

PLANINITIATIV FOR SAMFERDSLEPLANAR

Fv. 570 Risnes bru Ny brukonstruksjon

Reguleringsplan- detaljregulering



August 2024

Generelt om planinitiativet

Dette dokumentet skal saman med aktuelle vedlegg utgjera nødvendig grunnlag for å halde oppstartsmøte for nye samferdsleplanar. Innsendt dokument er å sjå på som førespurnad om oppstartsmøte. Det vert vist til «*Veileder for oppstart av reguleringsarbeid for samferdselsplanar*». Masfjorden kommune kan krevje anna nødvendig informasjon før utarbeiding av fagnotat og varsel om oppstart. Dette vert avklart i oppstartsmøtet.

Forslag til plannamn	Risnes bru
Bydel, gnr./bnr.	
Vegnamn	Fv. 570, Fensfjordvegen

1 INNHOLD

2	Hovudinnhaldet i planinitiativet	5
2.1	Bakgrunn for planinitiativet.....	5
2.2	Prosjektmål.....	7
2.3	Medverknad	7
2.4	Prinsippskisser	8
3	Planområdet – dagens situasjon	10
3.1	Planavgrensing	10
3.2	Kort utgreiing av området	10
3.3	Eksisterande kartleggingar	10
3.4	Veg- og trafikkfageleg forhold.....	11
4	Forholdet til overordna planar og retningslinjer	14
4.1	Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar	14
4.2	Kommuneplanens areal- og samfunnsdel.....	15
4.3	Kommunedelplan	16
4.4	Vedtekne reguleringsplanar i området.....	16
4.5	Reguleringsplanar under arbeid i nærområdet.....	16
5	Verknadar av planinitiativet	18
5.1	Landskap, omgjevnad og strøkskarakter.....	18
5.2	Auka trafikk og støy.....	20
5.3	Naturmangfald.....	20
5.4	Friluftsliv.....	20
5.5	Mobilitet	20
5.6	Geologi/geoteknikk	20
5.7	Kulturverdiar.....	20
5.8	Barn og unges interesser	21
5.9	Forhold for gåande, syklende og kollektivreisande.....	21
5.10	Konkurransforholdet mellom bil og miljøvenlege reiseformer	22
5.11	Trafikktryggleik	22
5.12	Universell utforming	22
5.13	Samfunnstryggleik og risiko	22
6	Konsekvensutgreiing (KU)	24

7	Framdrift og prioritering.....	25
7.1	Planlagt framdrift for planarbeidet.....	25
7.2	Overordna føringar/planar	25
7.3	Utbygging i offentleg regi PBL - § 12.3,	25
8	Vedlegg	27

