

Forslag til planprogram

Områderegulering for veiforbindelse mellom Brasøy og Tenna

03.10.2025

Innhold

1.	Bakgrunn	1
1.1	Forslagstiller og plankonsulent	1
1.2	Hensikten med planarbeidet	1
1.3	Krav om konsekvensutredning	2
1.4	Planprogram	2
2.	Beskrivelse av planområdet	3
2.1	Beliggenhet	3
2.2	Avgrensning av planområdet	3
2.3	Planforslaget	4
2.4	Influensområdet	5
2.5	Alternativer	5
2.5.1	Indre trasé	5
2.5.2	Ytre trasé	6
3.	Gjeldende planer, retningslinjer og føringer	7
3.1	Statlige retningslinjer, rammer og føringer	7
3.1.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023 – 2027)	7
3.1.2	Statlige planretningslinjer	8
3.2	Regionale planer	8
3.2.1	Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025	8
3.2.2	Regional planstrategi for Nordland (2024 – 2028)	9
3.3	Kommuneplan	9
3.3.1	Planstrategi (2024 – 2028)	9
3.3.2	Kommuneplanens samfunnsdel (2024 – 2035)	9
3.3.3	Kommuneplanens arealdel (2019 – 2029)	9
4.	Konsekvensutredningstemaer og metodikk	10
4.1	Nullalternativet	10
4.2	Metodikk	10
4.3	Utredningstemaer	10
4.3.1	Reindrift	10

4.3.2	Naturmangfold (terrestrisk og marint)	11
4.3.3	Vannmiljø (herunder marint naturmangfold)	13
4.3.4	Landskap	13
4.3.5	Friluftsliv	15
4.4	Temaer som omtales i planbeskrivelsen	16
5.	Risiko og sårbarhet	16
6.	Planprosess, medvirkning og framdrift	17
6.1	Plankrav og videre arbeid.....	18

FORSLAG

1. Bakgrunn

1.1 Forslagstiller og plankonsulent

Forslagstiller:	Herøy kommune Rådhuset 8850 Herøy
Plankonsulent:	Norconsult Norge AS, avd. Bodø PB 234 8001 Bodø

1.2 Hensikten med planarbeidet

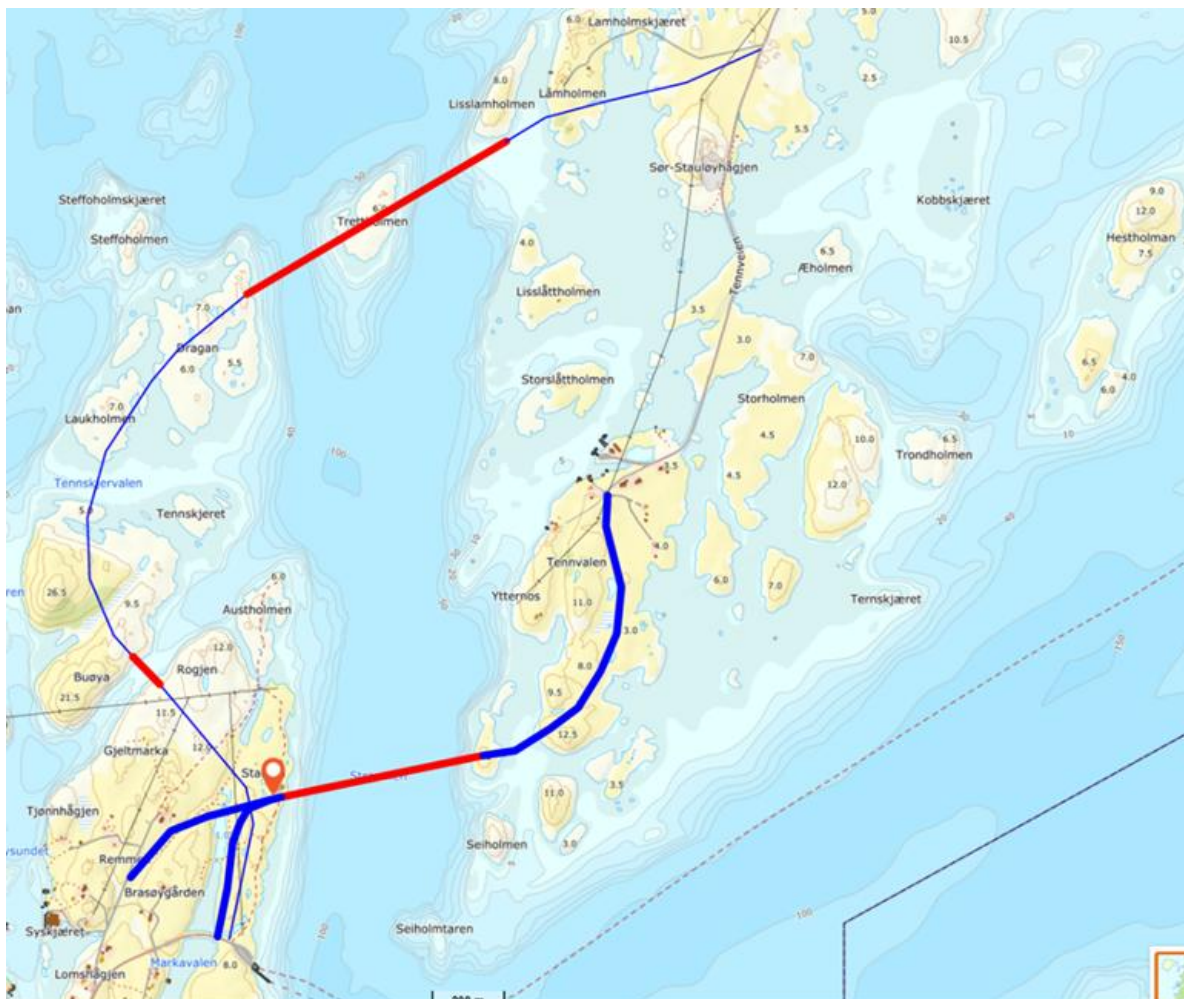
Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av veiforbindelse mellom Brasøy og Tenna.

Herøy kommune ønsker å gå i gang med dette planarbeidet fordi:

- Etablering av veiforbindelse / bru mellom Brasøy og Tenna vil styrke beredskapen for innbyggerne på Brasøy og Husvær, samt legge til rette for økt tilflytning og trygg og effektiv transport til og fra fastlandet.
- Dersom det blir vanskelig å få hjemmehjelp ut til Brasøy og Husvær, vil kommunen få problemer med å skaffe nok omsorgsboliger og sykehjemsplasser sentralt på Herøy når innbyggerne blir eldre og trenger hjelp.
- Det vil gjøre det enklere for innbyggerne på Brasøy og Husvær å komme seg til kommunesenteret og returnere, enten det gjelder legebesøk, besøk av familie og venner, eller besøke kjære på sykehjemmet. Det blir også enklere å pendle til jobb. Generelt gir det mer frihet og fleksibilitet til og fra kommunesenteret eller fastlandet.
- Skolebarn vil få kortere skoledager og mer effektiv skoleskyss.
- Flere vil velge service- og handelstilbud i kommunesenteret i stedet for å bruke en hel dag i Sandnessjøen.
- Flere vil benytte seg av kulturtilbudet på Herøy.

I 2021 utarbeidet Aas Jakobsen et skisseprosjekt som utredet en ytre trasé (nordlig trasé i figur 1). Med utgangspunkt i dette skisseprosjektet ble det, høsten 2021, utarbeidet et forprosjekt. Senere i 2024 utarbeidet Norconsult Norge AS et skisseprosjekt som, i tillegg til den ytre traséen utredet en indre trasé (sørlig trasé i figur 1) samt alternativer med undersjøiske tunneler.

Alternativene med undersjøiske tunneler medfører et betydelig større masseoverskudd, noe som kan by på miljømessige utfordringer knyttet til håndtering, transport og deponering av overskuddsmasser. Disse alternativene vil derfor ikke bli vurdert videre. Planarbeidet vil kun ta for seg ytre og indre trasé.



Figur 1: Ytre trasé (nordlig) og indre trasé (sørlig). Kilde: Skisseprosjekt utarbeidet av Norconsult Norge AS.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert iht. forskrift om konsekvensutredninger og omfattes av § 6 bokstav a, herunder områderegulering som fasesetter rammer for tiltak i vedlegg I pkt. 7 bokstav e (veitiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kroner). Ifølge § 6 skal planarbeidet derfor konsekvensutredes og ha planprogram.

1.4 Planprogram

For planer med krav om planprogram skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som danner grunnlag for planarbeidet, jf. § 4-1 i plan- og bygningsloven. Forslag til planprogram legges ut på offentlig høring samtidig med varsling av planoppstart.

