

# SAMLET SAKSFRAMSTILLING

**Arkivsak:** 16/200

## DETALJREGULERINGSPLAN FOR NY BRU OVER HERØYSUNDET

---

Saksbehandler: Jonny Iversen	Arkiv: RNR 50497
<b>Saknr.: Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
21/16 Formannskap	01.03.2016
106/16 Formannskap	27.09.2016

---

### **Innstilling:**

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-10 legges forslag til detaljreguleringsplan for NY HERØYSUNDET BRU ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker.

### **Behandling/vedtak i Formannskap den 01.03.2016 sak 21/16**

#### **Behandling:**

Rådmannens innstilling tiltres.

#### **Vedtak:**

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §§12-3, 12-8 beslutter formannskapet at det skal igangsettes en reguleringsprosess for å frembringe en detaljreguleringsplan som planmessig vil sikre at ny bru kan bygges over Herøysundet og at eldre bru da kan rives. Plasseringen for ny bru vil bli omtrent på samme sted som nåværende bru. Rådmannen avgjør planavgrensning som skal benyttes ved varsel om oppstart av planarbeidet.

### **Behandling/vedtak i Formannskap den 27.09.2016 sak 106/16**

#### **Behandling:**

Rådmannens innstilling tiltres.

### **Formannskapets vedtak:**

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-10 legges forslag til detaljreguleringsplan for NY HERØYSUNDET BRU ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker.

#### **Utredning:**

#### **Saksutredning:**

Formannskapet i Herøy kommune besluttet i sak 21/16 den 01.03.16 at det skal utarbeides en reguleringsplan som vil legge til rette for at en ny bru kan etableres for krysning av Herøysundet med kjøretøy og for gående/syklende.

Denne saksfremstilling inneholder merknader til innkommet til varslet planoppstart og er også fremlegg for å kunne legge ut vedlagte planforslag ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker. Etter denne tid vil et planforslag bli vedtatt dersom det da ikke blir gjort så store endringer i planforslaget som nå skal ut på høring at det må foretas en ny utlegging og høring av planforslag.

Herøy kommune varslet planoppstart ved kunngjøring i Helgelands Blad og på kommunens hjemmesider den 13.05.16. Grunneiere innenfor planområdet og andre som antas å bli berørt samt regionale og statlige myndigheter ble varslet om oppstart ved eget brev, datert den 13.05.16.

Innen høringsfristens utløp er det innkommet merknader til varslet planoppstart fra følgende:

Fiskeridirektoratet, brev datert 19.05.16, jnr. 8  
 Nordland Fylkesfiskarlag, brev datert 30.05.16, jnr. 9  
 Statens vegvesen, brev datert 06.06.16, jnr. 10  
 Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.06.16, jnr. 11  
 Barn- og unges representant, Herøy komune, brev datert 09.06.16, jnr. 12  
 Opplysningsvesenets fond, brev datert 07.06.16, jnr. 13  
 NVE, e-post av 15.06.16, jnr. 14

I det følgende er de ulike innspill vurdert.

Fiskeridirektoratet, brev datert 19.05.16, jnr. 8

Innspill	Vurdering
Ingen merknader på nåværende tidspunkt. Merknader kan komme til planutkast mht. bruløsning, beliggenhet mv.	OK

