

REFERAT FRA OPPSTARTSMØTE I PLANSAKER

Jf. pbl § 12-8

Kommunen skal utarbeide referat fra oppstartsmøtet. Referatet skal sendes til forslagsstilleren innen rimelig tid etter møtet. Dersom merknader til referatet ikke er mottatt innen fem dager etter oversendelse av referatet anses dette som endelig.

Referatet skal inneholde

- opplysninger om de temaene som ble drøftet i møtet, avklaringer og konklusjoner det ble enighet om
- vesentlige punkter det er uenighet om
- punkter som gjenstår å avklare

Dersom det i oppstartsmøte er uenighet om vesentlige punkter i det videre planarbeidet eller om planinitiativet stoppes, kan forslagsstilleren- **dersom planforslaget er i tråd med overordnet plan**- kreve spørsmålet forelagt kommunestyret eller et politisk utvalg som kommunestyret har delegert oppgaven til, til vurdering eller avgjørelse, jf. § 12-8 andre ledd. Vedtaket fra behandlingen **vedlegges referatet fra oppstartsmøtet.**

Områderegulering for vegforbindelse mellom Brasøy og Tenna

Nasjonal planID: 202502

Møtedato:	17.01.25
Sted:	Herøy kommune/Teams

Møtedeltakere:

Tiltakshaver:	Herøy kommune
Fagkyndig plankonsulent:	<p>Kontaktperson hos plankonsulent: Soia Rahasindrainy, e-post: soia.rahasindrainy@norconsult.com</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Plankonsulent anses som fagkyndig, jf. pbl § 12-3 fjerde ledd <input type="checkbox"/> Plankonsulent anses IKKE som tilstrekkelig fagkyndig, og seksjon for kart og arealplan påberoper seg derfor retten til å be tiltakshaver om å finne en annen konsulent. Begrunnelse:</p>
Kommunens planmyndighet:	<p>Saksbehandler og kontaktperson: Tonje Thomassen, e-post: tonje.thomassen@heroy-no.kommune.no Morten Hanssen, e-post: morten.hanssen@heroy-no.kommune.no</p>
Andre:	Gøran Antonsen, e-post: goran.antonsen@norconsult.com

Planinitiativ, plantype, dato:	Kommunal plan, områderegulering, 03.12.2024
Arkivsaksnummer:	(2023/719)
Faktura skal sendes til:	Herøy kommune Silvalveien 1 8850 Herøy

1. Formålet med planen

Det er i dag fergeforbindelsen Søvik - Austbø - Flostad (Herøy) - Brasøy som forbinder Herøy med Brasøy. Det er ulike utfordringer med fergene, og det er et politisk ønske om å se på alternativ vegforbindelse til Brasøy.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 18.06.24, definerer fem satsningsområder som skal være hovedfokus for denne planperioden. Blant satsningsområdene er fokusområdene «Infrastruktur og kommunikasjon» og «Herøy skal være en trygg og trivelig kommune å bo i» spesielt relevante i arbeidet med vegforbindelse til Brasøy, se kommuneplanens samfunnsdel under punkt 4.

Gjennom vedtak kommunal planstrategi for Herøy kommune, kommunestyrets sak 24/32, den 18.06.24, vedtok kommunestyret at planarbeid Områderegulering for Brasøysundet bru skal foregå i perioden 2024 og 2025. Formålet med planen er å legge til rette for en mulig fremtidig fylkesvei mellom Tenna og Brasøy. Gjennom planprosessen skal det vurderes to alternativer i henhold til skisseprosjekt datert 2024-06-13. Skisseprosjektet tar for seg:

1. Indre trase

Dette alternativet er utredet i 2024 av Norconsult. Alternativet starter like før veienden på Tennvalen, og følger sørover langs øya før det krysser over Brasøysundet med hengebru. Ved å flytte kryssingen lenger sør (indre trase), kan antall brumetere halveres. Selve bruspenet blir lengre, men det kan lønne seg å se på den indre trase, både med hensyn til kostnader og ytre miljø. Notatet ser nærmere på indre trase samt oppdatering av kostnadsoverslagene for alle alternativene. Notatet vil være dokumentasjon på at det er utført alternativsvurderinger i forbindelse med kommende konsekvensutredninger og planforslag.

2. Ytre trase

Dette alternativet er utredet i 2021 som et skisseprosjekt utført av Aas-Jacobsen. Alternativet ser på bro mellom Brasøy og Buøy, samt bro mellom Dragan og Lamholmen. Det ble utarbeidet et detaljert kostnadsoverslag for bruene uten at kostnadene for veiene ble tatt med. Herøy kommune utarbeidet et forprosjekt for ytre trase høsten 2021. Totalt sett blir det ca. 1000 m brumeter for den ytre traseen.

Det vil bli stilt krav til detaljreguleringsplan for det valgte alternativet.

I skisseprosjektet datert 2024-06-13 ble det også vurdert to alternativer til undersjøiske tunneler. Ettersom en tunnellosering vil medføre store masseoverskudd vil ikke de to alternativene bli vurdert videre som følge av miljøhensyn.

2. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

Landskap og natur

Alternativ 1 Indre trase

Øst for broen er det kartlagt boreal hei med svært stor verdi og naturbeitemark med stor verdi. Lokaliteten har også utforminger med kalkrik naturbeitemark. Rødlisteartene hjertegras (NT) og rødsildre (NT) er registret, hvor lokaliteten til hjertegras vil bli påvirket. Vest for broen er det kartlagt rikt strandberg med middels verdi. Det er gjort én registrering av soppen kjøttfarget rødspore (DD) like ved veikoblingen til boren. Nord for traseen er soppen brun engvokssopp (VU) registret. Det er gjort flere registreringer av rødlistet flora i forbindelse med kartlegging etter DN-13 hvor det ble funnet ormetunge (NT), fjellnøkleblom (NT), blåstarr (NT), men artene er utenfor planområdet. Videre vei etter broen går gjennom semi-naturlig eng, men området er ikke tatt ut som en naturtyperlokaltet. Basert på google street view ser område ut til å være en relativt gjødslet beitemark. Sør/øst for veien det er kartlagt en slåttemark med svært stor verdi og en med noe verdi, men det er ikke gjort noen registreringer av rødlistede arter i forbindelse med lokalitetene. Alternativ 1 vil medføre fragmentering av tilstedeværende naturtyper, og fjerning av habitatet til kjøttfarget rødspore (DD).

Alternativ 2 Ytre trase

I nord ved Sør-Stauløyhågjen er det kartlagt kystlynghei, som er en utvalgt naturtype. Lokaliteten har svært stor verdi, hvor det er registret flere rødlistede arter, blant annet rødsildre (NT) som forekommer rett ved planlagt trase. Traseen går gjennom øyen Dragan som er tatt ut som naturbeitemark med middels verdi. Det er registret 12 beitemarksopper, hvor det påpekes et potensiale for funn av flere arter. Blant de registrerte soppartene er flere rødlistet: brun engvokssopp (VU), bleik knipperidderhatt (DD), semsket rødskivesopp (NT), fagerredspore (VU) og tyrkerrødspore (NT). De rødlistede karplantene ormetunge (NT), kjevlestarr (NT) og taglstarr (NT) er også registret. Det er gjort lite artsregistreringer på de andre holmene, men med utgangspunkt i svært mange funn av rødlistearter på Dragen kan det ikke utelukkes flere forekomster. Basert på flyfoto ser Trettholmen ut til å være delvis dekket av myr. Holmen er trolig ikke kartlagt, og det kan derfor ikke utelukkes at våtmarksartene kjevlestarr og taglstarr som er registret på Dragan forekommer på Trettholmen også. Disse artene krevet et høyt kalkinnhold, som gir grunnlag for å anta at andre kalk-krevende arter også kan forekomme. I sør går veien gjennom det samme beitemarksområdet som alternativ 1. Den alternative traseen går gjennom det som ser ut til å være beitemark basert på google street view, men området er ikke tatt ut som en naturtype. Alternativ 2 vil fragmentere de kartlagte naturtypene, samt ødelegge habitatet for en lang rekke med rødlistede arter. Utfylling av vannområdene vil også medføre endringer i strømningsforholdene, og da det ikke foreligger kartlegging av vannområdene er det en stor usikkert tilknyttet hvilke verdier som går tapt. Denne traseen vil påvirke/fjerne mest verdifull natur, og kommer ut som det dårligste alternativet med hensyn til naturmangfold.

Andre hensyn

Innenfor planområdet finnes det flere temakart det må tas hensyn til. Tiltaket vil virke inn på naturmangfold (nasjonalt og regionalt viktige kulturlandskap, innmarksbeite, overflatedyrka jord, fulldyrka jord), reindrift (vinterbeite, flyttelei, transport), naturfare (aktsomhet kvikkleireskred, flom), landskap, friluftsliv (kartlagte friluftsområder svært viktig og viktig), ROS, kulturminner, barn og unge, skipsfart (biled med tilhørende farledsareal gjennom området, navigasjonsinstallasjoner), og fiskeriaktivitet.

Positive virkninger av planforslaget

Brasøy betjenes i dag med ferge fra Søvik/Austbø/Herøy 4 ganger daglig på hverdager med åpningstid kl. 08:00 – 20:05 og retur 4 ganger pr. dag med åpningstid kl. 09:05-21:15. På lørdager anløper ferger fra Søvik/Austbø/Herøy 2 ganger pr. dag med åpningstid kl. 14:05 – 18:50 og retur 3 ganger pr. dag med åpningstid kl. 07:30 -19:20.

På søndager er det 3 avganger fra Søvik/Austbø/Herøy med åpningstid kl. 10:30 – 20:45 og retur 3 avganger med åpningstid kl. 11:05 - 21:15. Med dagens situasjon er det behov for en tredje ferge på sambandet Søvik – Austbø - Herøy – Brasøy.

En vegforbindelse vil kunne medføre positive virkninger for Herøy kommune:

- En vegforbindelse mellom Tenna og Brasøy vil kunne gjøre det mulig å øke kapasiteten på Herøy-Søvik strekningen ved å sette inn en ekstra ferge.
- En vegforbindelse vil gi økt fleksibilitet for å komme seg til og fra fastlandet som følge av tidligere og senere fergeavganger fra Herøy.
- I dag har Husvær og Brasøy begrenset brannberedskap. En fremtidig vegforbindelse vil kunne øke beredskap i forhold til brann og ambulanse.
- En vegforbindelse vil forenkle reisevei med tanke på pendling, samt skoleskyss, som igjen vil forkorte arbeids- og skolehverdag for innbyggere.
- En vegforbindelse vil gjøre det enklere for befolkningen å kunne reise til og fra kommunesenteret etter eget ønske og behov. Dette inkluderer mulighet for å besøke lege, tannlege, frisør, handel, sykehjemmet eller familie og venner.
- Slik situasjonen er i dag er det ikke fergetider tilrettelagt slik at barn og unge kan delta på fritidsaktiviteter, en vegforbindelse vil muliggjøre dette.
- En vegforbindelse vil gjøre det enklere for både hyttefolk og turister å besøke øyene. Det eksiterer i dag flere turistbedrifter på øyene.
- En vegforbindelse vil forenkle varetransport, både til private og næringsdrivende.
- En vegforbindelse vil gjøre det enklere å etablere næringsliv/arbeidsplasser, og gi økte muligheter for at yngre i arbeidsdyktig alder og andre flytter hit permanent.
- En vegforbindelse vil gi større muligheter for å benytte seg av kulturtilbudet på Herøy.
- En vegforbindelse vil kunne styrke skatteinntektene til kommunen, både på grunn av tilflytting og fordi flere da vil velge service- og handelstilbud i kommunesenteret i stedet for å bruke en hel dag i Sandnessjøen.

3. Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger

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 konsekvensutredes og ha planprogram.

Områdereguleringen omfattes av forskrift om konsekvensutredninger kapittel 3 ettersom tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

- utvalgte naturtyper, prioriterte arter, truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner, områder med stor betydning for reindrift, områder som er særlig viktige for friluftsliv, større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift.

Vurderingen over er gjort ved oppstart av reguleringsarbeidet. Det kan være andre forhold som ikke er kjent på nåværende tidspunkt og som må vurderes gjennom planprosessen.

4. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, pågående planarbeid, og andre relevante planer

Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2035

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 18.06.24, definerer fem satsningsområder som skal være hovedfokus for denne planperioden. Blant satsningsområdene er fokusområdene «Infrastruktur og kommunikasjon» og «Herøy skal være en trygg og trivelig kommune å bo i» spesielt relevante i arbeidet med vegforbindelse til Brasøy. Under følger oversikt over hvilke grep, innenfor hvert satsningsområde, som er spesielt relevante i arbeidet med reguleringsplanen:

Satsningsområde	Fokusområde	Strategi
Arealstrategi	Infrastruktur og kommunikasjon	<ul style="list-style-type: none"> • Jobbes for bedre kommunikasjon med båt- og fergeavganger og bruforbindelser innad i kommunen. • Tilrettelegge for universell tilgjengelighet. • Trygg trafikksituasjon.
Befolkningsutvikling og Herøy som bosted	Herøy skal være en trygg og trivelig kommune å bo i	<ul style="list-style-type: none"> • Ha infrastruktur som gjør at man kan møtes og ha kontakt på tvers av hav. • Verdsatte det positive ved bygdene i kommunen, og synliggjøre kvaliteten ved å bo i små bygdesamfunn.

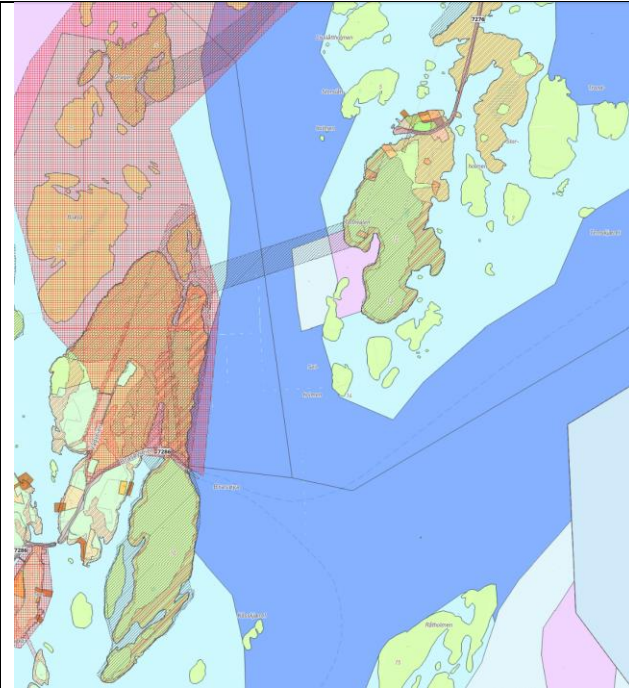
Kommuneplanens arealdel 2019-2029, planID 20190:

Arealformål på land og i sjø:

- LNRF areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (**Områdenavn: L**)
- Akvakultur (**Områdenavn: A13**)
- Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone (**Områdenavn: FFA**)
- Fiske (**Områdenavn: P.RED**)

Hensynssoner:

- Flomfare (**Hensynsonenavn: H320**)
- Hensyn landbruk (**Hensynsonenavn: H510_3 og H510_4**)
- Hensyn reindrift (**Hensynsonenavn: H520_1**)
- Hensyn friluftsliv (**Hensynsonenavn: H530_3 og H530_4**)
- Bevaring naturmiljø (**Hensynsonenavn: H560_17, H560_18 og H560_19**)
- Båndlegging for regulering etter pbl (**Hensynsonenavn: H710_22**)



Regional transportplan for Nordland 2022-2033

I henhold til regional transportplan for Nordland sitt handlingsprogram, pkt. 9.16, fremgår det at det ikke er avsatt midler til prosjektet fv. 7276/7286 Bru Tenna-Brasøy, og at det derfor heller ikke vil utføres planarbeid fra fylkets side.

Regional transportplan for Nordland 2022-2033 skal tilrettelegge for:

- **Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter** → Utvikle bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner gjennom helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet og kortere reisetider.
- **Mobilitet og kollektivtransporter** → Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.

Strategier: Skal ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger innen kollektivsektoren gjennom offentlige anskaffelser. Utarbeide strategi for omlegging til det grønne skifte for ferje, hurtigbåt og buss. Initiere og delta i prosjekter hvor målet er å utvikle ny kunnskap og kompetanse om lav- og nullutslippsteknologi i kollektivsektoren.

Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.

Fylkesrådet har vedtatt igangsetting av arbeid med temaplan Transportplan Nordland som skal erstatte gjeldende Regional Transportplan 2022-2033.