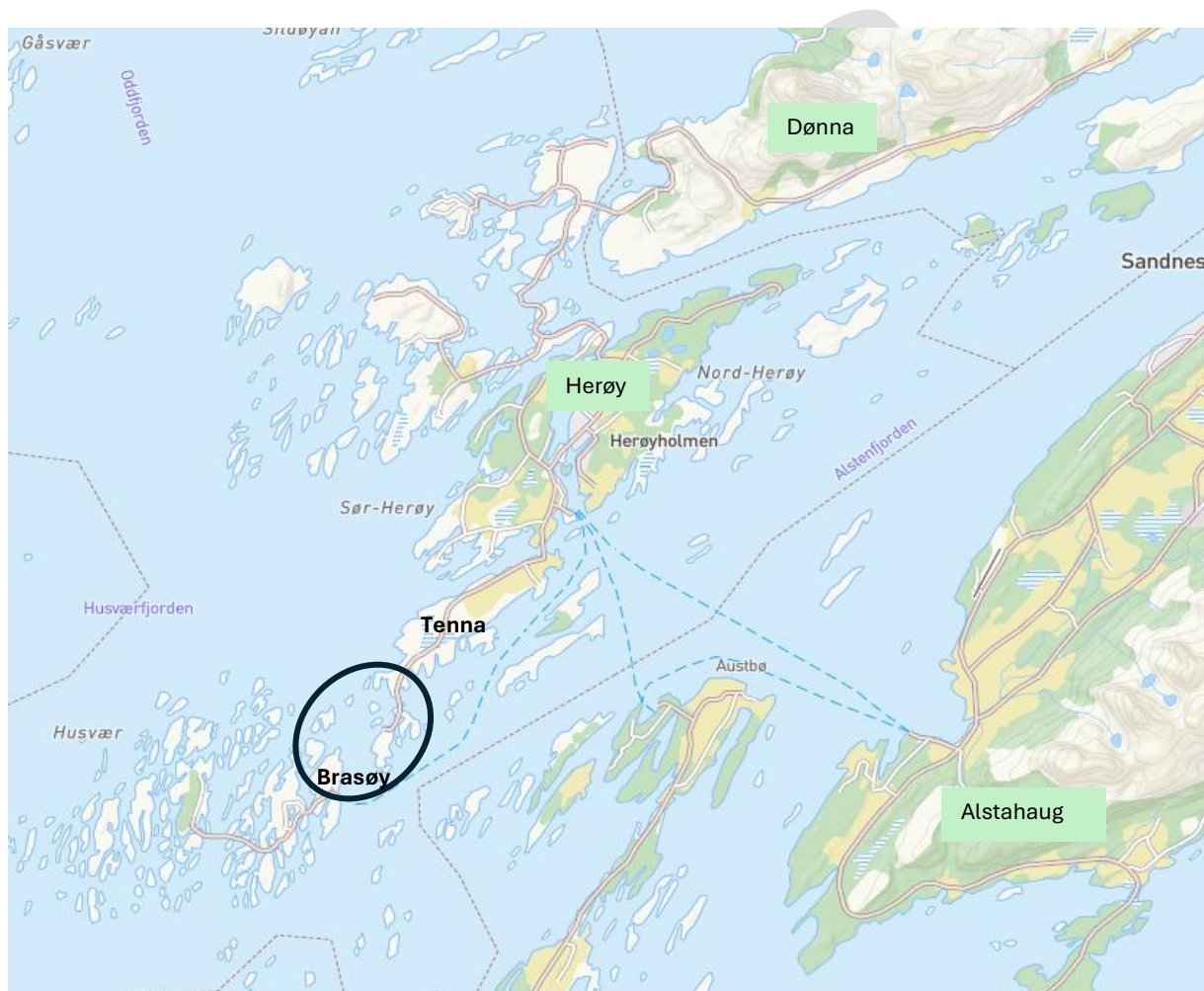
Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Planprogrammet fastsettes av planmyndigheten. I saksfremlegget til planprogrammet skal det redegjøres for høringsuttalelsene og hvordan disse er vurdert og ivaretatt. De som har avgitt høringsuttalelser skal gjøres kjent med det fastsatte programmet.

2. Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sør i Herøy kommune, og omfatter deler av Brasøy og Tennvalen, jf. svart sirkel i figur 2.

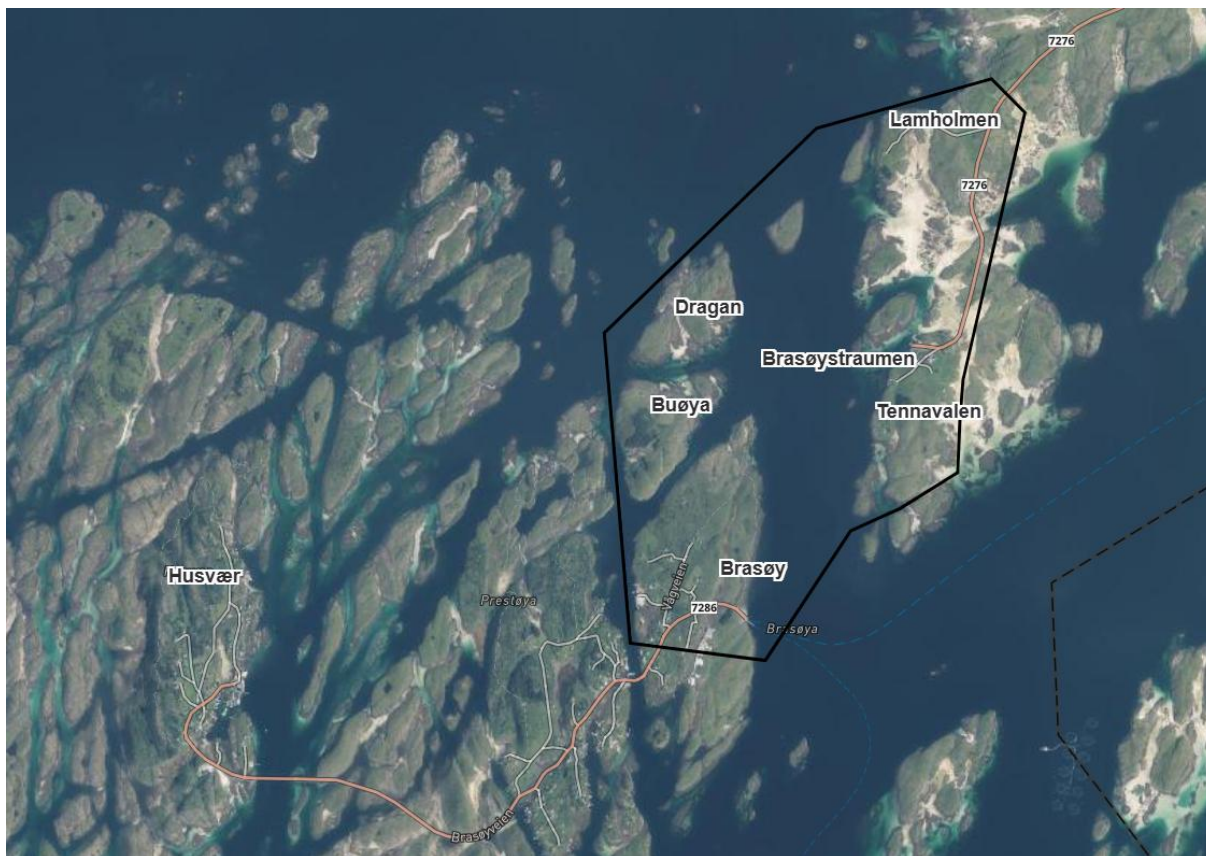


Figur 2: Planområdets beliggenhet. Kartgrunnlag: Kommunekart.com, bearbejdet av Norconsult.

2.2 Avgrensning av planområdet

Forslag til planavgrensning er vist i figur 3. Planområdet omfatter deler av Brasøy, Buøya, Dragan, Lamholmen, Tennvalen samt Brasøystraumen.

Når den endelige traséen er valgt, vil planområdet bli justert slik at det bare gjelder den valgte traséen.



Figur 3: Forslag til planavgrensning. Kartgrunnlag: Kommunekart.com, bearbejdet av Norconsult.

2.3 Planforslaget

Fylkesvei 7276 (veien utover Tenna) og 7286 (veien på Brasøyasiden) inngår i planområdet. Veiene er stort sett etablert som en-felts vei, med asfaltert bredde på ca. 4,5 m.

I Statens vegvesenets Vegkart er ÅDT for fv. 7276 stipulert til ca. 500 (gjelder for 2024) og for fv. 7286 ca. 60 (gjelder for 2024). Fartsgrensen på Tennvalen er 80 km/t og på Brasøyasiden 50 km/t. En vei som forbinder nevnte fylkesveier bør ha omtrent samme veistandard, dvs. en-felts vei med møteplasser. Det finnes imidlertid ikke dimensjoneringsklasse som passer helt nevnte kriterier.

Ett alternativ er Hø1, øvrige hovedveger, ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t. I denne veiklassen kan en velge en-felts vei der ÅDT er lavere enn 500. Utfordringen er at kravet til vertikalkurvatur blir for stort for bruene, spesielt for indre trasé.

En annen veiklasse som passer bedre er Hø2, øvrige hovedveger, ÅDT < 12 000 og fartsgrense 60 km/t. Kravet til vertikalkurvatur er lettere å få til for bruene. For denne veiklassen er det ikke definert noe en-felts vei, selv om ÅDT er veldig lav, men det anbefales å søke om fravik slik at veien utenom bruene bygges som en-felts vei med 4 – 4,5 m veibredde slik som tilstøtende veier i planområdet.