## Nordland Fylkesfiskarlag, brev datert 30.05.16, jnr. 9

Innspill	Vurdering
<p>Herøy fiskarlag ber om at seilingshøyden fremdeles må være 12 meter fordi det seiler båter under brua av størrelse på 70-80 fot og på grunn av lange master vil ikke disse komme seg under brua. Slike båter må om seilingshøyden reduseres seile rundt noe som gir en lang og tidkrevende omseilingsvei.</p>	<p>AIS data er tatt ut for et helt år for alle fiskebåter som har seilt under Herøysundet. Fordeling av fartøy jf. AIS data er at det er 25 unike fartøy:</p> <p>1 stk. 18 meter = 62.64 fot (LJXU)  1 stk. 16 meter = 55.68 fot (LM6644)  1 stk. 14 meter = 48.72 fot (LK5576)  2 stk. 13 meter = 45.24 fot (LG7484, LG4389)  20 stk. &lt;=11 meter &lt;= 38.28 fot</p> <p>Ingen av de 25 båtene synes å ville få problem med en seilingshøyde på 9 meter. For master og antenner kan det tenkes løsninger med hengsling for å senke høyder noe som kan gjøre en mindre seilingshøyde uproblematisk.</p> <p>Ut fra dette kan det se ut til at behovet for å beholde dagens seilingshøyde på 12 meter ikke er så stor som det gis uttrykk for fra Herøy fiskarlag. Seilingshøyde settes derfor til 9 meter i reguleringsplan.</p>

## Statens vegvesen, brev datert 06.06.16, jnr. 10

Innspill	Vurdering
<p>Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan, Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler</p> <p>oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. I denne saken uttaler vi oss som forvalter av fylkesveg og som statlig fagmyndighet.</p>	OK
<p>Statens vegvesen har et særlig ansvar for å ivareta trafikksikkerhet for alle som ferdes på og langs vegen, uavhengig av hvem som eier vegen. Stortinget har i Nasjonal transportplan nedfelt en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade, nullvisjonen. Vegnormalene som er utredet av vegloven, skal legges til grunn for all planlegging. Nullvisjonen ligger også til</p>	OK

grunn for vegnormalene.	
Når planforslaget blir lagt frem til høring, vil vår vurdering i hovedsak være trafikale konsekvenser som følge av tiltaket og trafiksikkerhet. Vi kommer også til å se etter byggegrenser fra fylkesvegen og forslåtte avkjørsels- og kryssløsninger. Vi krever at siktkravene vises på plankartet, og tas med i reguleringsbestemmelsene.	Siktkrav vil bli medtatt som en bestemmelse. I og med at planen ikke vil endelig bestemme senterlinjer mv. kan heller ikke siktlinjer legges inn i planen.
Vi vil også bemerke at dette prosjektet ikke ligger inne som et prosjekt med finansiering i fylkeskommunens handlingsprogram.	Dette er kjent.
Siden denne oppstarts melingen ikke er så detaljert er det vanskelig å komme med mere konkrete innspill i denne fasen. Vi må derfor komme tilbake til enkelte tema i forslaget som blir lagt frem i senere fase.	OK
I tidsplan for utarbeidelse av planforslag ber vi om at det avsettes tid til gjennomgang av forslaget med oss før det fremlegges til politisk behandling og offentlig ettersyn.	Prinsippene vil bli gjennomgått med statens vegvesen så snart som mulig nå når dette skrives. I og med at planen ikke legger opp til annet enn at et tilstrekkelig vegareal avsettes og at byggedetaljer/byggeplan kreves med bestemmelse kan det ikke være så vanskelig å ta stilling til planforslaget. Det eneste som må sikres er at det avsettes tilstrekkelig areal til vegformål som muliggjør etablering av ny bru og om gunstig en bedre løsning for gående/syklende. Problemstillingene er dog belyst lenger ned i dette dokumentet.
På nåværende tidspunkt har vi ingen flere innspill og vi ser frem til å motta en mer konkret plan for videre behandling. Vi gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre planprosessen.	

Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.06.16, jnr. 11

Innspill	Vurdering
I gjeldende Fylkesplan for Nordland kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland er det uttalt klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet. Vi viser her spesielt til punkt 8.2 By- og tettstedsutvikling.	De arealpolitiske mål i Nordland vil bli vurdert.
e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og	Vegføring er mer eller mindre gitt. Det er liten rom for justeringer selv om det er noe.

