



Saksframlegg

Saksnr:	Utval:	Dato	
	Formannskapet		
Sakshandsamar:	Rådmann	Sveinung Toft	
Avgjerslemynde:		Arkivnr.:	14/704
		Klassering:	

Framlegg til reguleringsplan bru over Masfjorden

Formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentlig ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10.

Det vert vist til planskildring, plankart og føresegner revidert 05.09.2017.

Rådmannen får fullmakt til å gjera mindre endringar i plankartet før dette går på høyring, om dette vert påkrevd av vegfaglege grunnar.

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta:

Kommuneplan for Masfjorden 2012 – 2024 vart vedteken i kommunestyret 31. mai 2012. Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er:

«Bru over Masfjorden innan 2020»

Prosjektet inneber å erstatte mellom Sandnes og Duesundøy med ny bru, og få ferjefri kryssing av Masfjorden for fylkesveg 570.

Framlegg til planprogram for bru over Masfjorden med Arealplan-ID 126620140002 vart handsama i formannskapet den 09.09.2014, sak 071/14. Vedtaket var samrøystes med følgjande tekst :

Framlegg til planprogram for områdeplan bru over Masfjorden vert i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-9, jf. § 4-1 sendt på høyring i 6 veker frå kunngjeringsdato. Same frist vert gjeve for å koma med innspel til planoppstarten.

Planprogram for reguleringsplan bru over Masfjorden vart endeleg godkjent i formannskapet den 10.02.2015 i sak 022/2015. Samstundes vart det vedteke å utvide planområdet, og denne utvidinga vart kunngjort 17.03.2015, med frist 2. mai for å koma med innspel. Føretaket ABO Plan & Arkitektur AS i samarbeid med konsulentføretaka ÅF Reinertsen AS og Sivilingeniør Helge Hopen AS vart i brev av 08.06.2016 tildelt planarbeidet for reguleringsplanen, og kunne hausten 2016 effektivt starta opp planarbeidet. Planområdet har vorte utvida to gangar til med brev til grunneigarar og offentlege

instansar m.v., mellom anna i kunngjering og brev den 1. september 2016, og det same den 08.06.2017. Den 5. juni 2017 vart det halde orienteringsmøte for alle grunneigarar innanfor planområdet, der kommunen la fram førebelse planskisser og orienterte om at hengebru ville verta vald, jf. alternative drøftingar om flytebru.

Fakta om planframlegget:

Framlegg til reguleringsplan er skildra utførleg i planskildringa dagsett 05.09.2017 som er vedlagd saka, og som viser følgjande hovudelement:

Bru:

Kryssing av Masfjorden med bru er planlagt som hengebru. Hengebrua har eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på ca 110 meter. Planlagt seglingsløp er på 80 meters breidde og 30 meters høgde. Vegen over hengebrua er planlagt med dimensjoneringsklasse H1 dimensjonert for 60 km/t og trafikkmengde på <4000 ÅDT etter vegnormal N100. Kjørebane får normalprofil på 7,5 meter og gang- og sykkelveg med breidde på 3 meter. På utsida av kjørebana og mot gang- og sykkelveg vert det etablert kjørestrekk rekkverk.

Brutårn er planlagt plassert i sjøkanten på begge sider av Masfjorden. Det er planlagt betong viadukter på begge sider av hengebrua med lengde på ca 50 meter på Masfjordnes og ca 80 meter på Skarvetangen. Forankringsklossar for berekabar er lagt på utsprengt bergflate. Forankringskammer er planlagt som utsprengte bergrom med støypt betongplate der spennarmeringa skal forankrast. Tilkomst til forankringskammer på Sandnes er etablert som tunnel frå Andvikvegen. Lengda på tilkomsttunnelen er ca 210 meter. På Skarvetangen er tunnel til forankringskammer planlagt vest for dagens ferjekai. Lengda på tunnelen er ca 160 meter. Hengebrua vil bli lyssett med veglys, flylys, seglingslys og merker.