Selve bruene er tenkt bygd som to-felts veier, med bredde på 6,5 m.

2.4 Influensområdet

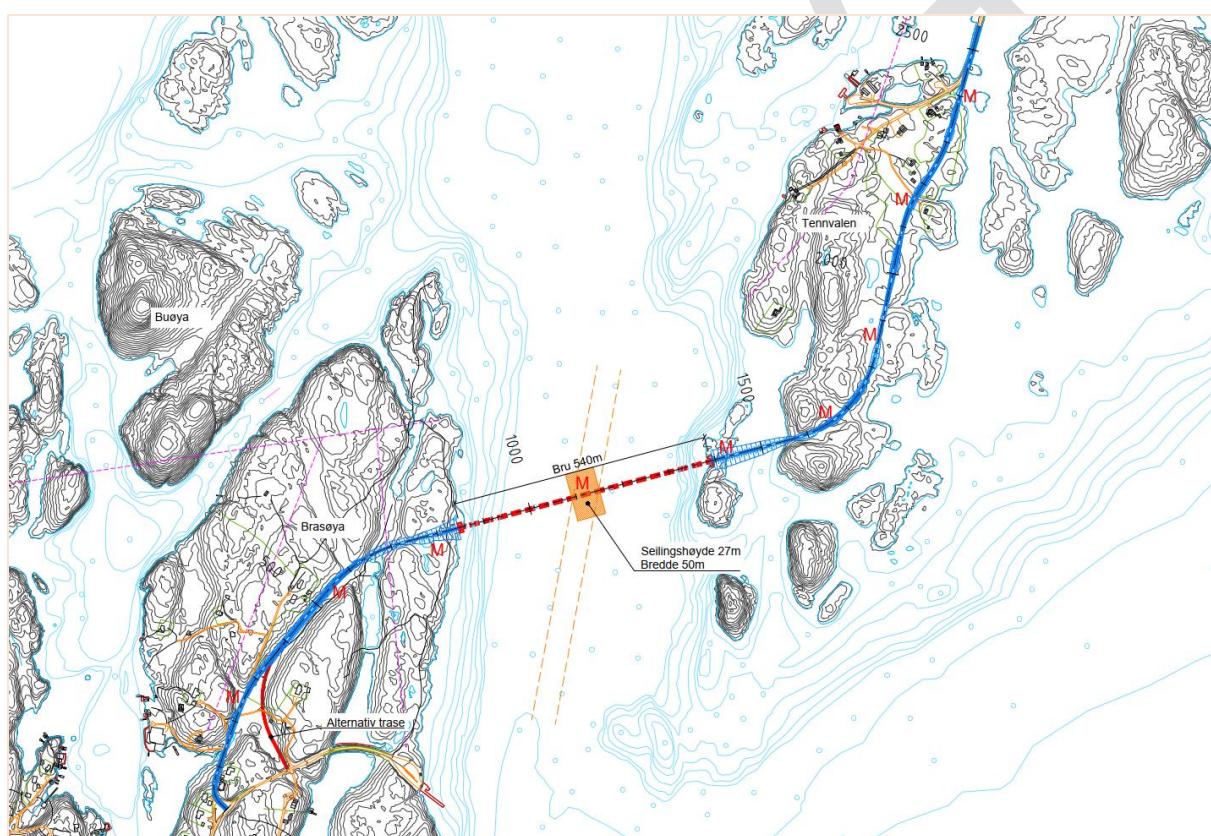
Hvordan influensområdet avgrenses geografisk, vil variere avhengig av hvilket utredningstema som vurderes, og vil bli definert nærmere ifm. utredning av de ulike fagtemaene.

2.5 Alternativer

Det vil bli vurdert to alternativer: Indre trasé (alternativ 1) og ytre trasé (alternativ 2).

2.5.1 Indre trasé

Denne traséen starter like før veienden på Tennvalen, og følger sørover langs øya før den krysser over Brasøystraumen med hengebru. Hengebrua blir ca. 450 m lang, og fundamenteres på land i begge ender. På Brasøya legges veien langs et søkk i terrenget, før den kobles på eksisterende vei, som må oppgraderes. Helt i sør er det foreslått en alternativ trasé (jf. rød linje i figur 4).



Figur 4: Indre trasé. Skisse utarbeidet av Norconsult.

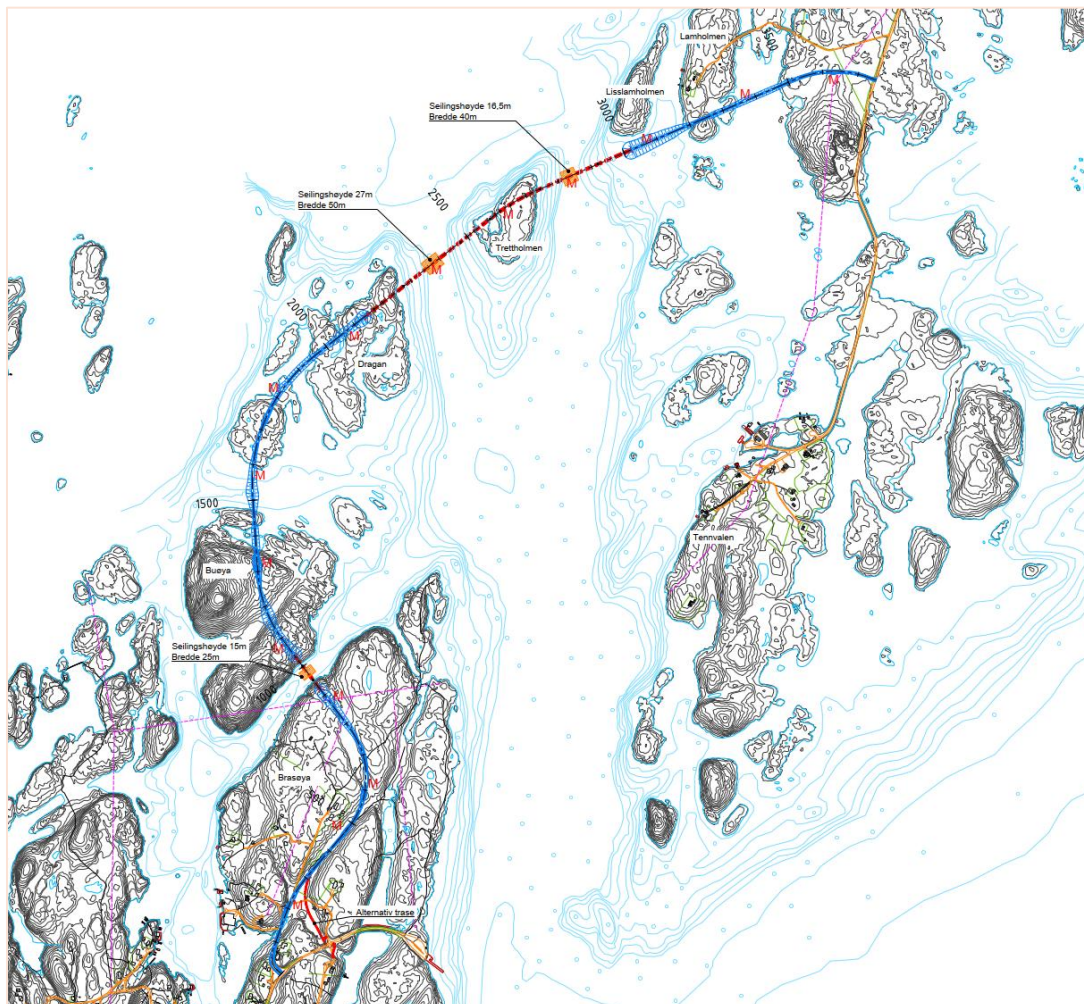
Veien, bortsett fra brua, anbefales bygd som en-felts vei med bredde 4 m + møteplasser for hver 250 m.

Bredden på brua foreslås til 6,5 m. I skisseprosjektet er det foreslått en normalprofil uten fortau. Seilingshøyden under brua er foreslått til 27 m. Brua er tenkt utformet som en hengebru.

På begge sider må det etableres kryss der veien starter og slutter. I tillegg må gårdsavkjørslar legges om / opparbeides ved behov.

2.5.2 Ytre trasé

Denne traséen er utredet av Aas-Jakobsen i 2021. Det er lagt opp til en lang bru fra Dragan via Trettholmen og til fylling i sjø like sør for Lisslamholmen, før Lamholmen.



Figur 5: Ytre trasé. Skisse utarbeidet av Norconsult.

Denne brua blir ca. 885 m lang. Det er også lagt opp til en kortere bru mellom Buøya og Brasøya på ca. 120 m.

På Brasøya legges også veien langs et søkk før den kobles på eksisterende vei, som må oppgraderes. Helt i sør er det også foreslått en alternativ trasé (jf. rød linje i figur 5).

Slik som for alternativ 1 anbefales det en-felts vei med bredde 4 m + møteplasser for hver 250 m.