<p>utforming av fysiske tiltak.</p> <p>1) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafikksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.</p>	<p>Sikkerhetsårsaker er en av hovedgrunnene for at Herøy kommune har startet opp reguleringsprosessen. Nåværende krysning er veldig trafikkfarlig for gående og syklende. I dagens bruløsning deler gående, syklende, personbiler, lastebiler og trailere samme trafikkareal/kjørefelt. Dagens bruløsning består av kun et kjørefelt som deles slik som nevnt.</p>
<p>Det vises til generelle planfaglige krav.</p>	<p>Herøy kommune vil følge opp planfaglige krav på vanlig måte.</p>
<p>Den sørligste delen av planområdet er i berøring med funnsteder for forhistoriske graver gjort i forbindelse med opparbeiding av parkeringsplass ved Herøy skole.</p>	<p>Planlegger vil kontakte fylkeskommunen vedrørende detaljer når plandetaljer konkretiseres mer dersom dette er nødvendig.</p>
<p>Vi antar at parkeringsområdet og den eksisterende gravplassen på andre siden av veien ikke blir gjenstand for større endringer, selv om muligheten for påvisning av kulturminner i disse områdene er minimale.</p>	<p>Se over.</p>
<p>Planområdet grenser i sør til Herøy prestegård med fredete bygninger og Herøy middelalderkirke. Vi forutsetter at det tas hensyn til kulturmiljøet i den videre planlegging.</p>	<p>Se over.</p>
<p>Innenfor planområdet ligger flere Sefrak-registrerte bygninger. Kommunen bør vurdere om disse bygningene/miljøet har en kulturminneverdi som gjør at de bør hensyntas i planarbeidet.</p>	<p>Se over.</p>
<p>Vi vil gi endelig uttalelse når planen foreligger til offentlig ettersyn.</p>	<p>OK</p>
<p>Ut i fra de opplysninger som er gitt innledningsvis i forbindelse med varsel om oppstart er det vanskelig å komme med konkrete innspill i forhold til våre interesseområder. Hvordan arbeidet planlegges utført vil kunne få betydning for kollektivtrafikken.</p>	<p>Det er forståelig.</p>
<p>Samferdsel forutsetter at vi blir informert tidlig dersom det er planlagt arbeid som får betydning for kollektivtrafikken i området, og vil eventuelt komme med nærmere uttalelse når planen kommer på høring.</p>	<p>Noe av utfordringen er nettopp kollektivtrafikkavviklingen og sikkerhet knyttet til denne. Det fint om Fylkeskommunen kan bidra aktivt mht. å finne gode løsninger.</p>

Barn- og unges representant, Herøy kommune, brev datert 09.06.16, jnr. 12

Innspill	Vurdering
Barnerepresentant syns at dette er et svært viktig tiltak for å bedre/sikre bl.a barn – og unges ferdsel over Herøysundbrua og forbi avkjørsel til Herøy skole. I denne forbindelse bes det om at det tas særlig hensyn til skikkelig og sikker gang og sykkelvei.	Dette er noe veldig mange i Herøy kommune er opptatt av.
Denne bør legges slik at det blir minst mulig kryssing av hovedvei, d.v.s. at gang og sykkelstien legges så langt som mulig på en side av hovedveien.	Ulike løsninger vil bli vurdert mht. å få til et mest mulig sammenhengende gang/sykkelveg.

Opplysningsvesenets fond, brev datert 07.06.16, jnr. 13

Innspill	Vurdering
Planavgrensning berører eiendom til OVF. Spørsmål knyttet til rettighetserverv over fondets eiendom bes rettet til OVF så snart som mulig.	Det vil så snart et planforslag fremkomer være klart hvilke eiendommer som blir berørt direkte av en utbygging.
Det tas forbehold om å kunne komme tilbake med kommentarer og innspill i det videre planarbeidet.	Det er helt OK.