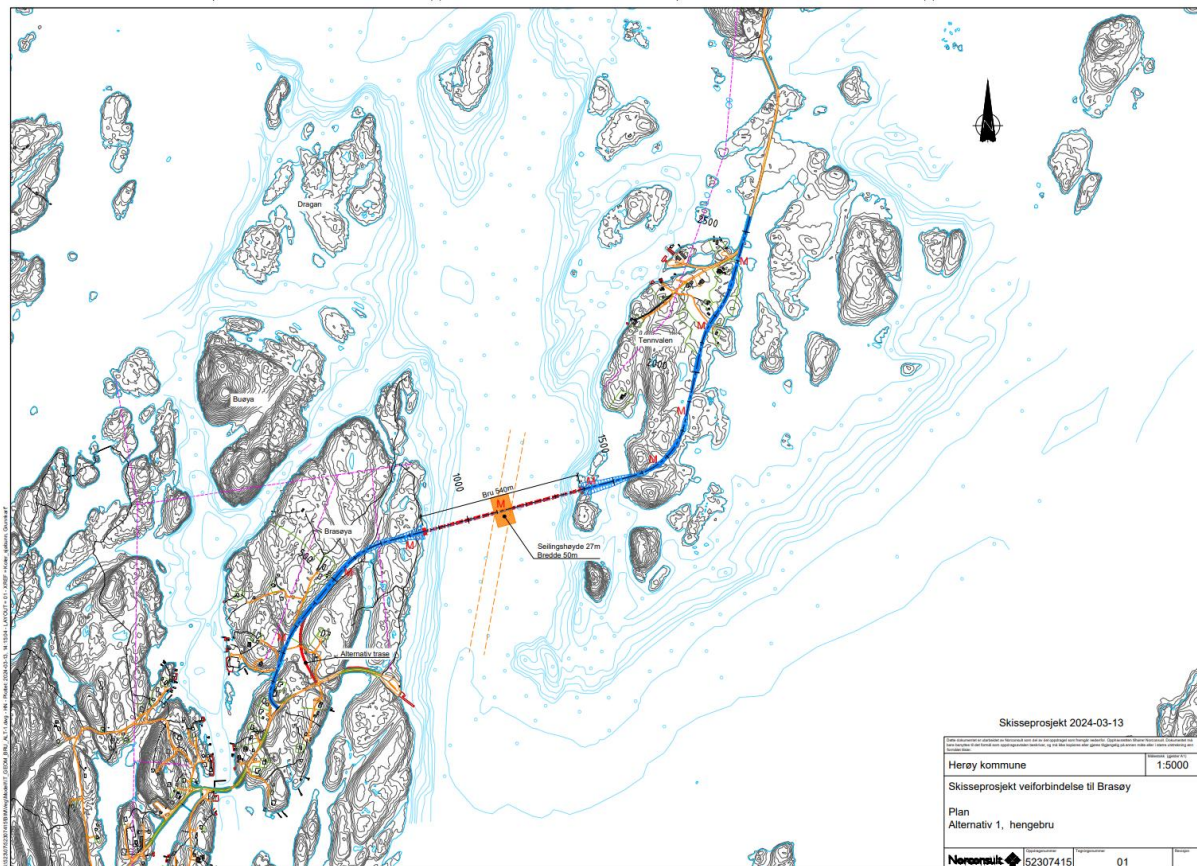
- planforslaget samsvarer med alle overordnede planer
- planforslaget samsvarer IKKE med overordnet/ -ede planer, spesifiser hvilken plan og hvilket formål/ tema:
- Kommuneplanens arealdel, se beskrevet formål/tema over.

5. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Reguleringsplan utarbeides i forbindelse med at det planlegges for vegforbindelse mellom Tenna og Brasøy. Gjennom planprosessen skal det vurderes to alternativer i henhold til skisseprosjekt datert 2024-06-13:

Alternativ 1. Indre trase:

Alternativ med hengebru mellom veienden på Tennvalen over Brasøysundet til Brasøya (indre trase):