Bredden på brua foreslås til 6,5 m. Seilingshøyden under brua er foreslått til 27 m, med unntak av seilingshøyden under brua mellom Trettholmen og Lamholmen som er foreslått til 16,5 m og mellom Buøya og Brasøya som er foreslått til 15 m. Den lange brua er tenkt utformet som to fritt frambyggbruer. Den korte brua kan utføres som en ordinær kassebru på frittstående reis, eller reis fra bakken.

På begge sider må det bygges kryss der veien starter og slutter.

3. Gjeldende planer, retningslinjer og føringer

3.1 Statlige retningslinjer, rammer og føringer

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023 – 2027)

Formålet med dokumentet «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» er å gi statlige føringer for hvordan fylkeskommuner og kommuner skal planlegge for en bærekraftig samfunnsutvikling. Forventningene skal bidra til at planleggingen støtter opp under nasjonale mål innen klima, natur, velferd, verdiskaping og samfunnsikkerhet.

Dokumentet inneholder konkrete forventningspunkter, fordelt på 5 tematiske kapitler som bygger på 2030-agendaen. Agendaen består av de 17 bærekraftsmålene, jf. FNs bærekraftsmål.

Nedenfor gjengis de 5 tematiske kapitlene. De deler av kapitlene som er relevante for dette planarbeidet er oppsummert under hvert kapittel.

- *Samordning og samarbeid i planleggingen*

En tydelig arealstrategi i kommuneplanens samfunnsdel er viktig for å vise hvordan nasjonale og regionale føringer skal følges opp. Strategien skal legges til grunn for revisjon av arealdelen. Samfunnsdelen og arealdelen bør kobles tett til økonomiplanleggingen.

Sameloven inneholder en særskilt plikt til å konsultere Sametinget og andre samiske interesser, som reinbeitedistrikter.

Konsekvensutredninger skal inkludere vurdering av alternativer og samlede virkninger.
- *Trygge og inkluderende lokalsamfunn*

Kapitlet handler om hvordan planleggingen skal bidra til å skape lokalsamfunn der folk føler seg trygge, inkludert og har tilgang til nødvendige tjenester og muligheter – uansett hvor de bor. 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.
- *Velferd og bærekraftig verdiskaping*

Det skal planlegges for likeverdige velferdstjenester i både by og bygd. Mennesker har ulike preferanser, og en god balanse i utviklingen av både små og store steder vil derfor være viktig for en regions attraktivitet og styrke. Næringslivet er avhengig av god infrastruktur og effektive logistikknutepunkter. For å få gode prosesser og øke samfunnsnyttien i statlige samferdselsprosjekter, er det viktig at fylkeskommuner og kommuner er tydelige på sine behov og prioriteringer tidlig i planleggingen.

- *Klima, natur og miljø for framtida*

Fylkeskommuner og kommuner skal bidra til å redusere klimagassutslipp, ta vare på naturmangfoldet og sikre god arealbruk. Som planmyndigheter har fylkeskommunene og kommunene gode verktøy for å sikre en effektiv arealbruk, god mobilitet for innbyggerne og reduserte klimagassutslipp.

Arealplanlegging skal ivareta friluftslivsinteresser, kulturmiljøer og biologisk mangfold og bidra til å beskytte vannkvalitet og vannmiljø.

- *Samfunnssikkerhet og beredskap*

Planleggingen skal ta høyde for risiko og sårbarhet, og bidra til å styrke beredskapen mot klimaendringer, naturhendelser og andre trusler. ROS-analyser skal inngå i planprosesser, og det skal planlegges for robust infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner.

Ved planlegging av ny utbygging bør det velges områder med gode og stabile grunnforhold. Dersom det er høy risiko for fare eller ulempe som følge av naturforhold eller tidligere inngrep i terreng og vannløp, bør alternative utbyggingsområder vurderes.

Det er viktig at fylkeskommunene og kommunene følger opp den nasjonale jordvernstrategien, slik at utbyggingsbehov balanseres bedre mot det langsiktige hensynet til innenlands matproduksjon.

3.1.2 Statlige planretningslinjer

Følgende retningslinjer er relevante og skal legges til grunn for dette planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)
- Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Rikspolitisk retningslinje for barn og planlegging (1995)

3.2 Regionale planer

3.2.1 Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025

Ett av målene i fylkesplanen (jf. kap. 6 Målområde 3: Verdiskaping og kompetanse) er at Nordland skal ha et konkurransedyktig, innovativt og bærekraftig arbeids- og næringsliv. Her står det bl.a. at Nordland og landsdelen for øvrig skiller seg ut fra resten av landet med store avstander. Bedriftenes konkurransevne og lønnsomhet påvirkes sterkt av transport- og logistikkostnader. Å kompensere for avstandsulempene er viktig.

Kap. 8: Arealpolitikk i Nordland består av et overordnet mål for arealforvaltningen i Nordland. Overordnet mål for arealpolitikken er at arealpolitikken i Nordland skal bidra til bærekraftig utvikling, der arealbruk balanserer hensyn til miljø, verdiskaping, samfunnssikkerhet og livskvalitet. Den skal sikre langsiktig og helhetlig forvaltning av arealressurser i fylket.

3.2.2 Regional planstrategi for Nordland (2024 – 2028)

Den regionale planstrategien for Nordland har følgende visjon: «Sammen bygger vi attraktive og inkluderende lokalsamfunn». Ett av de langsiktige utviklingsmålene er å utvikle livskraftige lokalsamfunn og konkurransedyktig næringsliv som leder an i det grønne skiftet. Et annet mål er å forbedre samfunnsikkerheten og sikre kritisk infrastruktur. For å få til dette er det behov for en fornyet satsing på effektiv, sikker og pålitelig samferdsel og mobilitet.

Det er også et mål å skape balanse mellom bruk og vern av natur og arealer. En av de store målkonfliktene og dilemmaene i Nordland er å stoppe tap av natur, og samtidig veie dette opp mot aktører i Nordlands behov for nye eller egnede arealer for utbygging og utvikling av næringsliv, infrastruktur og boliger. Dette gjelder både for arealer på land og i sjø.

3.3 Kommuneplan

3.3.1 Planstrategi (2024 – 2028)

I gjeldende planstrategi som ble vedtatt av kommunestyret 18.06.2024 fremgår det en tabell som oppsummerer planbehov – prioriterte planer i planstrategiperioden. Her står «Områderegulering Brasøysundet bru» oppført. I planstrategien planlegges planvedtaket å foreligge i 2024 eller 2025.

3.3.2 Kommuneplanens samfunnsdel (2024 – 2035)

I ordførerens forord fremgår det at «*Kommuneplanens samfunnsdel må være et redskap slik at kommunen som samfunnsutvikler kan legge til rette for utvikling og økt vekst i folketallet. Utvikling av folketallet er særlig knyttet opp mot et stort påbegynt arbeid med å realisere fastlandsforbindelser. Bru til Brasøy/Husvær og fastlandsforbindelse til Alstahaug vil ha stor betydning for hvordan kommunen og området rundt skal utvikle seg i framtiden. Vi skal være i førersetet og jobbe videre for denne utviklingen.*»

Under satsingsområdet: «Arealstrategier for en bærekraftig fremtid» står fokusområdet «Infrastruktur og kommunikasjon» oppført. Her står det at det skal jobbes for bedre kommunikasjon med båt- og fergeavganger og bruforbindelser innad i kommunen.

3.3.3 Kommuneplanens arealdel (2019 – 2029)

Det fremgår av planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel (jf. kap. 5.2) at det er vedtatt av Herøy kommunestyre at veiforbindelse mellom Brasøy og Tennvalen (ytre trasé) skal vurderes, og at veiforbindelsen kan etableres med underjordisk tunnel eller bru. Begge løsningene er vurdert og funnet teknisk realiserbare.

Som følge av ovennevnte er det på plankartet til kommuneplanens arealdel lagt en hensynssone (båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven) over traséen.

Til opplysning pågår det en revidering av kommuneplanens arealdel der et av forslagene som utredes er å legge en båndleggingssone: Båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven, for både indre og ytre trasé.

4. Konsekvensutredningstemaer og metodikk

4.1 Nullalternativet

For å kunne vurdere konsekvenser av alternativene må det defineres et sammenligningsgrunnlag. Dette omtales som nullalternativet. Nullalternativet skal beskrive den sannsynlige utviklingen av området dersom planen eller tiltaket ikke blir gjennomført.

Det finnes ingen reguleringsplaner innenfor planområdet. Det som er lagt til grunn for nullalternativet er derfor nåværende miljøtilstand, dvs. dagens situasjon med bakgrunn i eksisterende kunnskap.

Nullalternativet inkluderer ikke kommuneplanens arealdel.

4.2 Metodikk

Konsekvensutredningen vil bli gjennomført iht. metodikk for ikke-prissatte tema beskrevet i Miljødirektoratets veileder M-1941, med unntak av reindrift som utredes i henhold til Statens vegvesens håndbok V712. Konsekvensen for hvert tema vurderes ved å sammenholde temaets verdi med graden av påvirkning tiltaket har på temaet. Dette visualiseres i en konsekvensvifte.

Videre vil hovedtrekkene fra fagutredningene bli presentert og sammenstilt. Sammenstillingen skal bl.a. inkludere rangering av alternativene. Rangering skal bidra til å vise hvilket alternativ som er best eller minst skadelig for klima og miljø.