NVE, e-post av 15.06.16, jnr. 14

Innspill	Vurdering
Så langt NVE kan se berører ikke planarbeidet NVEs ansvarsområder.	OK
Unntaket kan være dersom planarbeidet medfører byggetiltak i sjø. I såfall bør det foreligge en geoteknisk vurdering av grunnforholdene og faren for kvikkleireskred.	OK, i utgangspunktet skal det ikke være behov for tiltak i sjø, men dette er noe usikkert fremdeles. Dersom det viser seg at planforslaget legger til rette for tiltak i sjø kan det inntas rekkefølgebestemmelse vedr. grunnundersøkelser slik at nødvendige vurderinger og avbøtende tiltak kan finnes.
NVE sendte med en sjekklister til bruk i planarbeid.	Denne er veldig grei og vil være en del av ROS analysen som skal gjøres.

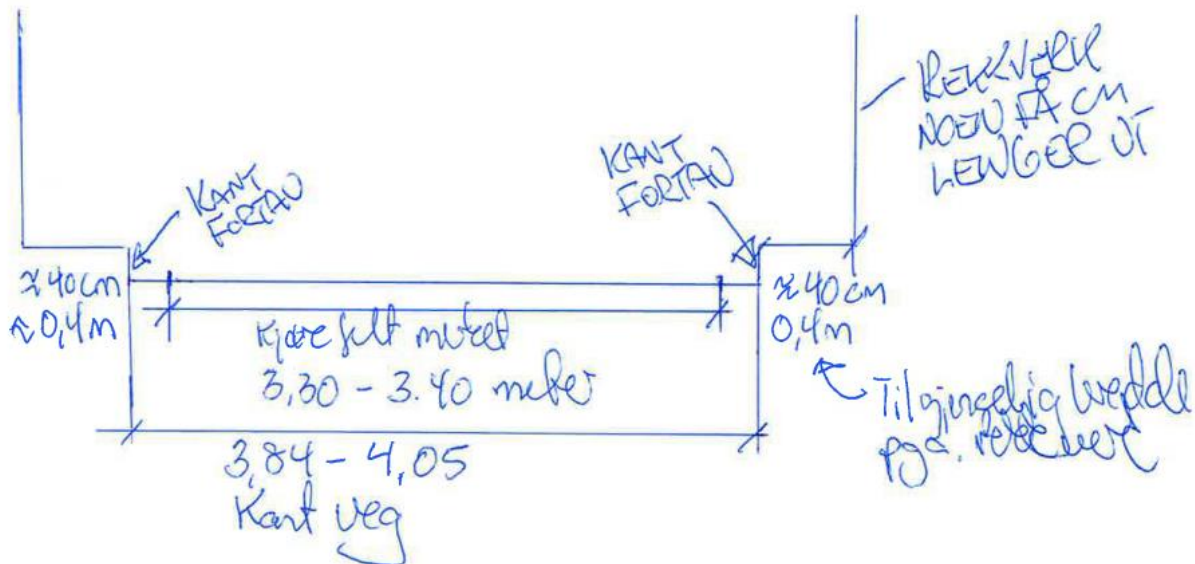
Ut fra ovenstående og beslutningen til formannskapet om å utarbeide et planforslag er det gjort noen detaljvurderinger rundt traseen for ny bru. Det kan være gunstig å flytte på gang/sykkelveg som i dag ligger på nordsiden av FV828 vest av bru til sørsiden av FV828. Dette pga. behov for færre kryssninger av FV828 for de gående/syklende som skal mot Flostad og på grunn av at det blir mulig å øke radius til kurvene på brua som vil gi bedre sikt. Flytting av sykkelveg/gangveg fra nord til sørside av FV828 vil også føre til at gang/sykkelveg blir liggende i innerkurver. Kjøretøy som da mister veigrep vil skli vekk fra gang/sykkelveg og

ikke slik som i dag imot gang/sykkelveg. Flytting av gang/sykkelveg vil derfor på flere områder øke sikkerheten for gående og syklende. I skisser fra Statens vegvesen er gang/sykkelveg på bru lagt på sørsiden av kjørefelt på ny bru. Dette tilsier også at gang og sykkelveg bør flyttes fra nord til sør.