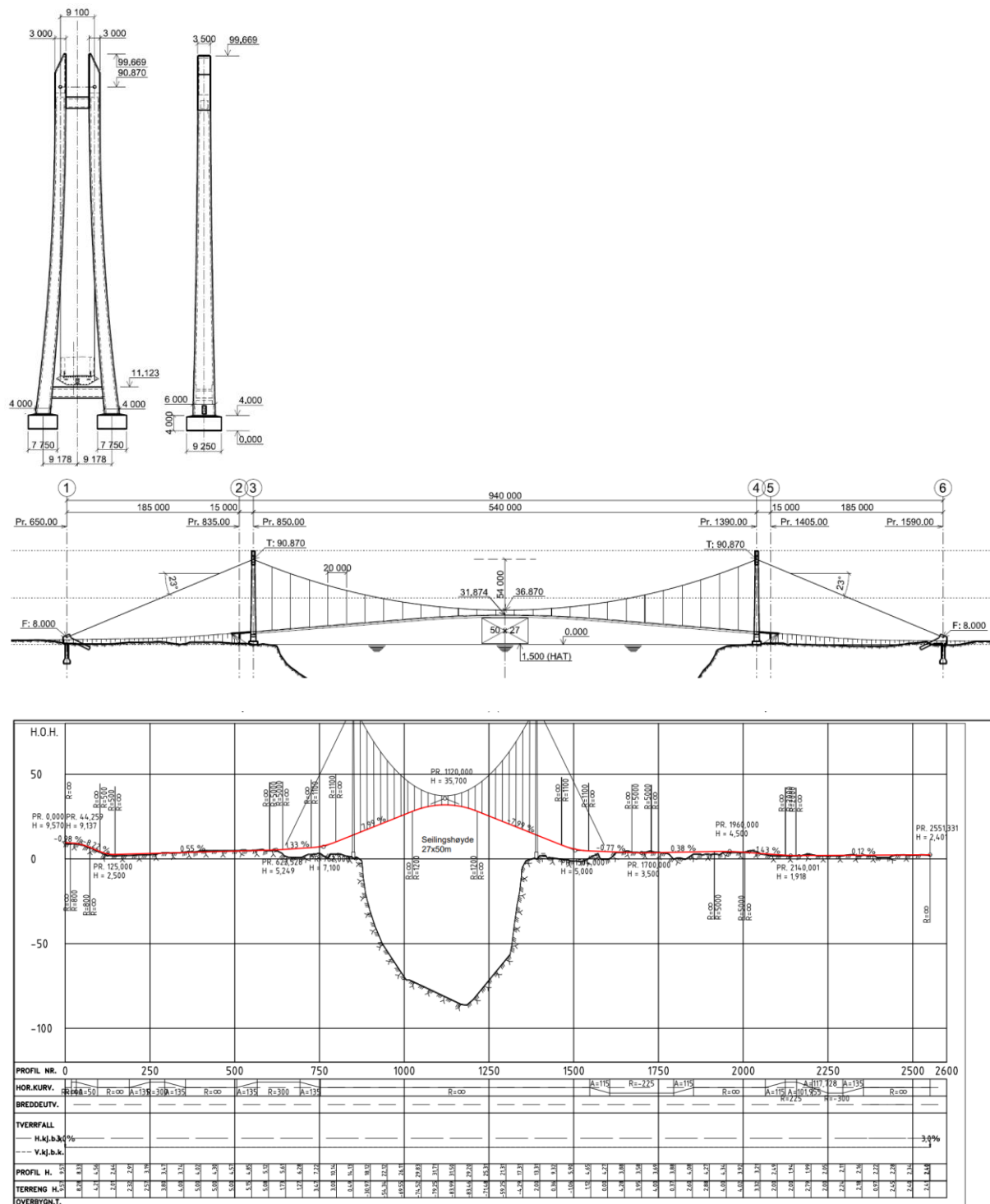


Hengebrua blir ca. 540 m lang og fundamenteres på land i begge ender. På Brasøya legges veien langs et søkk før den kobles på eksisterende vei, som må oppgraderes. Veien bortsett fra brua anbefales bygd som en-felts vei med veibredde 4 m og møteplasser for hver 250 m. På begge sider må det bygges kryss der veien starter/slutter. I tillegg må gårdsavkjørsler legges om/opparbeides ved behov.

Om hengebru, alternativ 1:

Hovedspenn: 540 m.

Seilingshøyde: 27 m.



Beskrivelse av konstruksjon:

Hengebrua har korte (15 m) viadukter i betong. Det er fuge ved hvert tårn.

Bærekablenes sidespenner er symmetriske og spenner 185 m ned til bærekabelforankringene med en nesten nøytral vinkel (altså nesten samme vinkel som mot hovedspennet). Bærekablene bygges opp av spiralslåtte lukkede kabler. Det er 6 kabler i hvert kabelplan, der hver kabel har en dimensjon på ca. 115 mm. For å få tilstrekkelig avstand mellom kabelforankringene, spres bærekablene over tårnsadlene ned til bærekabelforankringene. Det er ikke behov for noe spredekammer med denne kabeltypen.

Øvre hengestangsfeste er planlagt som et T-tverrsnitt i støpestål. Tårn har en planumstrigle, og en topprigel, og er 100 m høye (90,87 m til T-punkt). Typisk veggykkelse i tårnbeina er 0,5 m. Tårn fundamenteres på berg. Det antas at det er nødvendig med bergforankring i byggetilstand, frittstående tårn.