4.3 Utredningstemaer

Som en del av utarbeiding av planprogrammet er det gjennomført en kartlegging av utredningsbehov. I dette planarbeidet er det vurdert at følgende temaer skal konsekvensutredes: Reindrift, naturmangfold (terrestrisk), vannmiljø (herunder naturmangfold i vann), friluftsliv og landskap. For hvert tema er det gjort rede for nåværende tilstand (dagens situasjon) og kunnskapsgrunnlag.

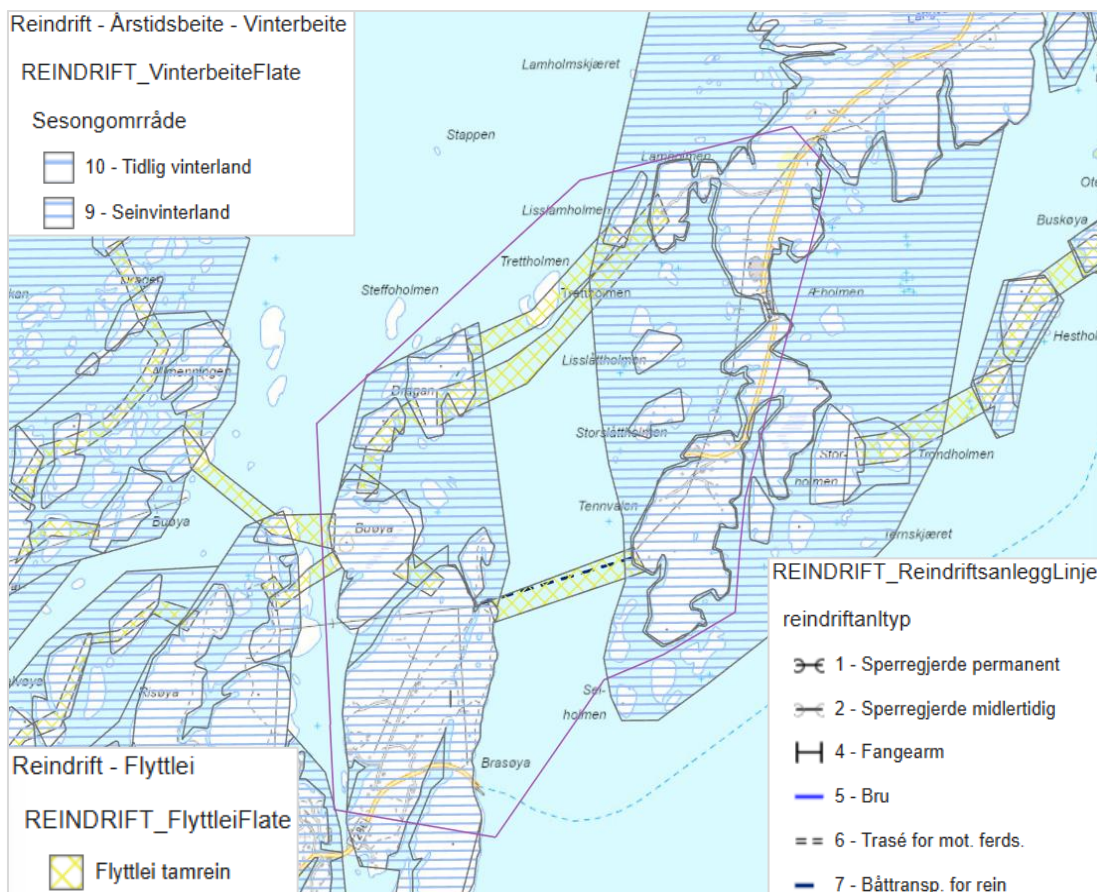
4.3.1 Reindrift

a. Nåværende tilstand

Det er registrert vinterbeite (jf. lysblå skravur i figur 6) og flyttlei (jf. gul skravur), herunder svømmelei / båttransport for rein (jf. mørk blå stiplet linje) i planområdet (jf. lilla polygon).

b. Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser for reindrift inkluderer offentlige databaser, herunder reindrifas arealbrukskart NIBIO (Kilden.nibio.no), tidligere utredninger i reinbeitedistriktet samt samtaler og dialog med representanter for reindrift. Røssåga/Toven reinbeitedistrikt har oppdatert deler av temakart/reindriftskart for Herøy i 2025, deriblant områdene rundt Tenna og Brasøy. Oppdatering av temakartene er basert på eldre håndtegnede kart, der disse er utarbeidet som *veiledende* oversiktskart. Det er derfor behov for mer detaljerte avklaringer, både ved befaring og konsultasjon i forbindelse med planarbeidet. I dialog med Røssåga/Toven reinbeitedistrikt har reinbeitedistriktet gitt uttrykk for at det er behov for befaring med båt i området. Videre, ettersom Røssåga/Toven reinbeitedistrikt driver rotasjonsbruk, har ikke nye driftere benyttet områdene rundt Brasøy enda. Konsultasjon og befaring er derfor planlagt gjennomført sammen med dagens driftere, samt en av de som tidligere har driftet området.



Figur 6: Kartutsnitt som viser reindriftsinteresser. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

4.3.2 Naturmangfold (terrestrisk og marint)

Marint naturmangfold inngår i temaet vannmiljø, jf. kap. 4.3.3, men omtales under dette kapitlet.

a. Nåværende tilstand

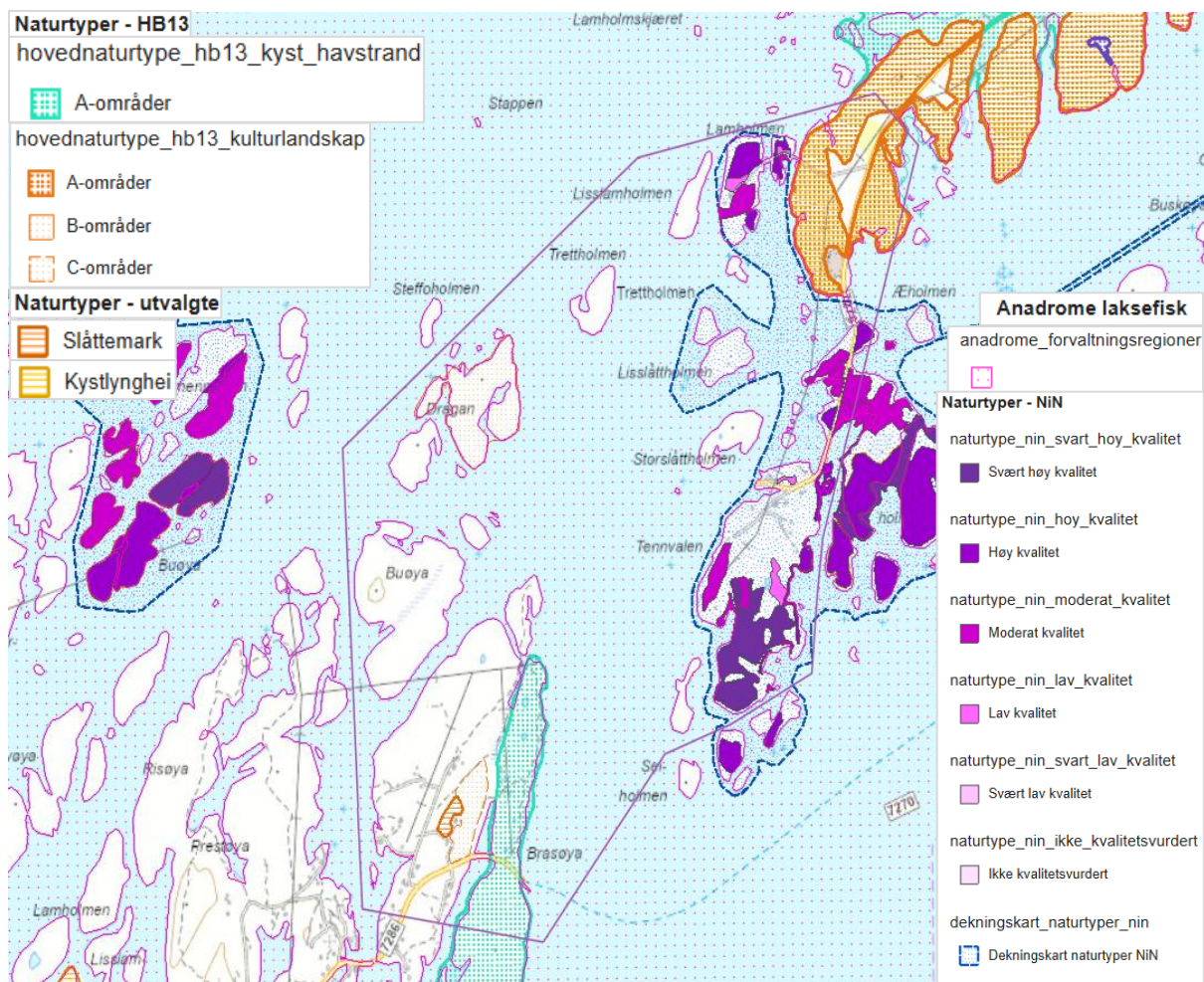
Sjøarealene i planområdet inngår i forvaltingsregion for anadrome laksefisk.