Imidlertid er en flytting av gangfelt svært vanskelig pga. arealbegrensninger og krav til linjeføring på veg. Ut fra dette legges det derfor opp til at det planlegges for at eksisterende gangveg på vestsiden av Herøysundet videreføres og at gangvei på ny bru også planlegges slik at denne blir liggende så lang mot nord som mulig i forhold til kjørefelt på ny bru.

## Alternativ 0 – dagens bru med linjeføring

Vegbanen på dagens bru har omtrent et slikt profil



Kommunen har dessverre ikke egnet CAD program for opptegning av slike profiler, men håndtegningen gjør god nok nytte for illustrasjon og klargjøring.

Saksbehandler foretok målinger av bru mht. kjørebane, kjørefelt bredde, bredde «fortau» den 24.08.16. Målene er omtrent som angitt over. Dersom man tar ut bredder mv. fra ortofoto eller fra FKB vegsituasjon synes tilgjengelig kjørefeltbredde å være bredere enn den faktisk er.

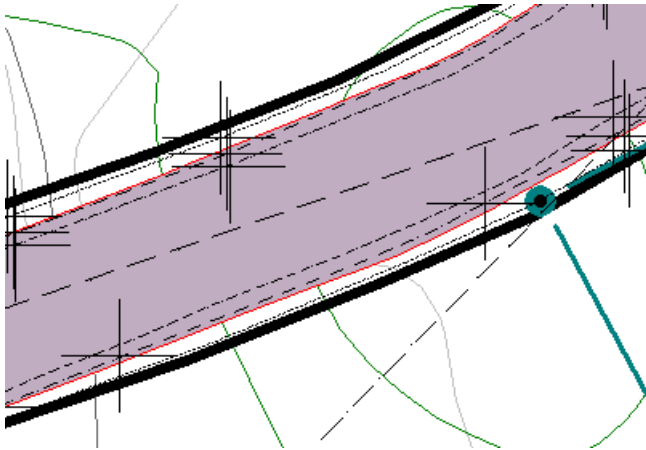
Total vegbredde til nødvendig avstand på noen få cm til rekkeverk er omtrent 4.80 cm.

Innmålinger pr. 24.08.16 plassert på ortofoto vises under:



Bredde fra ortofoto indikerer en vegbredde på omtrent 5,7 meter





Bredde fra vegsituasjon indikerer vegrekkverk lenger ut enn hva som er tilfellet. Feilen anslås å utgjøre 20-25 cm på hver side av vegbanen. Tilgjengelig bredde på 4 meter ut til vegdekkekant ser ut fra målinger ser ut til å stemme godt. På grunn av kurve på bru og lange kjøretøy kan ikke en bredde på 4 meter utnyttes og i tillegg vil det være behov for kjøretøy å holde en viss avstand til fortauskant. Tilgjengelig kjørefeltbredde kan derfor ikke sies å være mer enn maksimalt 3,3 – 3,4 meter.

Med tilgjengelig fortaubredde på maksimalt 30 cm (må ha noe avstand både til fortauskant og rekkverk) tilsier dette at mange gående og syklende må ut i kjørefeltet ved krysning av bru. Med en effektiv kjørefeltbredde på kun 3,3 – 3,4 meter tilsier dette at det blir veldig trangt og at farlige situasjoner kan oppstå. For de fleste syklende og gående oppleves ferdsel på bru som skremmende/utrygg. På vinterføre er situasjonen klart helt utilfredstillende og alle får en vanskeligere krysning.

Ut fra ovenstående bør det være klart at det å beholde 0 alternativet og ikke å sørge for en bedre krysning av Herøysundet ikke er en tilfredstillende løsning verken på kort eller lang sikt.

### **Alternativ A – Sykkelveg beholdes som i dag slik som den er på vestsiden av sundet; dvs. nord for FV828.**

Gangfelt på bru er planlagt på nordsiden av FV828 på brua. Dette synes å skape minst utfordringer, men gående som skal mot Flostad må krysse FV 2 ganger siden gangfelt ikke ligger sammenhengende fra bru til flostad.

