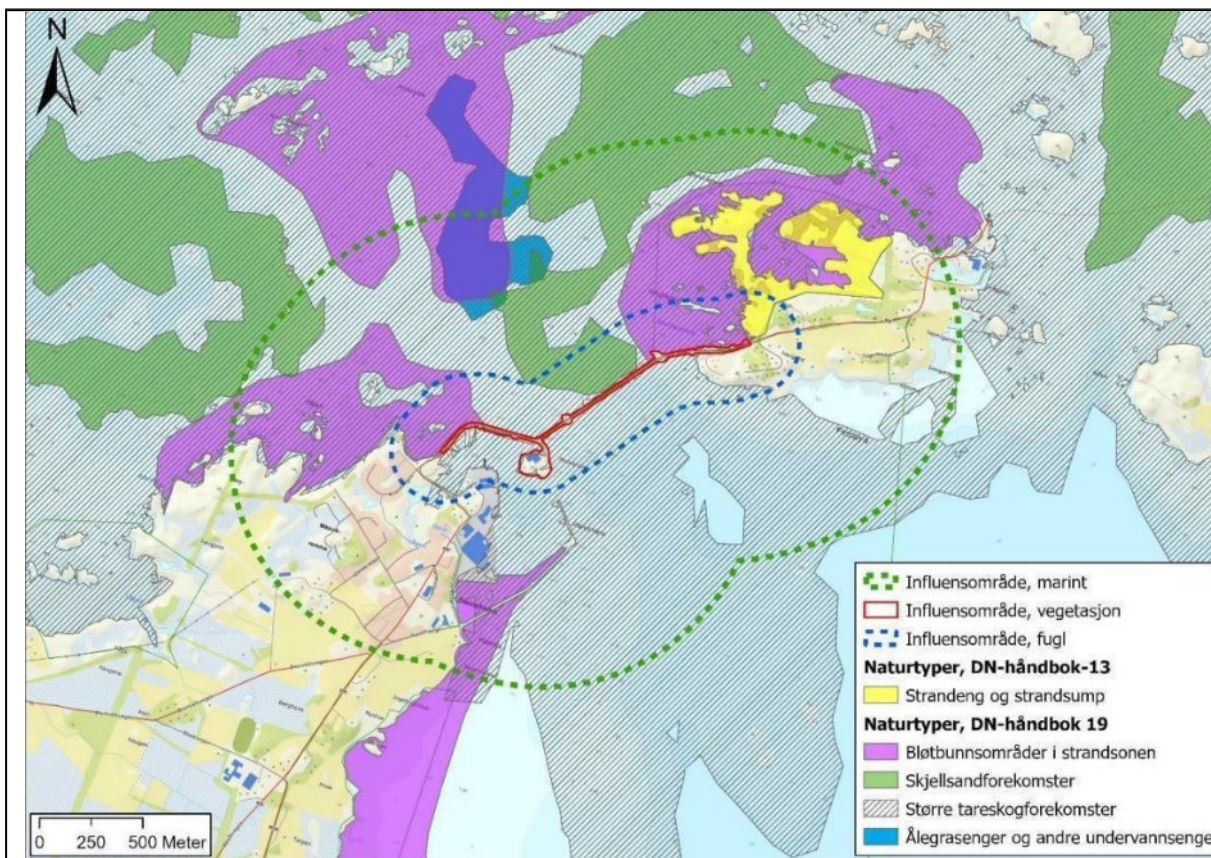
Naturmangfold:

Rambøll har utarbeidet en naturmangfoldrapport (vedlegg 11–12) som kartlegger både terrestriske og marine forhold i plan- og influensområdet. Kartleggingen følger Miljødirektoratets metodikk, og kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilfredsstillende.

Malesanden og Huse fuglefredningsområde, inkludert deler av dyrelivsfredningen, berøres av tiltaket (ca. 30 daa). Området bygges delvis ned gjennom utfylling i sjø, men det er ikke registrert naturtyper eller rødlistede plantearter av regional eller nasjonal verdi her.

Marint innebærer tiltaket bortfall og nedslamming av naturtyper som tareskog og ålegress. Ca. 17,5 daa ny utfylling berører tareskog, hvorav ca. 3,5 daa er skjellsand. Utfyllingen utgjør likevel en liten del av de totale arealet til de registrerte naturtypene (se Figur 9) og er vurdert i planbeskrivelsen at den samla belastningen ikke overskrider økosystemets tålegrense.

Endrede strømforhold, økt aktivitet og mindre beiteområder vil kunne påvirke fugl og fisk i influensområdet. Planen stiller krav om avbøtende tiltak, blant annet bruk av siltgardin for å redusere partikkelspredning (§ 3.5 b). Tiltakene skal tilpasses lokale forhold og beskrives i YM-planen.



Figur 9. Kartet viser marine (DN-handbok 19) og terrestriske naturtyper (DN-handbok 13) registrert i og nært planområdet. Kilde: Naturbase

Terrestrisk kan anleggsaktivitet føre til støy, lysforurensing og forstyrrelser for hekkende fugler, inkludert rødlistede og sårbare arter. Tiltaket beslaglegger likevel ikke verdifulle landarealer eller fører til vesentlig fragmentering av sammenhengende grøntareal. Krav i reguleringsbestemmelsene (§ 3.5 a) sikrer at terrenginngrep gjennomføres skånsomt, og at hensyn til hekketid og øvrige avbøtende tiltak innarbeides i YM-planen.