Det er gjennomført NiN-kartlegging på store deler av landdelen på Tennasiden (kartlagt i 2022). Kvaliteten av lokalitetene er vist i figur 7, og varierer fra lav (lite naturmangfold) til svært høy kvalitet (stort naturmangfold). Følgende naturtyper er registrert: Boreal hei, strandeng, naturbeitemark og kystlynghei. Det er registrert rødlistearter i tilknytning til de registrerte lokalitetene.

Det er også registrert havstrand og kulturlandskap (naturtyper HB13) kartlagt etter Miljødirektoratets DN-håndbok 13, på øvrige deler av landdelen i planområdet (se figur 7):

- Brasøyasiden: *Havstrand*, med verdi: Svært viktig; *Kulturlandskap*, med verdi: Viktig og lokalt viktig (kartlagt/registrert i 1994, 2010 og 2017)
- Dragan: *Kulturlandskap*, med verdi: Viktig (kartlagt/registrert i 2004).
- Tenna: *Kulturlandskap*, med verdi: Svært viktig (kartlagt/registrert i 2018).

I planområdet er det for øvrig registrert utvalgte naturtyper (slåttemark og kystlynghei), dvs. naturtyper som har fått en spesiell status etter naturmangfoldloven fordi de er særlig viktige å ta vare på.

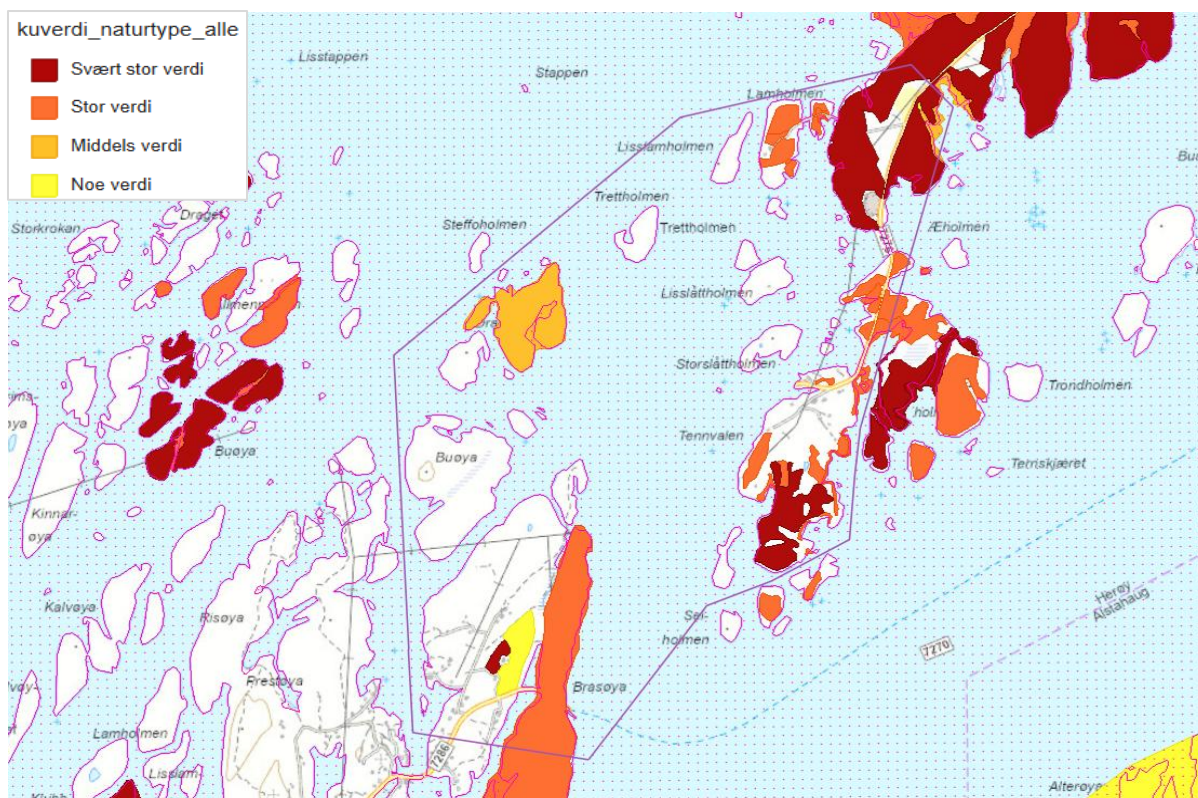


Figur 7: Oversikt over naturverdier. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

Det er kartlagt konsekvensutredningsverdi (KU-verdi) knyttet til naturtypelokaliteter (se figur 8). Verdikategoriene i planområdet varierer fra noe verdi til svært stor verdi.

b. Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser for naturmangfold (terrestrisk og marint) inkluderer offentlige databaser, herunder Naturbase (miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/) og Artsdatabanken (artsdatabanken.no/kart) samt tidligere kartlegginger og konsekvensutredninger. Eksisterende kartdata og registreringer gir et overordnet bilde av naturverdiene i planområdet, men det er usikkerhet knyttet til både omfang, kvalitet og oppdateringsgrad på tilgjengelig informasjon. For å sikre et tilstrekkelig kunnskaps- og beslutningsgrunnlag, vil det bli gjennomført supplerende feltundersøkelser.



Figur 8: Naturtyper KU-verdi. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

4.3.3 Vannmiljø (herunder marint naturmangfold)

Når det gjelder marint naturmangfold vises det til kap. 4.3.2 ovenfor.

a. Nåværende tilstand

Sjøarealet i planområdet inngår i vannforekomsten Omnøyfjorden (0361010600-C), med vannforekomststype: Kystvann. Vannforekomsten har god økologisk tilstand. Den kjemiske tilstanden er ikke klassifisert. Det er registrert diffus avrenning og utslipp fra fiskeoppdrett, men påvirkningsgraden er liten (kartlagt i 2012). Det er et mål om at Omnøyfjorden skal ha god økologisk og kjemisk tilstand. Det vises videre til pkt. 4.3.2 når det gjelder nåværende tilstand for marint naturmangfold.

b. Kunnskapsgrunnlag

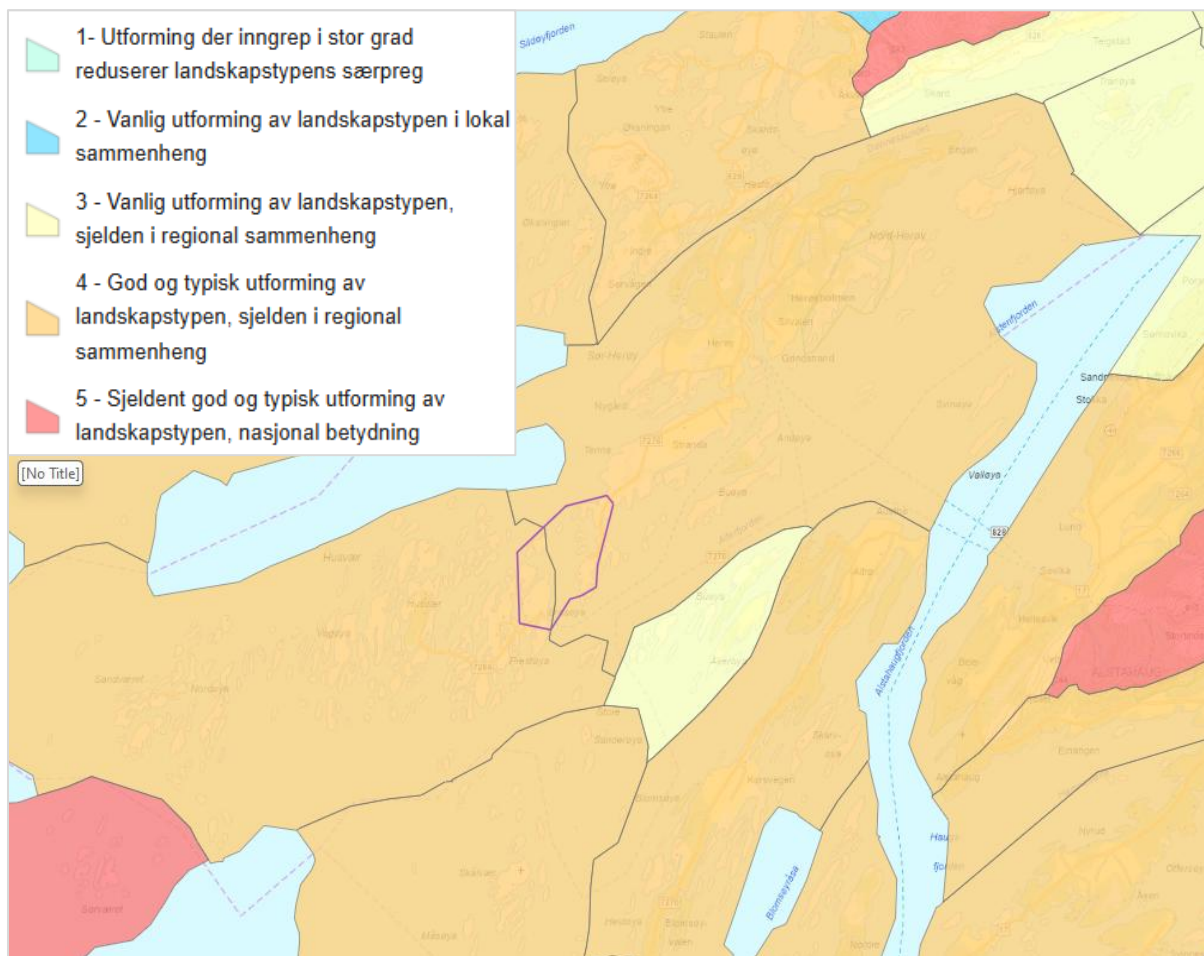
Kunnskapsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser for vannmiljø inkluderer offentlige databaser, herunder Vann-Nett (vann-nett.no/waterbodies/map) Naturbase (miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/) og Artsdatabanken (artsdatabanken.no/kart). Selv om eksisterende data gir et overordnet bilde av vannmiljøets tilstand, er det behov for supplerende undersøkelser for å sikre et tilstrekkelig kunnskaps- og beslutningsgrunnlag. Feltundersøkelsene omfatter biologiske undersøkelser (jf. marint naturmangfold).

