

# Planbeskrivelse

## DETALJREGULERINGSPLAN FOR NY HERØYSUNDET BRU, PLAN ID. 50495

Revisjon: 31.05.17

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.

### Formål

Formålet med planen er å tilrettelegge grunnlaget for at nåværende trafikkfarlige bru med ett felt kan erstattes med ny bru. Ny bru kan med det forslaget som foreligger bygges samtidig som eksisterende bru benyttes. I tillegg er nærmeste naboeiendommer til veg tatt med i planforslaget i den grad det har vært nødvendig for å få regulert inn ønsket fremtidig arealutnyttelse på naboeiendommer samt for å fastsette byggegrenser til ny veg for berørte eiendommer.

### Hovedinnhold

Det er i planen avsatt formål slik at ny bru kan etableres, at det i området kan fortettes med boliger og mulighet for utvikling av sentrumsfunksjoner.

### Virkninger

Trafikksikkerhetsårsaker 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.

Virkning av planen er at det blir mulig å gjennomføre nødvendige grunnverv med tanke på å legge til rette for å bygge ny bru samt å bygge ny bru når tid for dette er tilstede. I trase for ny veg ligger i dag 2 bygninger som forutsettes ervervet for så å bli flyttet eller revet. I tillegg kommer ny trase i konflikt med kommunikasjonsbygning som man må finne/skissere løsninger på. Det er inngitt ønske fra politisk hold om at også en tredje bygning skal forutsettes revet for å legge til rette for torgfunksjoner. Ny bru vil når slik står ferdig til bruk gi alle som ferdes fra Sør-Herøy til Nord-Herøy ved hjelp av brua en adskillig sikrere og lettere krysning. Dagens bru har en seilingshøyde på 12 meter, mens ny bru legger til rette for en seilingshøyde på 9 meter. Dette vil gjøre en krysning av Herøysundet på bru mye mindre bratt og vil gi en lettere krysning også av den grunn.

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:

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. <=11 meter <= 38.28 fot

Ingen av de 25 båtene synes å ville få veldig store problem med en seilingshøyde på 9 meter.

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.

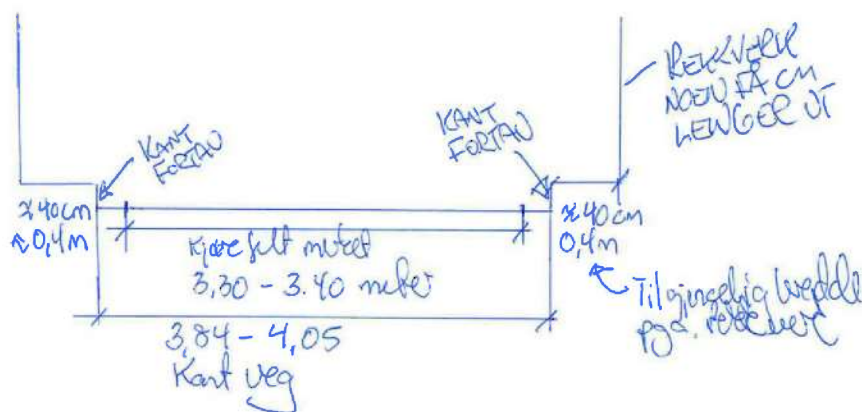
Herøy kommune varslet planoppstart ved kunngjøring i Helgelands Blad og på kommunens hjemmesider den 13.05.16. Grunneiere innenfor planområdet og andre som antas å bli berørt samt regionale og statlige myndigheter ble varslet om oppstart ved eget brev, datert den 13.05.16.

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 kryssinger 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

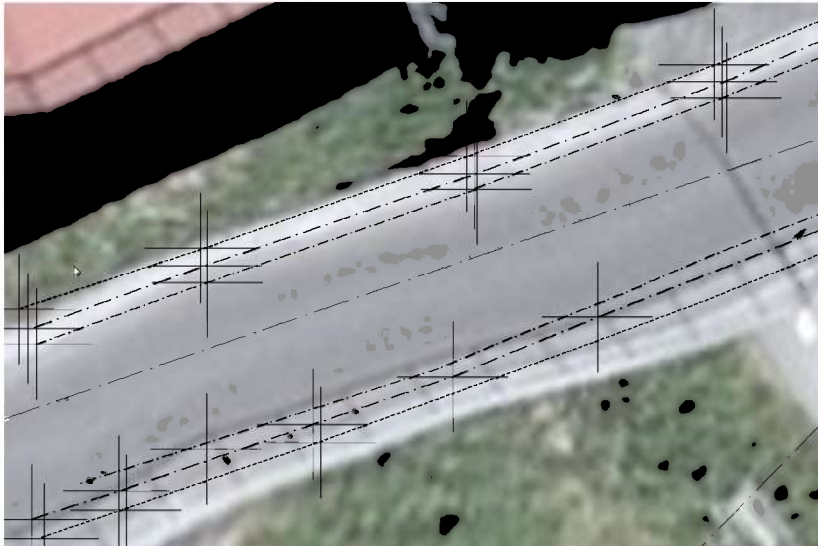
Vegbanen på dagens bru har omtrent et slikt profil