Brobygging kan påvirke strømforhold og vandringsmuligheter. Reguleringsbestemmelsene (§ 3.5 c) krever derfor at vanngjennomstrømningen minst opprettholdes, samt en minimum bredde på 11 meter og seglingshøyde på 4 meter. Midlertidig bro tillates i anleggsperioden, og løsning for gjennomstrømning vurderes i neste fase.

Det er registrert to fremmede arter: rynkerose (SE) ved Straumskjeret og platanlønn (SE) på Store Støholmen (utenfor planområdet). Planen stiller krav om tiltak for å hindre spredning (§ 3.5 d).

Videre vurdering i Ytre Miljøplan (YM-plan):

Flere av de avbøtende tiltakene som det blir lagt opp til i planforslaget skal detaljeres i forbindelse med utarbeiding av en Ytre- Miljøplan i byggefasen. Statens vegvesens håndbok R760 «Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter» krever at det utarbeides en Ytre Miljøplan (YM-plan) før konkurransegrunnlaget for utbyggingsfasen.

Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen sikrer at føringer og krav til ytre miljø blir tatt inn i konkurransegrunnlaget og fulgt opp i anleggsfasen. Møre og Romsdal fylkeskommune vil følge dette kravet ved vegbygging. Det er ikke krav om å sende en slik plan på høring, eller til godkjenning hos kommunen.

Samlet er vår vurdering at temaet naturmangfold er godt utredet, men at reguleringsbestemmelsene om avbøtende tiltak som planforslaget legger opp til er noe upresise. Det vil bli vanskelig for andre parter enn fylkeskommunen selv å følge opp hva de faktiske tiltakene blir i en YM- plan. Vi forutsetter at dette er et tema som Statsforvalteren vil komme med tilbakemeldinger til i forbindelse med høring.

Økonomiske, juridiske eller andre driftsmessige eller organisatoriske konsekvenser: Forslagstiller vil være ansvarlig for gjennomføring av utbyggingen innenfor planområdet. Planforslaget legger ikke opp til nye offentlige areal som kommunen skal vedlikeholde. Planforslaget medfører heller ingen vesentlige konsekvenser for kommunens organisering eller drift.

Samla vurdering og konklusjon:

Planforslaget er i tråd med overordna plan, og vil muliggjøre bygging av en ny bro på fv. 659 mellom Harøya og Finnøya.

Planforslaget framstår som godt faglig utredet. Kartleggingene av naturmangfold gir et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag, og planen beskriver både påvirkning og nødvendige avbøtende tiltak. Tiltaket vil likevel medføre tap av areal med viktige marine naturtyper som tareskog og ålegress, samt midlertidige forstyrrelser for fugl i anleggsperioden. På land forventes ingen vesentlige inngrep i verdifulle naturtyper. Det er vurdert at utfyllingen utgjør en liten del av de totale arealet til de registrerte naturtypene og at den samla belastningen ikke overskrider økosystemets tålegrense.

Reguleringsbestemmelsene inneholder krav om skånsom gjennomføring, bruk av siltgardin og hensyn til hekketid, men enkelte av bestemmelsene framstår som noe generelle med henvisning til at tiltak skal konkretiseres i en YM-plan i forbindelse med gjennomføring av prosjektet. Vi forventer Statsforvalteren vil gi tilbakemeldinger til håndteringen av avbøtende tiltak i forbindelse med høringsprosessen.

Kravene til opprettholdt vannstrøm under broen, avgrenset bredde og seglingshøyde vurderes som tilstrekkelige for å ivareta marine forhold og ferdsel i sundet. Tiltak mot spredning av fremmede arter er også ivaretatt.

Planavgrensningen er hensiktsmessig og omfatter både nytt veganlegg, nødvendige utfyllinger og berørte sjøarealer. Avgrensningen gir tilstrekkelig handlingsrom for gjennomføring samtidig som den unngår unødvendig arealbeslag. Det er positivt at planområdet også inkluderer arealer som er nødvendige for anleggsfase og midlertidige tiltak, slik som midlertidig bro og omlegging av veg. Før utbygging av hele strekningen mellom Harøya og Finnøya er det behov for ytterligere regulering.

Faseinndelingen, der selve broen gjennomføres som første byggetrinn og øvrige vegtiltak vurderes i et senere trinn, framstår som realistisk gitt dagens økonomiske rammer. Samtidig forutsetter faseinndelingen at løsninger som velges nå ikke begrenser framtidige forbedringer for myke trafikanter og trafikkavvikling. Det framstår som tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

Med bakgrunn i vurderinga over er kommunedirektørens anbefaling at planforslag for detaljregulering for del av fv. 659 Finnøybrua- gbnr. 803/206 m.fl. blir sendt ut på høring og lagt ut til offentlig ettersyn.

Jon Steven Hasseldal kommunedirektør	Silja Øvrelid virksomhetsleder
---	-----------------------------------

Vedlegg:

1. Plankart - datert 29.10.2025
2. Reguleringsføresegner - datert 03.10.2025
3. Planomtale - datert 03.10.2025
4. ROS-analyse - datert 03.10.2025
5. Teknisk forprosjekt Finnøybrua - datert 20.10.2025
6. Notat tidevann og stormflo - datert 08.05.2025
7. Vurdering av tolererbar overskylling - datert 23.06.2025
8. Klimagassbudsjett - datert 02.07.2025
9. Geoteknisk rapport - datert 20.10.2025
10. Miljøteknisk sedimentundersøkelse - datert 16.05.2025
11. Naturmangfold rapport - datert 28.10.2025
12. Naturmangfold tilleggsvurdering - datert 28.10.2025
13. Merknader til varsel om oppstart - datert 30.09.25
14. Merknadsskjema planoppstart - datert 03.10.2025
15. Referat fra oppstartsmøte