4.3.4 Landskap

a. Nåværende tilstand

Planområdet er en del av det kartlagte området Sandvær-Husvar (vestre del) og Harøy (østre del) og består av landskapstypen: Kystslettelandskap (kartlagt i Prosjekt Landskapstyper i Nordland - ny

metodikk for kartlegging av landskap 2011-2013). Planområdet har en sjeldenhet og representativitet 4 (god og typisk utforming av landskapstypen, sjelden i regional sammenheng).



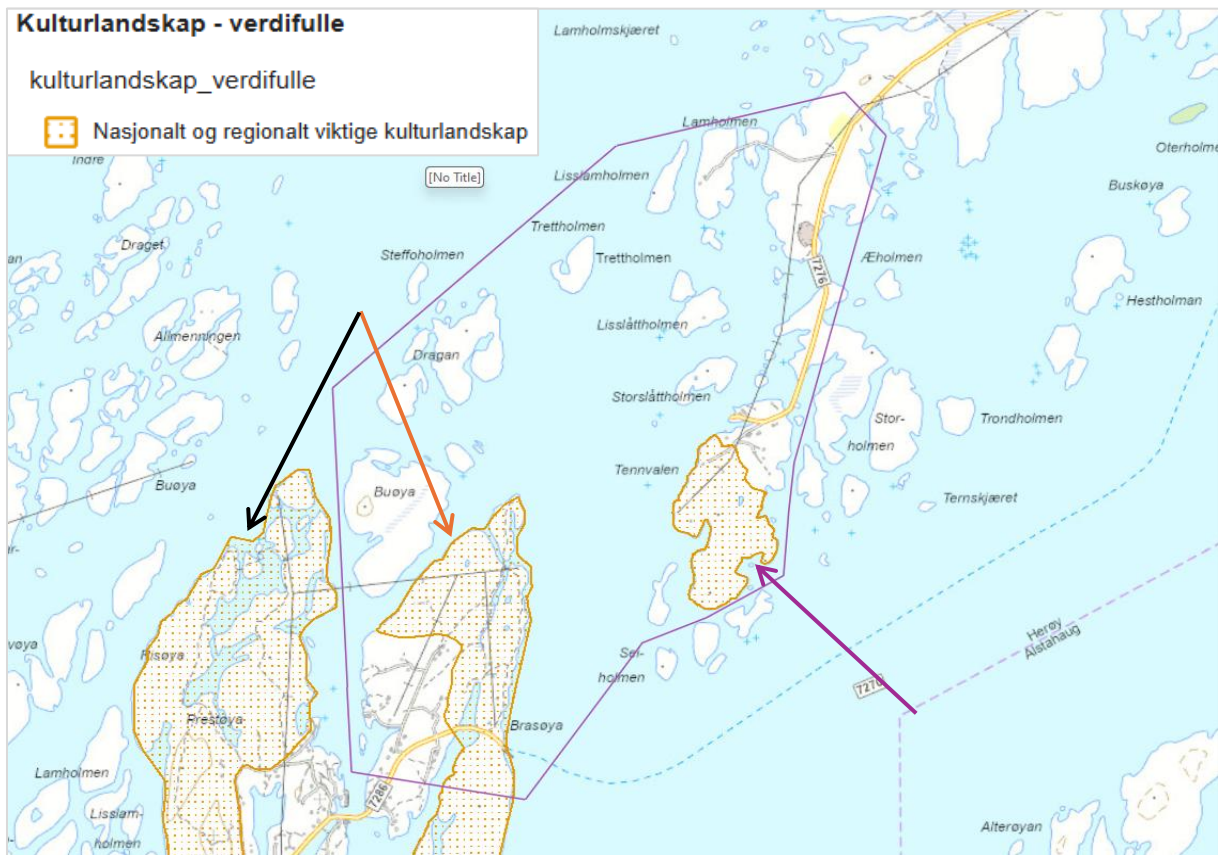
Figur 9: Landskapskartlegging, sjeldenhet og representativitet. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

Store deler av Brasøy (jf. oransje pil i figur 10) og Prestøy (jf. svart pil) er registrert som verdifulle landskap. Ifølge naturbase faktaark har øyene innslag av gammel slåtte- og beitemark som fortsatt er i bruk på tradisjonelt vis. Prestøy og Brasøy har stor verdi botanisk med en rik og spesiell flora. Mye av den botaniske verdien er sannsynligvis knytta til kulturpåvirkningen av øyene. Brasøy er noe forringa som kulturlandskap på grunn av gjengroing, mens Prestøy fremdels antas å ha stor verdi som kulturlandskap i kontinuerlig drift.

Også store deler av Tennvalen (jf. lilla pil) er registrert som verdifulle kulturlandskap. Ifølge naturbase faktaark består området av fuktig grashei som går over i strandeng og svaberg. Beitemarka kan minne litt om Geithammeren, men er noe fattigere. Området beites til dels hardt av sau. Ytterste deler har mer heipreg og er dessuten utsatt for ganske hard vind. Relativt triviell vegetasjon som går over i mer heiprega vegetasjon sørover mot neset.

b. Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser for landskap inkluderer offentlige databaser, herunder Naturbase (miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/). Selv om eksisterende grunnlag gir et overordnet bilde av landskapskarakteren, er det behov for supplerende feltbaserte vurderinger for å dokumentere visuelle og opplevelsesmessige kvaliteter.



Figur 10: Kulturlandskap. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

4.3.5 Friluftsliv

a. Nåværende tilstand

Det er kartlagt viktig og svært viktig friluftsområde i planområdet (jf. figur 11) (kartleggingsår 2014). Områdene Sandvær, Husvær og Brasøy er registrert som svært viktig friluftsområde.

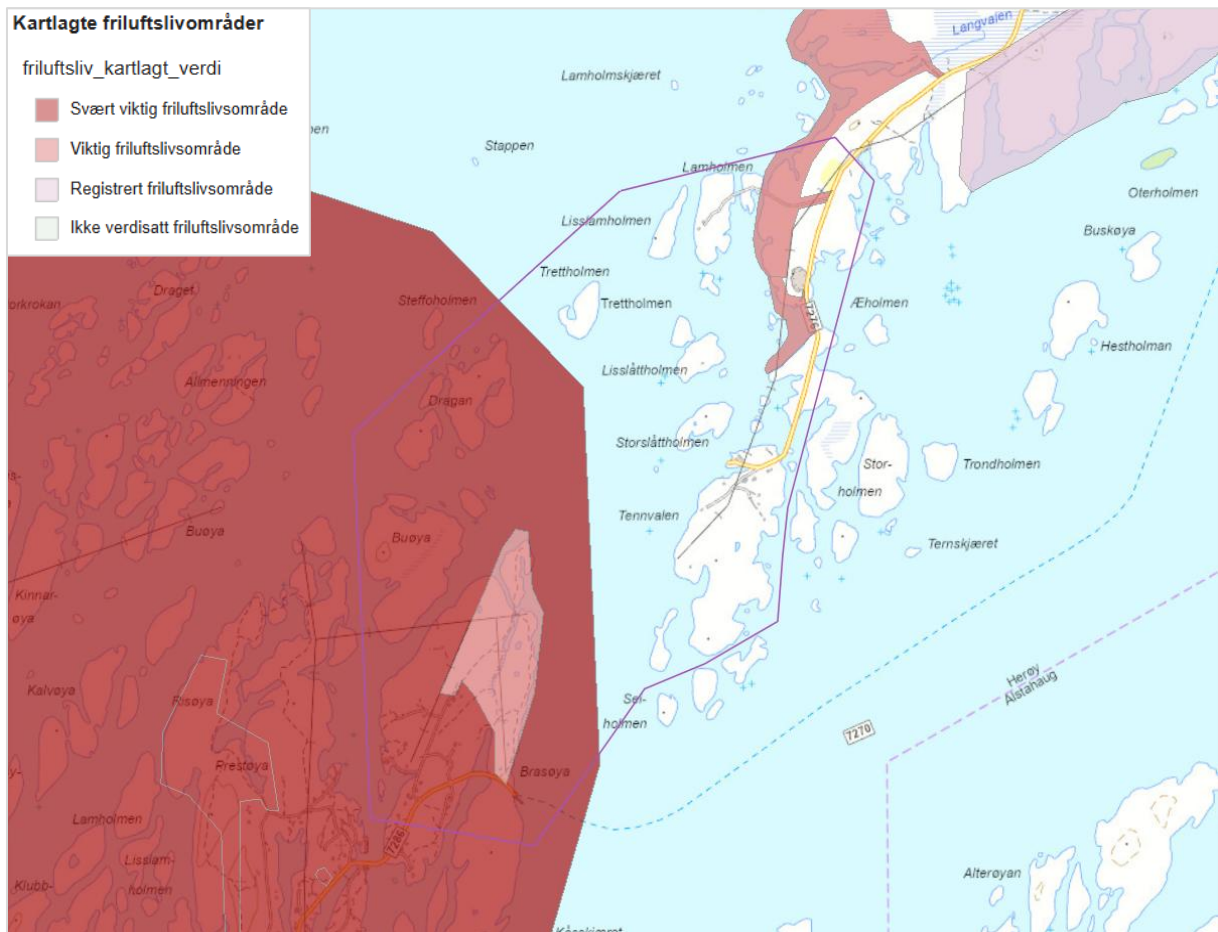
Området består av mange små øyer og skjær, svært godt egnet for ferdsel med småbåt og kajakk. Området brukes som utgangspunkt og som turmål for mange padlere. Hele Herøy kommune egner seg for padling, men Husværområdet er spesielt godt egnet med svært mange små holmer og øyer samlet.