Gang- og sykkelveg/fortau og gangareal:

Langs Fv 570 gjennom Sandnes sentrum til planlagt rundkjøring er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Frå rundkjøringa og langs Fv 374 Andvikvegen er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Tilførselsvegar til brua er regulert med gang- og sykkelveg med 3 meters breidd og 1,5 til 3 meters trafikkskilje mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Over planlagt bru er det regulert gang- og sykkelveg med 3 meters breidde. Gang- og sykkelvegen er skilt frå kjørebana med kjørestrekk rekkverk. Gang- og sykkelvegen vert avslutta mot regulert parkeringsplass på Duesundøy. På Duesundøy er det i tilknytning til busstopp regulert fortau som sikrar tilkomst til bustader og fritidsbustader.

På Duesundøy er det lagt til rette for busslommer med utbetningsstandard og venteskur. På Masfjordnes er det lagt til rette for kantstopp og venteskur. For tidsregulering av bussar på Masfjordnes er det lagt til rette for svingarm frå rundkjøring til eksisterande ferjekai.

Fylkesveg 570 gjennom Sandnes sentrum har dimensjonerande fart på 50 km/t, og fortauet er på grunn av bygningar på begge sider av vegen regulert som eit einseitig fortau på utsida. Deler av vegen er på grunn av tettstadmiljøet regulert med redusert køyrebanebreidde, for å få plass til fortauet.

Bygningar som kjem i konflikt med planframlegget:

Planforslaget medfører at fleire bygningar er i konflikt med planlagt veganlegg. Dette gjeld i hovudsak bygningar på Masfjordnes der det er oppført bygningar på neset der brutårn er planlagt plassert og på Duesundøy der planlagt spreiekammer til berekabel vil bli plassert. Følgjande bygningar er i planen vurdert å vere i strid med veganlegget, og vert føreslått kan rivast:

Gnr.	Bnr.	Type bygning
30	2,38	Fritidsbustad
30	34	Naust
30	26	Naust
30	36	Naust
30	13	Fritidsbustad, Naust
18	93	Fritidsbustad
18	97	Fritidsbustad

I tillegg får planen konsekvensar for fylgjande eigedomar:

- Gnr. 18 bnr. 99 utgår, vert regulert til anna veggrunn
- Tomt 35 og 36 i reguleringsplan for Duesund vert regulert til samferdselsformål.
- Gnr 18 bnr. 91, 92 og 94 får ein mindre reduksjon i arealet

Det ligg føre eiga konsekvensutgreiing dagsett 23.08.2017, som skildrar tre alternative bruløysingar, to variantar av flytebru og hengebru, samt alternativ 0 (eksisterande situasjon med ferje). Utgreiinga drøfter konsekvensar for trafikale tilhøve, landskapsbilete, nærmiljø/friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, naturressursar, skipstrafikk og regionale verknader. Utgreiinga er basert på utgreiingsprogrammet gjeve i godkjent planprogram for områdeplanen. Samla sett viser konsekvensutgreiinga at det er hengebrua av dei tre brutypene som vil få minst negativ konsekvens for dei ikkje prissette konsekvensane.

Ferjesambandet vert vurdert til å vere er ei stor barriere for vidare utvikling og vekst. Masfjordsambandet vil binde sama Masfjorden kommune og etablere ferjefri forbinding mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sør. I tillegg vil eitt ferjefri, gjennomgåande nord-sør samband som avlasting og omkøyringsveg for E39 redusere sårbarheiten i transportnettet.

Vidare peikar utgreiinga på at det i eit langsiktig perspektiv vil bru vere viktige rammeføresetnader for å utvikle næringslivet og stabilisere/auke folketalet. Trafikkanalysane syner eit potensiale for å firedoble trafikken mellom Masfjordnes og Duesund med fast vegsamband, og dette er ein indikator på at tiltaket vil gje store, positive regionale verknader.

Vidare er det utarbeidd eigen ROS analyse dagsett 05.09.2017, som tungt drøftar uønska hendingar som kan skje, og kva sannsyn og konsekvens det er for at hendingar kan oppstå.

Etter den gjennomførte risiko- og sårbarheitsanalyse er området vurdert som sårbart for følgjande tema:

Skredhendingar:

Deler av planområdet ligg i databasen til NVE innanfor aktsemdområde for skredhendingar. Geotekniske rapportar viser at det ikkje er spor etter nyare steinsprang i form av nyavløyste blokker, merker på trær, grave- og slagspor i marka. Det er heller ikkje observert flombekkeløp eller markerte erosjonsspor i terrenget. Ved gjennomført avbøtande tiltak, blir planområdet ikkje vurdert til å vera særleg utsatt for skredhendingar.