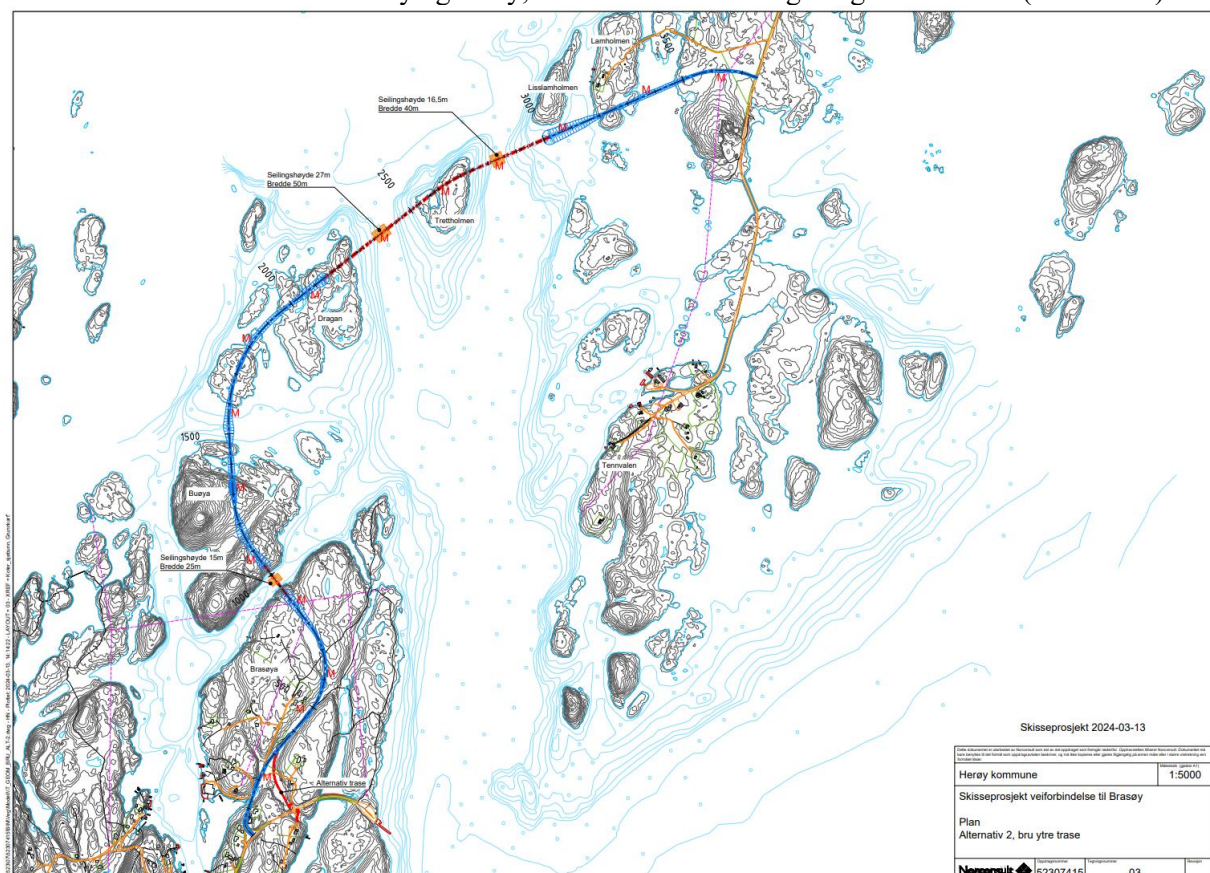
Bærekabelforankringene er noe utypisk for tradisjonelle norske hengebru. Den typiske bærekabelforankringen er å forankre bærekablene i en forankringskloss, noe som gjøres her også, og så føre kreftene over til spennarmering som igjen går gjennom et boret hull i berget og ned til et utsprengt forankringskammer. Slike forankringskammer på dette brustedet vil ligge nede på kote -20, og det kan være krevende å bygge dette med tilhørende adkomsttunnel under havnivå. Derfor er bærekabelforankringen foreslått som en sjaktet betongkonstruksjon. Tilsvarende bærekabelforankring er benyttet på Gjemnessundbrua, bygget i 1990. Man sprenger en sjakt ned i berget som støpes ut med betong og spennes opp med spennarmering, denne sjakten overfører vertikalkomponenten av bærekabelens kraft til det omkringliggende bergvolumet. Kabelens horisontalkomponent føres via en utstøpt plate som føres skrått ned i berget i fremkant av bærekabelforankringen.

Stålkassa skiller seg noe fra typiske hengebru. Veglinja kommer inn lavt på fylling fra begge sider inn mot brua, og skal over en seilingshøyde på 27 m. Brua starter derfor med 8 % stigning fra begge sider som ender opp i et høybrekk på 1200 m ved brumidte. Det er ingen tekniske problemer med en slik veglinje, men det er sjelden man bygger hengebru på veg som tillater så «ekstrem» vertikalgeometri. Stålkassa er relativt smal med en total bredde på 11,3 m, høyden er 2,5 m. Det er tverrsnitt hver 4. meter.

Denne løsningen er uten fortau siden det er svært liten trafikk i området.

Alternativ 2. Ytre trase:

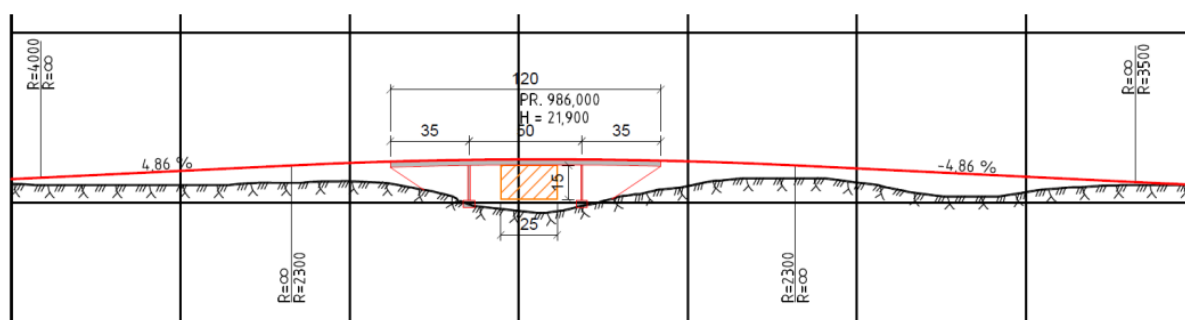
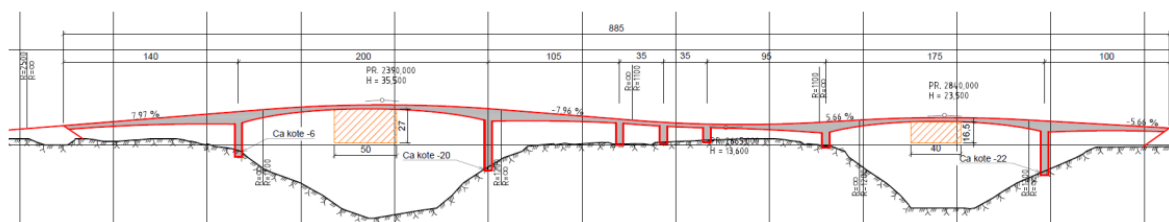
Alternativ med bro mellom Brasøy og Buøy, samt bro mellom Dragan og Lamholmen (indre trase):



Om bru, alternativ 2:

Brumeter: Totalt ca. 1000 m.

Hovedspenn: 200 m og 175 m.
Sidespenn: 140 m og 105 m, og 95 og 100 m.
Bredden: 6,5m.
Seilingshøyde: 27 m.