I utgangspunktet for alternativ A legges følgende premisser til grunn:

- Dimensjonerende hastighet er 50 km/t
- Bru blir etablert med 2 kjørefelt og ett separat gangfelt
- Bru får en seilingshøyde på 9 meter
- Vei på sør og nord av Herøysundet beholdes som i dag, men kjørefelt tilpasses mht. geometrien for bruk av ny bru.
- Bygninger i konflikt med vegtrase må rives og areal det må foretas grunnerverv enten ved frivillig avståelse eller ved ekspropriasjon
- Nåværende bru skal rives når ny bru er klar til bruk.

Det er vurdert om et alternativ med å flytte gangfeltet til sørsiden av FV på bru og på vestsiden av Herøysundet, men dette er vurdert å bli svært vanskelig på grunn av arealbegrensninger. Alternativet utredes derfor ikke nærmere.

Planforslaget legger til rette for å kunne bygge ny bru og tilpasse brua til eksisterende veg vest og øst av Herøysundet. Planforslaget inneholder kun et formål og tilrettelegger for at ny bru kan bygges, bygninger i trase kan rives og eldre bru kan rives slik dette fremgår av bestemmelsene.

Konflikt med ny bru og Telenors kommunikasjonsbygning ser ut til å kunne løses ut fra at bygningen kan synes å komme under høyde på ny bru dersom taket/deler av taket på bygningen gjøres flatt/tilnærmet flatt eller ved at man kapper av deler av bygningen. Hvordan konflikten med denne bygningen skal løses bør før plan bli vedtatt bli avklart.

Skråningsutslag til andre bygninger på vestsiden av Herøysundet og mot sør kan bli betydelig mindre dersom det her etableres små støttemurer. Det synes derfor ikke å være konflikt med andre eiendommer og ny bru på sørsiden av FV på vestsiden av Herøysundet.

Nåværende avkjørsel til COOP prix kan videreføres, men muligens være slik at kjøretøy fra skolen mot bru kan svinge av mot høyre og at de som kommer fra COOP prix kun kan svinge mot høyre mot bru. Øvrige må benytte avkjørsel nærmere skolen dersom kjøretøy vil svinge mot venstre.

Planforslaget er betydelig redusert i forhold til den avgrensning som var varslet. Dette er fordi det ikke synes å være behov i å planlegge utover hva planforslaget nå viser. Dersom støysoner må innarbeides slik at planforslaget må utvides er slik støysone vist i skisse nr. 2. Dersom det blir krav om å innta støysone vurderes dette slik at dette ikke nødvendigvis fører til at plan må ut på ny høring. Alle som ble varslet om planoppstart ved brev blir også varslet om det planforslag som skal legges ut til høring. De som trenger å varsles om støysone er derfor varslet ved oversendelsen av planforslaget.

#### Vedlegg – Planforslag og illustrasjoner som legges ut til høring og offentlig ettersyn:

Planforslag, datert 15.09.16  
Planbestemmelser , datert 15.09.16  
Planbeskrivelse , datert 15.09.16  
Ros analyse, datert 15.09.16  
Skisse av mulig ny veg og bru, datert 14.09.16  
Tegning av mulig geometri veg ny bru, datert 06.11.2013

#### Vedlegg - Innspill gitt til varsel om planoppstart:

Fiskeridirektoratet, brev datert 19.05.16, jnr. 8  
Nordland Fylkesfiskarlag, brev datert 30.05.16, jnr. 9  
Statens vegvesen, brev datert 06.06.16, jnr. 10  
Nordland Fylkeskommune, brev datert 07.06.16, jnr. 11  
Barn- og unges representant, Herøy komune, brev datert 09.06.16, jnr. 12

Opplysningsvesenets fond, brev datert 07.06.16, jnr. 13  
NVE, e-post av 15.06.16, jnr. 14