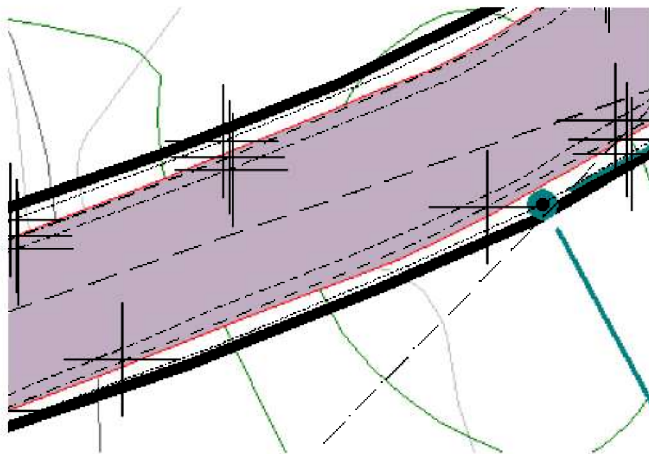
Saksbehandler foretok målinger av bru mht. kjørebane, kjørefelt bredde, bredde «fortau» den 24.08.16. Målene er omtrent som angitt over. Dersom man tar ut bredder mv. fra ortofoto eller fra FKB vegsituasjon synes tilgjengelig kjørefeltbredde å være bredere enn den faktiske er.

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.

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 avklares før bygging av ny FV828 starter opp.

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.

Planforslag ble sendt ut på første gangs høring og offentlig ettersyn i perioden 10.10.16 til 18.11.16. Det ble i høringsperioden gitt innsigelse til daværende planforslag fra Statens vegvesen og fra Nordland Fylkeskommune. Herøy kommune har etter dette hatt møter med Statens vegvesen og med Nordland Fylkeskommune og har nå kommet fram til løsninger slik at innsigelsene kan trekkes. Kravene fra Statens vegvesen er hensyntatt fullt ut og planforslaget som nå foreligger gir en meget god avklaring på mulig fremtidig arealbruk med konsekvenser.

Det innkom også uttalelser fra aktører som særlig kritiserer at seilingshøyden på ny regulert bru blir redusert i forhold til nåværende bru. Kritikken om seilingshøyde er ikke ny.

Kommunen har tidligere bestemt med hjemmel i kommuneloven §13, i sak 15/13, den 29.01.13, at seilingshøyden skal være 9 meter. Reguleringsplanen stadfester det vedtak som kommunen tidligere har besluttet og seilingshøyden i nytt planforslag er derfor fortsatt på 9 meter jf. kommunens beslutning.

Det er gjennomført undersøkelser som tyder på at det kun er et veldig lite antall fartøy som trenger en seilingshøyde over 9 meter. Det er store fordeler ved å senke brua for alle som benytter brua fordi seilingshøyden blir mye mindre og av det også stigningen på brua. En

endring av seilingshøyden vil medføre at nåværende høyde på vegtrase på hver side av bru må heves fordi vegnormalene i dag ikke tillater slik stigning på bru som Herøysundet bru i dag har og er brua for bratt er den lite framtidsrettet i forhold til å ivare ta en mulig kryssning for alle vegfarende. Endring av seilingshøyden til annen enn hva som nå er bestemt og innregulert vil medføre at planforslaget må omarbeides fullstendig og at vegen må heves på begge sider av ny bru for å kunne ivareta kravet til stigning. Virkningen av å senke brua er derfor at en ny bru vil bli adskillig mindre kostbart enn om seilingshøyden beholdes på 12 meter og at eksisterende kryssløsninger mv. i minimal grad trenger å endres i hovedsak. For de fleste vil derfor en seilingshøyde medvirke til store forbedringer for kryssning og en ny bru med 2 felt og adskilt gangfelt vil føre til en veldig stor forbedring hva angår sikkerhet i trafikken for både gående, syklende og kjørende. For noen få sjøfarende vil en redusert seilingshøyde tvinge fram å finne løsninger som kan medvirke til at redusert seilingshøyde ikke er et hinder eller at annen seilingsforløp må benyttes.

Avkjørsler beholdes hovedsakelig som i dag. Til området FBB-2 er det i dag avkjørsel direkte sør-vest i området FBB-2 fra FV828 der avkjørselspiler er tegnet inn i plankartet. Slik avkjørsel vil ikke bli mulig/tillatt når ny trase for FV828 er bygget. Det vil kreve at f\_AV1 bygges slik at en stikkveg føres inn til området FBB-2 fra avkjørsel f\_AV1. Det er i planen gitt bestemmelser om dette.