Beskrivelse av konstruksjon:

Det er lagt opp til en ca. 885 m lang bru fra Dragan via Trettholmen og til fylling i sjø like sør for Lisslamholmen. Det er også lagt opp til en kortere bru på ca. 120 m mellom Buøya og Brasøya. Veitilknytningen for øvrig, med alternativer er vist på skissen nedenfor. Også her er det anbefalt en-felts vei med 4 m bredde og møteplasser. Bredden på bruene blir 6,5 m.

Den lange brua består av to fritt frambyggbruer. Den første delen har et hovedspenn på 200 m med sidespenn på 140 og 105 m. Den går over til to mellomliggende bruspenn à 35 m, før neste fritt frambyggbru med et hovedspenn på 175 m og sidespenn på 95 og 100 m. Kassehøyden er 2,6 m ved landkar og de korteste (35 m) spennene, og 1/20 av spennviddene for hovedaksene, altså 10 m og 8,75 m. Det etableres fuge og lagre ved begge landkar, øvrige akser utføres monolittiske. På grunn av at brua er så lang, og søylene til hovedspennene blir relativt kraftige må man kanskje vurdere ytterligere én fuge, med tilhørende lager, mellom hovedspennene. Landkarene fundamenteres på steinfylling, øvrige akser fundamenteres på berg. To akser står på senkekasser på dybder på 20 og 40 m.

Den korte tre-spenns brua, kan utføres som en ordinær kasse bru på frittstående reise, eller reis fra bakken. Kassehøyde er typisk 2,6 m, med en bredde på 4 m på bunnflensen. Bunnflensen er 500 mm tykk, stegene 300 mm, og topplaten 500 mm. Brua fundamenteres på berg i de to midterste aksene, og på fylling ved landkarene. Det etableres fuge og lagre i den ene enden av brua. Øvrige akser kan utføres monolittiske.

Rekkefølgekrav

Rekkefølgekrav vil bli et plankrav i reguleringsplanen. Aktuelle rekkefølgekrav til områderegulering avhenger av alternativ, og vil bli utredet i løpet av planprosessen.

6. Funksjonell og miljømessig kvalitet

Statens vegvesens vegnormaler, veiledninger og retningslinjer i deres håndbøker blir gjeldende ved dimensjonering av vei, bru med mer.

7. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Tiltaket vil endre landskapet, og påvirke nær/fjernvirkning. I forbindelse med konsekvensutredning av de to alternativene vil innvirkning på landskapet, og nær/fjernvirkning, vurderes sammen med behov for eventuelle avbøtende tiltak.

8. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Planområdet består av flere hensynsområder med vesentlige interesser som må ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan. Innenfor planområdet finnes følgende hensynssoner:

Hensyn landbruk

Deler av planområdet berøres av hensynssone landbruk (kulturlandskap).

Hensynsonenavn: H510_4

Beskrivelse: Kulturlandskap KF00000544

Hensyn friluftsliv

Flere deler av planområdet berøres av hensynssone friluftsliv (nærturterreng).

Hensynsonenavn: H530_3

Beskrivelse: Nærturterreng FK00005496

Hensyn reindrift (flyttelei, svømmelei):

Deler av planområdet berøres av flyttelei og svømmelei for rein, dette vil bli redegjort for i planbeskrivelsen. Det planlegges for dialog med Røssåga/Toven reinbeitedistrikt i forbindelse med planarbeidet.

Hensynsonenavn: H520_1

Videre vil planområdets eiendomsforhold, samt trafikale hensyn (kapasitet, sikkerhet osv.) ha innvirkning på planarbeidet. Grunneiers og naboers interesser, samt trafikale interesser må ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Grunneiere kan bli berørt av arbeidet, blant annet som følge av:

- Behov for areal til tiltak
- Endring i bruksmuligheter på egen eiendom
- Støy som følge av trafikk
- Påvirkninger i landskapet og naturmiljø, nær/fjernvirkning
- Midlertidig ulemper som følge av anleggsperioden
- Forurensing (luft, vann og grunn)
- Økt tilgjengelighet til resten av Herøy og Herøy sentrum
- Bedre tilgjengelighet til tilbud i andre deler av Herøy

9. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

I forbindelse med planarbeidet vil det bli utarbeidet en overordnet ROS-analyse i henhold til DSB sin veileder for ROS i arealplanlegging.

Tiltakshaver skal gjennomføre en reell vurdering av all risiko som kan skje innenfor planområdet.

10. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Aktuelle varslingsparter er:

- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Røssåga/Toven reinbeitedistrikt
- Kystverket
- Fiskeridirektoratet - region nord
- Herøy fiskarlag
- Helgeland friluftsråd
- Herøy eldreråd
- Herøy barne- og ungdomsråd
- Råd for personer med funksjonsnedsettelse
- Grendeutvalget i Brasøy
- Grendeutvalget i Husvær
- Dønna og Herøy bondelag
- Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE)
- Norges geologiske undersøkelse (NGU)
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
- Nordland fylkes fiskarlag
- Birdlife Nordland
- Naturvernforbundet Nordland
- Visit Helgeland
- Kartverket
- Norges Miljøvernforbund Nord-Norge

11. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Medvirkning og informasjon vil gjennomføres i henhold til krav i plan- og bygningsloven § 5-1.

Det planlegges å tilrettelegge for medvirkning tidlig i prosessen tilknyttet de to alternativene utredet i skisseprosjektet av Norconsult. Berørte grunneiere og andre interessenter vil få mulighet til å komme med innspill og merknader til planarbeidet i forbindelse med varsel om oppstart, ved infomøte med berørte grunneiere og eventuelt naboer, og når planforslaget blir lagt ut til høring.