2 HOVUDINNHALDET I PLANINITIATIVET

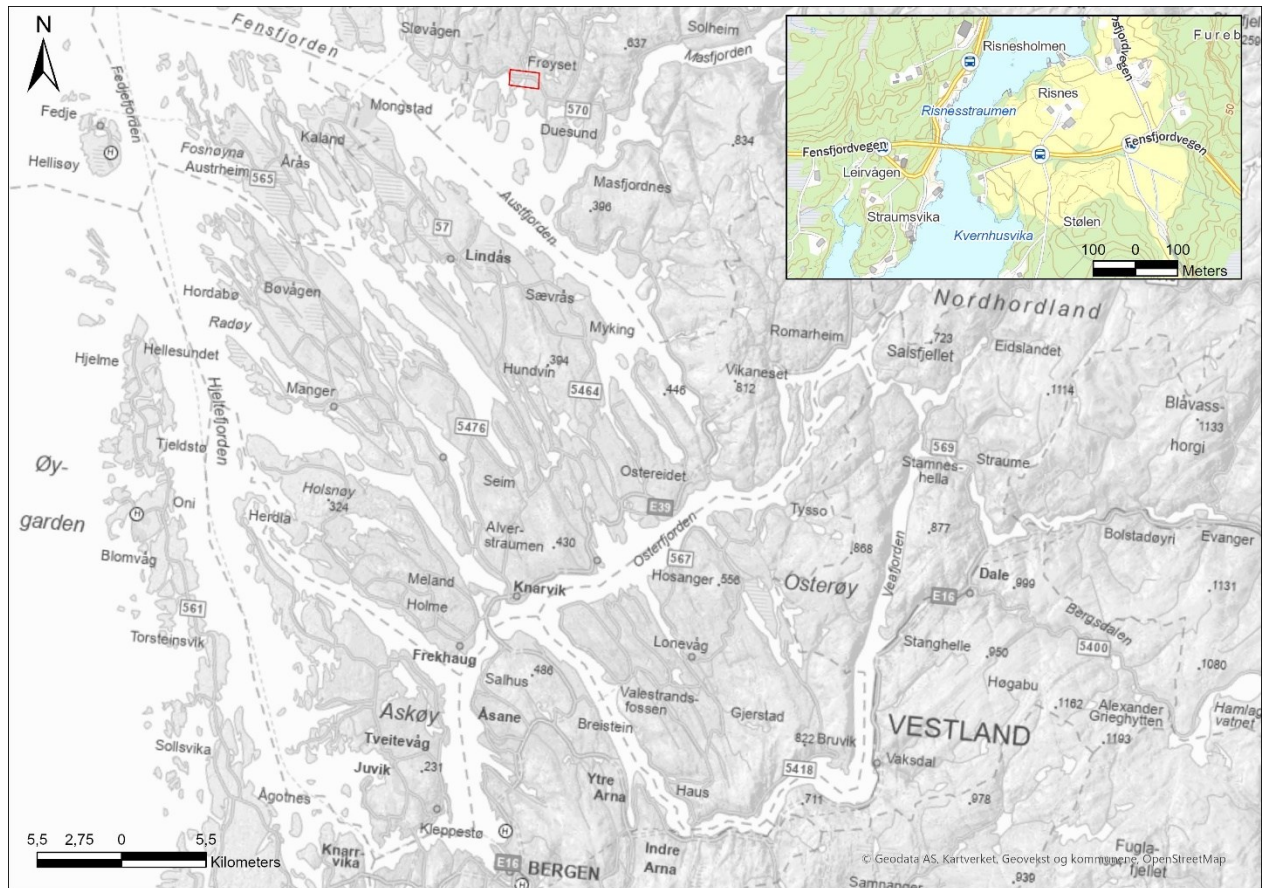
2.1 BAKGRUNN FOR PLANINITIATIVET

Risnes bru ligger på Fv. 570 i Masfjorden kommune, og kryssar Risnes straumen. Dagens bru, 12-1450 Risnes, er ei fritt frambygg-bru med hovudspenn på 66 m mellom søylene, total lengde er 103 meter. Brua var oppført og trafikkert i 1967.

Føremålet og bakgrunn med planarbeidet er å leggja til rette for ny bru som erstatning for eksisterande. For å minske belastninga på eksisterande konstruksjon, er vegen no innsnevra til eit køyrefelt over brua.



Figur 1 Dagens bru [Foto: Aas-Jakobsen]



Figur 2 oversiktskart

Det er utarbeida eit forprosjekt som har hatt som mål å utforme eit beslutningsgrunnlag for å kunne velje ny Risnes bru i aluminium, stål eller betong. Konsekvensar for klima, miljø, samfunn og økonomi er belyst saman med risiko og usikkerheit i dette forprosjektet.

Det er også utarbeida eit notat med formål å vurdere omkjøringsveg (rundt Sleire) med omsyn til lokalsamfunn, næringstransport, økonomi, natur og klimautslepp (vedlegg1). Kommunestyret i Masfjorden kommune gjorde eit vedtak basert på notatet (Rapport om *vurdering av alternative trasear for Risnes* (referansenummer 2024/917): «Kommunestyret rår til at Vestland fylkeskommune jobbar vidare med alternativ brutrassé 2, som er ny bru sør for eksisterande Risnes bru. Det må bli sett på om brua kan flyttas nærere eksisterande bru. Utvide reguleringsplanen til å inkludere avkjøring til Risnes Næringsområde og nytt kryss for avkjøring til Frøyset og Sleire. Framtidsretta bru med gang og sykkelveg», jf. Vedlegg1 *Saksprotokoll*.

Vestland fylkeskommune har bestemt å utarbeide reguleringsplan for etablering ny bru sør for eksisterende Risnes bru- i samsvar med vedtaket i Masfjorden kommune.