Videre er det registrert viktig friluftsområde sørvest i planområdet (Austholmen, kartleggingsår 2014) og nord i planområdet (Tennvalen, kartleggingsår 2014). Sistnevnt er et nærturterreng som er mye brukt til bading (Langfjære). Området Austholmen er også et nærturterreng som er forholdsvis flatt, og som er tilrettelagt med tursti (kyststi) og trimkasse.

b. Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for temaet friluftsliv inkluderer offentlige databaser, herunder Naturbase (miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/) samt digitale plattformer, herunder Strava. I tillegg vil det bli innhentet innspill fra Helgeland friluftsråd, lokale lag og foreninger samt brukere for å identifisere

viktige bruksverdier og sårbarhet. Med dette anses det faglige grunnlaget som tilstrekkelig for å vurdere konsekvenser for friluftsliv.



Figur 11: Kartlagte friluftslivsområder. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas.

4.4 Temaer som omtales i planbeskrivelsen

Følgende temaer skal ikke konsekvensutredes men gjøres rede for i planbeskrivelsen: Kulturminner og kulturmiljø, landbruk, håndtering av masser, trafikk, energibehov, naturfarer, støy og andre miljøpåvirkninger, universell utforming, befolkningens helse, barn og unges interesser og visuell kvalitet / estetisk utforming.

5. Risiko og sårbarhet

Det fremgår av plan- og bygningslovens § 4-3 at ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet.

Områdereguleringsplanen legger til rette for utbygging, og det skal derfor gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).

Formålet med risiko- og sårbarhetsanalysen er å identifisere og vurdere forhold som kan medføre fare, skade eller uønskede konsekvenser for liv, helse, miljø, infrastruktur og samfunnsfunksjoner som følge av planlagt etablering av veiforbindelsen. Analysen skal bidra til å sikre at arealene er egnet for utbygging og at nødvendige risikoreduserende tiltak vurderes og innarbeides i planforslaget.

ROS-analysen vil danne grunnlag for beslutninger om hvordan arealene bør disponeres, og hvilket alternativ som vurderes som mest robust.

6. Planprosess, medvirkning og framdrift

Planprosessen vil bli gjennomført i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Oppstartvarselet og forslag til planprogram vil bli sendt til berørte grunneiere, andre berørte interesser, herunder foreninger og organisasjoner, samt berørte offentlige instanser. Høringsfristen settes til minimum 6 uker.

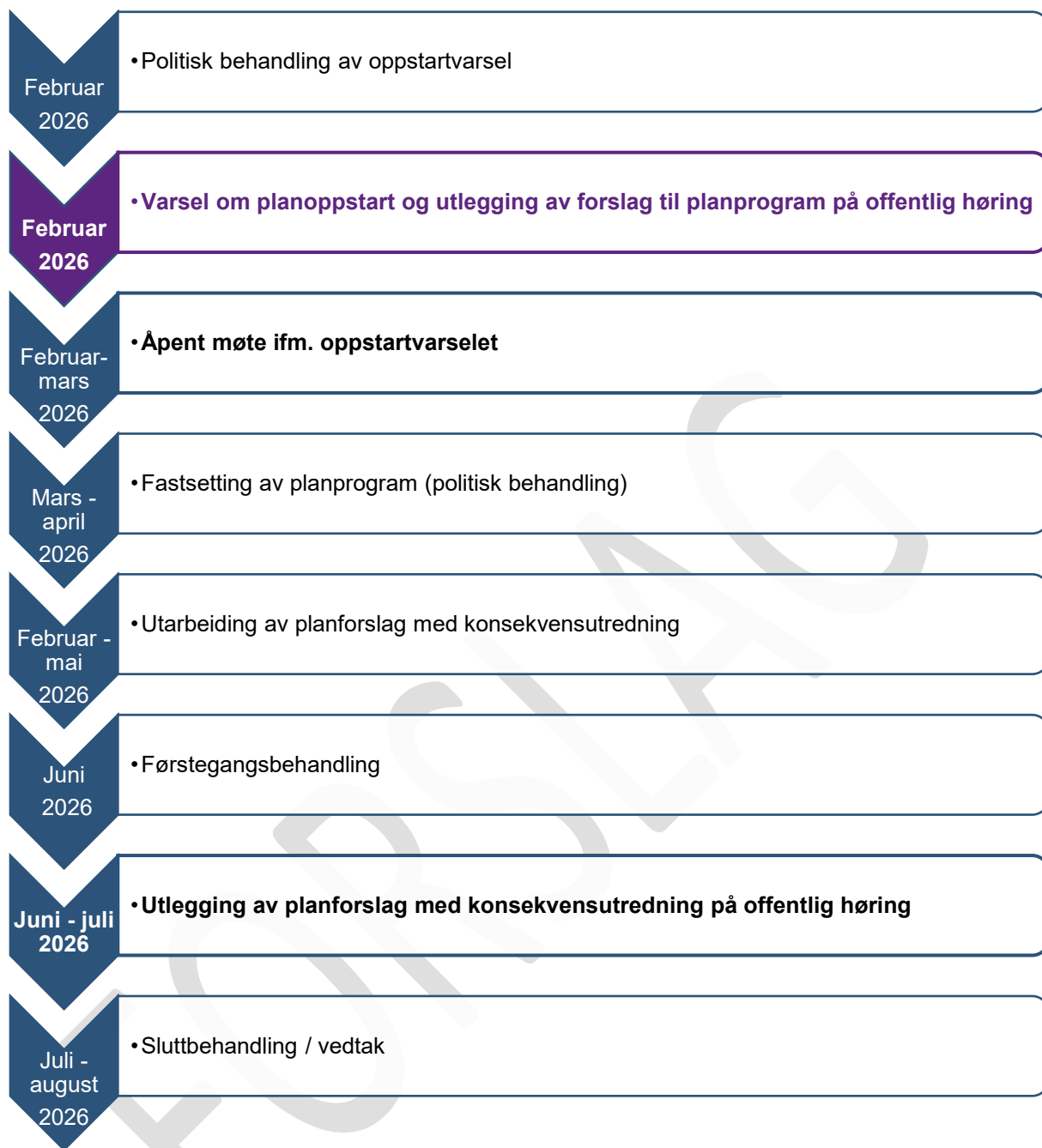
Ifm. oppstartvarselet vil det bli avholdt et åpent møte hvor det vil være anledning til å stille spørsmål og komme med innspill. Nærmere info om dette vil fremgå av oppstartvarselet.

Etter høringsfristen vil forslag til planprogram evt. justeres og fastsettes.

Innkommende innspill vil bli gjennomgått og kommentert. Merknadsbehandlingen vil følge saksframlegget ved fastsetting av planprogrammet og vil også inngå i planbeskrivelsen.

Selve planforslaget med konsekvensutredninger og anbefaling av trasé, er tenkt lagt ut på offentlig høring februar / mars 2026. Endelig planforslag / valgt trasé er planlagt tatt opp til sluttbehandling sommeren 2026.

Planprosess, medvirkning og framdrift er oppsummert i flytskjema nedenfor (jf. figur 12). Hvor man er i planprosessen er vist med lilla farge. Tidspunkter for formell medvirkning, er uthevet.



Figur 12: Flytskjema for planprosess, medvirkning og framdrift.

6.1 Plankrav og videre arbeid

Områdereguleringen fastsetter overordnede rammer for arealbruk og hovedstruktur. For å realisere utbyggingen vil det være nødvendig med detaljregulering som bl.a. avklarer detaljer knyttet til omlegging av gårdsavkjørsler, anleggsområder, tekniske løsninger som fundamentering osv.