Avkjørsel o\_AV2 kan hende må bygges litt opp slik at tilfredsstillende sikt oppnås. Dette må uansett tilpasses hovedveg når denne blir bygget. Det er i plan avsatt tilstrekkelig areal til at dette lar seg gjøre. I tillegg er det avsatt vegareal rett øst for o\_AV2 som muliggjør å la et eventuelt rekkverk trekkes ut fra vegkant utenfor siktlinje slik at sikt ikke hindres. Dette muliggjør at sideareal øst for o\_AV2 kan tilpasses for å ivareta trafiksikkerhet.

I forhold til eldre plan er det nå planlagt et nytt boligfelt med konsentrert boligbebyggelse i område vest for bru og nord for FV828 som er benevnt KBB-1. Det er i området åpnet opp for opptil 30 boenheter. Området lå tidligere ute til område for industri, men er aldri blitt tatt i bruk til formålet som tidligere tiltenkt. Ved sin plassering i nærhet til offentlige tjenester, butikk og skole samt ved tilgang på separat gang- og sykkelveg adskilt fra vegareal til kjøretøy ansees plassering som veldig god. Arealet er også flatt, har gode sol og lysforhold. Reguleringsplanen legger også føringer på at det innenfor området må tilrettelegges for gode uteoppholdsareal. Alt ligger således til rette for å kunne legge til rette for boligbebyggelse med veldig gode bokvaliteter. Med sin umiddelbare nærhet til Herøysundet er forholdene også optimale til å legge til rette for å kunne ha båten så å si i hagen. Det er åpnet opp for å kunne legge til rette for småbåtanlegg i området KASV-1 som vil muliggjøre dette. Arealet som nå planlegges til boligbebyggelse innfrir også i forhold til kommunens ønske om å fortette i sentrumsområdet.

I området B/F/K-1 er det åpnet opp for kombinasjonsområde med høy utnyttelsesgrad og for bebyggelse med relativt stor byggehøyde. Det er planlagt bebyggelse opptil 30 meter over NN1954 null nivå. Terreng høyde på steder varierer fra 2 meter til 7 meter. Utnyttelse av arealet som tiltenkt forutsetter at eksisterende bebyggelse må fjernes og at terrenget må planeres til omtrent samme høyde på hele arealet som skal bebygges med bygninger. Areal til veger mv. har ikke i samme grad behov for planering. Innenfor området er det et bygg som er registrert i Sefrak og som tidligere har vært butikk. Bygningen har ikke status som kulturminne. Bygningen har gjennom årene fått ombygginger og det opprinnelige uttrykket kan sies å være tapt. Det er vanskelig å se at det derfor er et behov for å ta vare på bygningen. Slik situasjonen er synes det ikke å være stort grunnlag for å kreve at bygningen består og i reguleringsplanen er det derfor innenfor området presisert at eksisterende bebyggelse tillates å bli fjernet/revet.

I Herøy er det ingen steder med slik høy og kompakt bebyggelse slik som er planlagt. Det er en bolig mot øst som er nabo til området. Denne boligen har i dag ikke utsikt til sjøen grunnet at annen bebyggelse i området hindrer utsikt. Det forventes ikke at utsikt blir forverret ved at det åpnes opp for annen type bebyggelse. Det er foretatt en volumstudie og det synes som at planlagt volum på området vil passe godt inn. Volumstudien i form av bilder er vedlagt planbeskrivelsen og er en del av denne.

I områdene ABA-1, ABA-2 og ABA-3 vil det være tillatt med blandede formål. Det synes å være nødvendig med en viss form for fleksibilitet her. Mye av arealet i området bærer preg av slik blandet bruk som spesifisert. Det er ønske om å kunne legge til rette for noe mer næring knyttet til reiseliv/utleie.

I området KASV-1 er det muligheter for et større småbåtanlegg. Forutsetningen for at dette skal la seg gjøre er at det er mulig å få tilgang til området. Kommunen har i dag tilgang til sjøarealet fra land pga. at det er en brygge i området som har fungert som kai for ambulansebåt. Området vil være i umiddelbar nærhet til Herøy småbåthavn og området kan fungere til å tilrettelegge for gjestebrygge for besøkende til Herøy. Like i nærheten er det muligheter for å fylle drivstoff og det ligger også kolonialbutikker i umiddelbar nærhet/i kort gangavstand. Området har ikke begrensning i forhold til seilingshøyder eller dybder slik at det er mulig for også å la reisende som ankommer med seilbåter mv. å få kai plass ved besøk til Herøy.

# VOLUMSTUDIE