2.2 PROSJEKTMÅL

Det overordna målet med planarbeidet er å legge til rette for ei ny Risnes bru på fv.570 som erstatning for eksisterande.

Samfunn- og effektmål

- Betre framkomme og trafikktryggleik for alle trafikantar.
- Trafikksikre tilhøve for alle trafikantar over ny bru.
- Framkome for alle trafikantar og kjøretøy over brua (ikkje vektavgrensingar).
- Minst mogleg negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar.

Godkjent reguleringsplan som gir grunnlag for bygging, innanfor eit kostnadsspenn frå kr 120 til 160 millionar 2022-kroner. Vidare skal godkjent reguleringsplan gjennom planprosessen ha god forankring, både internt i VLFK og eksternt. Reguleringsplanen kan vise eit større område enn sjølve brua, og/eller fleire tiltak. Desse kan kuttast ved bygging dersom den totale kostnaden vert for høg, evt. finansierast gjennom andre finansieringskjelder.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planverk

Kommuneplanen sin arealdel 2018-2030, ID: 126620160004 ([Kommuneplanen](#)).

2.3 MEDVERKNAD

Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og samarbeid med interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, samt andre fagkunnige ved behov. Det skal i samarbeid med Masfjorden kommune leggjast plan for medverknad.

Barn og unge: Innbyggerdialog

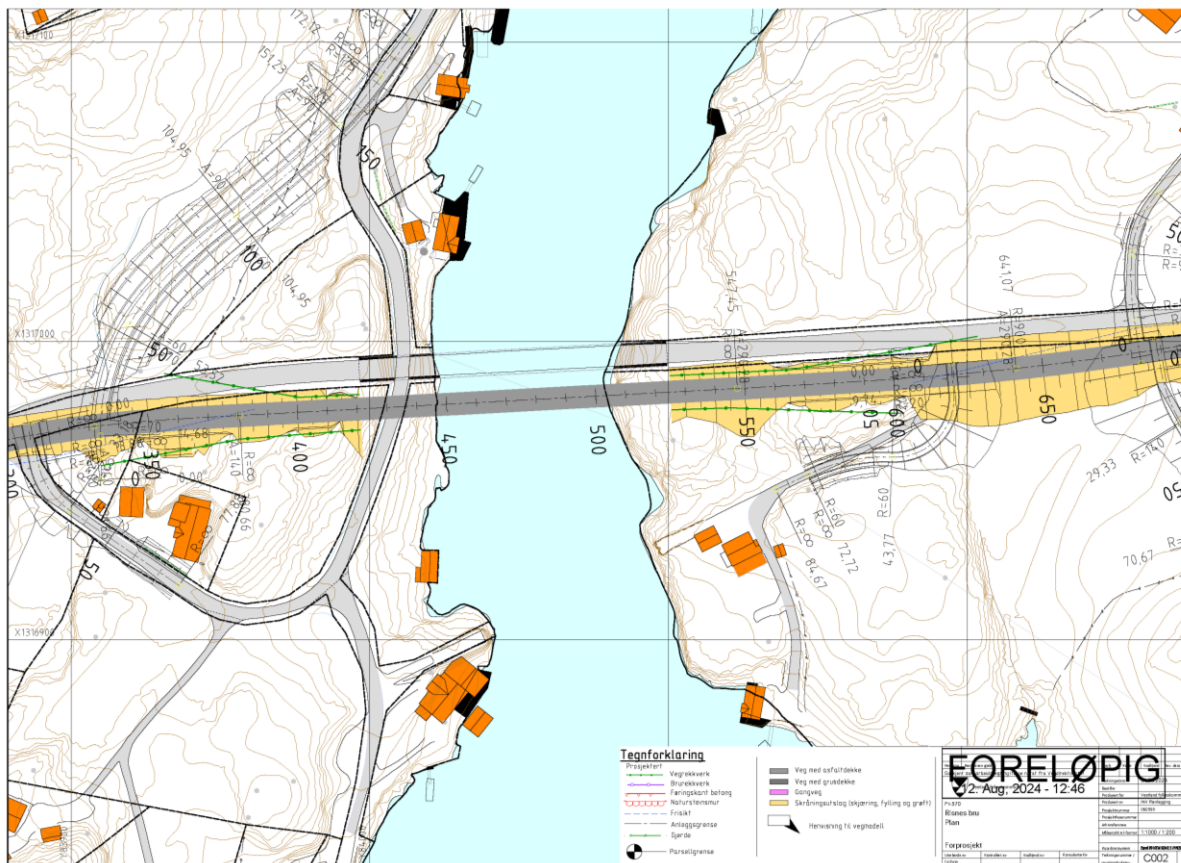
Grunneigare: Direkte brev, nabovarsling, møter med meir