Utfylling i sjø

Deler av arealet i sjø kring brutårna på Masfjordnes skal fyllast ut med steinmassar. Arealet er planlagt å nyttast som riggområde under anleggsfasen. Utfylling i sjø må utførast slik at det ikkje er fare for setningar, forureining og biologisk naturmangfald.

Støy

Planlagt tiltak er venta å føra til ei auking i trafikkmengda i området, noko som kan medføre økt støy. Med auking i trafikkmengda må ein forvente meir enn ti lastebilpasseringar på nattestid, som ikkje er tilfellet for eksisterande situasjon. På Duesundøy vil det vere noko endring i støysituasjonen fordi vegen vert flytta nærare eksisterande bygg. På Masfjordnes vert ca 11 bustader/fritidsbustader råka av gul støysone ved maksimalt støynivå i framskriven situasjon. Bygg som vert råka ligg dels svært nær Fv 570. På Duesundøy vert ein fritidsbustad råka av gul støysone.

ROS-analysen kjem med forslag til avbøtande tiltak, og med desse utført vert ikkje planlagde tiltak i reguleringsplanen vurdert som særleg risiko.

Det er gjeve rekkjefølgjekrav før ulike tiltak kan gjennomførast eller starta opp. Dette er vist i føresegnene. Mellom anna er det krav om utbetring av fylkesvegen og bygging av fortau gjennom Sandnes sentrum.

Vurdering

Administrasjonen har vurdert planframlegget og meiner det i stor grad er i samsvar med dei målsettingar som var sett i planprogrammet, då dette var til endeleg handsaming den 09.09.2014 i formannskapet.

Planomtalen med konsekvensutgreiinga viser at planframlegget ikkje råkar viktige ålmenne interesser, kulturmiljø eller naturtypar eller artar av stor verdi. Administrasjonen kan så langt ikkje sjå at konsekvensutgreiinga har manglar, og reknar med at den offentlege høyringa vil avklara om dei ulike fagområda er tilstrekkeleg belyst/klarlagt. Størst konsekvens har planframlegget i høve til hytter og eigedomar sør på Duesundøy og ved brutårnet på Sandnessida.

ROS-analysen har basert seg på Statens Vegvesen sine akseptkriterier og viser at risikoen er akseptabel. Administrasjonen kan heller ikkje sjå at denne analysen har vesentlege manglar eller underkommuniserer noko som burde vore viktig å få fram.

Rekkjefølgjekravet om etablering av fortau forbi sentrumsområdet på Sandnes er eit svært viktig plangrep etter administrasjonen si vurdering. Det same gjeld ny rundkøyring sør for ferjekaien og gang- og sykkelevegen over brua, og elles på dei nye regulerte tilkomstvegane på fylkesveg 570.

På bakgrunn av vurderinga ovanfor meiner rådmannen at planframlegget har god kvalitet, og rår difor til at framlegget til områdeplan for bru over Masfjorden vert sendt til offentlig ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Så snart planen har vore på høyring vil saka koma opp att til 2. gangs handsaming i formannskapet, før planframlegg vert slutthandsama i kommunestyret seint i haust. Det vert lagt opp til folkemøte om planen i høyringsperioden.

Konklusjon

Rådmannen rår til at formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentlig ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Om Statens Vegvesen skulle koma med mindre korrigeringar til planframlegget før det er gått ut på offentlig ettersyn, rår rådmannen til at det i vedtaket vert gjeve administrativ fullmakt til gjera mindre endringar.

Ikkje vedlagte saksdokument:

Doknr	Type	Dato	Tittel på saksdokumentet
Doknr	Type	Dato	Tittel på journalpost

Vedlagte saksdokument:

Masfjordsambandet KU 23.08.2017	37378	06.09.2017
Risiko- og sårbarhetsanalyse 05.09.2017	37379	06.09.2017
Masfjordsambandet- Planomtale 05.09.2017	37370	06.09.2017
Reguleringsplan 1 av 2	37371	06.09.2017
Reguleringsplan 2 av 2	37372	06.09.2017
b1266_20140002 Datert 05.09.2017	37373	06.09.2017