Nordland fylkeskommune vil som veieier bli særskilt involvert i planprosessen. Det planlegges for dialog med Røssåga/Toven reinbeitedistrikt i forbindelse med planarbeidet.

Det vil bli lagt opp til et åpent møte i forbindelse med varsel om planoppstart. Tidspunkt og sted for møtet vil bli annonsert i forbindelse med oppstartvarselet.

All medvirkning skal dokumenteres.

Kystverket har tidligere utarbeidet en nautisk vurdering for Brasøysundet:

Seilingshøyden under bruen bør være 27 m (HAT), slik at de fleste av dagens fartøyer kan passere under bruen. Kystverket har ingen innvendinger om bru høyden blir mer enn 27m. De foreslår at seilingshøyden holdes i en bredde på minimum 50m. En slik bredde vil kunne avvikle det meste av dagens trafikk, samtidig med at det tas høyde for en økning til større fartøyer i fremtiden. Videre presiseres det at det vestre løpet på kryssningen mellom Dragan og Lisslamholmen bør ha høyde 25m og 50m bredde. Kystverket regner denne navigasjonslys. Dette gjøres i samråd med Kystverket.

Vurderingen har vært lagt til grunn i skisseprosjektet, alternativ 1 hengebru, utarbeidet av Norconsult.

12. Felles behandling av plan- og byggesak etter pbl §12-15

- Felles behandling av plan- og byggesak er IKKE aktuelt
 Felles behandling av plan- og byggesak er aktuelt. Spesifiser:

13. Er det aktuelt å bringe forslaget inn for regionalt planforum?

- Ja
 Nei

Det er ønskelig å bringe forslaget inn for regionalt planforum.

14. Krav til kunngjøring og varsel om planoppstart

- Herøy kommune kunngjør og varsler oppstart av planarbeidet (jf. pbl § 12-8). Kunngjøringen og varslingen skal redegjøre for:
- Oversiktskart som viser planområdets beliggenhet og avgrensning
 - Formålet med planen
 - Vurdering av KU-plikt

- Referatet fra oppstartsmøtet og opplyse om hvor det er tilgjengelig.

Det skal varsles i lokalavis (Helgelands Blad) og gjennom elektroniske medier. Grunneiere, naboer og berørte offentlige etater og andre berørte interessenter skal varsles med brev.

Frist for innspill skal være minimum 6 uker fra varslings.

Referat fra oppstartsmøtet sendes til regionale myndigheter ved varsel om planoppstart.

15. Krav til innlevert planforslag

Planforslaget skal tilfredsstillere kravene til en reguleringsplan i pbl §12-1 og bestemmelsene i forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister (kart- og planforskriften) §§ 9 og 10.

Faste krav til innhold av planmateriale:

1. Plankart utarbeides som pdf i målestokk samt som SOSI-fil (versjon 4.5). Kommunens tittelfelt skal benyttes. Kommunens krav til plankart skal følges (se hjemmesiden).
2. Reguleringsbestemmelser utarbeides i word og pdf-format i henhold til kommunens sist oppdaterte mal.
3. Planbeskrivelse med ROS-analyse og ev. KU. Utarbeides i word og pdf-format.
4. Materialet skal inneholde:
 - Kopi av kunngjøringsannonse med dato.
 - Kopi av varslingsbrev med adresseliste.
 - Kopi av innkomne innspill.
5. Foretrukket format på planmaterialet (unntatt kart) er stående A4.

Rammer for bestemmelsenes innhold og utforming finnes her:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplanveileder/id2609532/sec10#id0331>

Informasjon om relevante temaer og innhold i planbeskrivelse finnes her:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplanveileder/id2609532/sec6#id0108>

Øvrige krav:

Skisseprosjekt som blant annet viser følgende:

- Plan/ lengdeprofil av veger slik som de foreligger i skisseprosjektet
- Terrenginngrep
- Tverrprofil der det er aktuelt:
Lengde- og tverrprofiler av veger (som også viser skjæringer og fyllinger, samt sporingskurver) for dimensjonerende kjøretøy utarbeides i forbindelse med planforslaget.

Visualisering av endelig trasevalg vurderes i løpet av planprosessen, og i forbindelse med medvirkning tilknyttet planarbeidet (se punkt 12. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte).

16. Kart

Plangrensen tar utgangspunkt i alternativene utredet i skisseprosjekt. Eventuelle behov i forhold til eksisterende bebyggelse, anlegg og infrastruktur vil bli vurdert ved bestemmelse av plangrense.

Digitalt planmateriale skal følge Nasjonale produktspesifikasjoner:

www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-_og_bygningsloven/kart--og-planforskriften-.html?id=570324

17. Bekreftelser

Oppstartsmøtereferatet bygger på de opplysninger og planfaglige forhold som forelå på det tidspunktet oppstartsmøtet ble avholdt. Planfaglige tema og prioriterte utredningsbehov for planarbeidet er angitt så langt dette har vært mulig på grunnlag av tilgjengelige opplysninger gitt i planinitiativet og etter interne kommunale avklaringer.

Konklusjonene er derfor foreløpige og verken oppstartsmøtet eller referatet gir rettigheter i den senere saksbehandlingen. Det tas forbehold om endringer i rammebetingelser, i kommunens rutiner og politikk og at nye opplysninger kan føre til endrede faglige vurderinger. Naboprotester, protester fra beboerorganisasjoner, krav fra offentlige myndigheter m.m. vil kunne medføre krav om endring av prosjektet og endring av fremdriften for prosjektet.

Herøy

Tonje Thomassen
referent

VEDLEGG:

- Skisseprosjektene og forprosjektet, samt relevante kommunale vedtak