Fagmynde: Samordning (VLFK) og direkte varslng

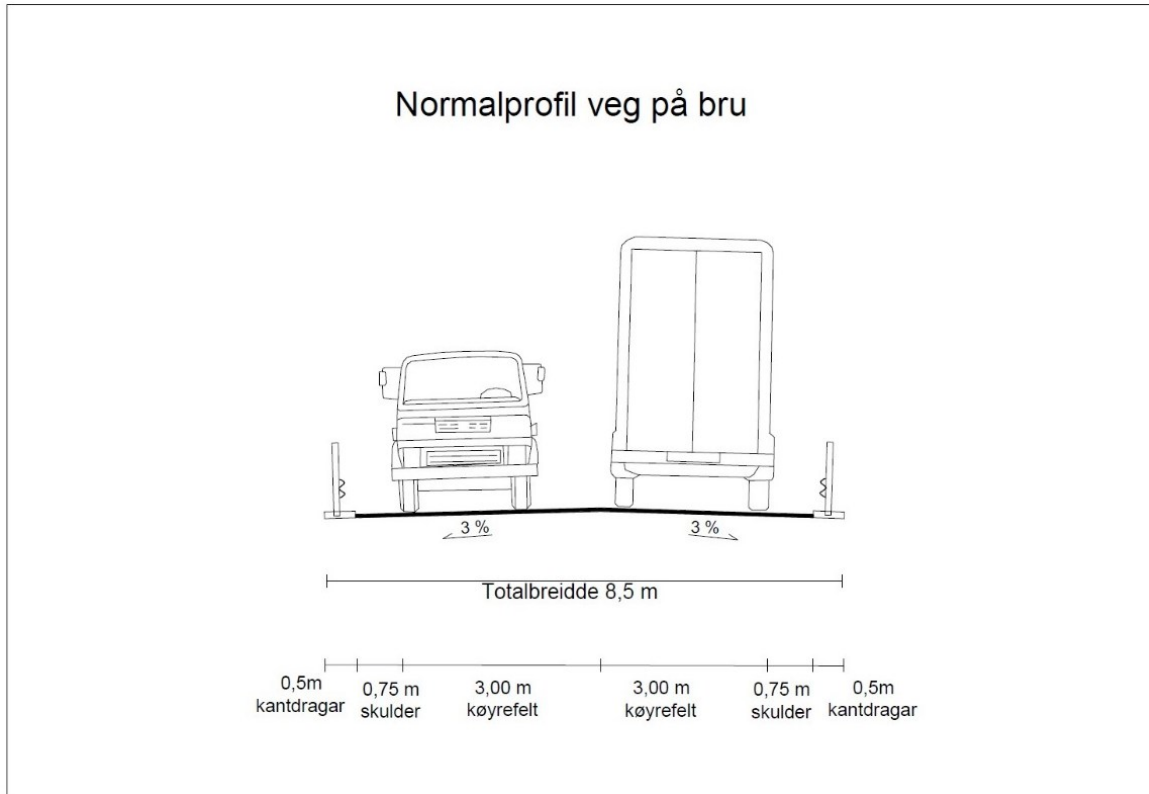
Fagkunnige: Møter med meir

2.4 PRINSIPPSKISSER

Figur 3 viser ei mogleg trasé for ny bru. Figuren er ei prinsippsskisse basert på krav frå handbok N100 med normalprofil som er vist i figur 4. Disse prinsippsskissene blir utgangspunkt for vidare planlegging av brua.



Figur 3 prinsippsskisse for mogleg ny brutrase. Merk også at det er medtatt eit nytt kryss-alternativ frå fv 5438-Sleirsvegen.

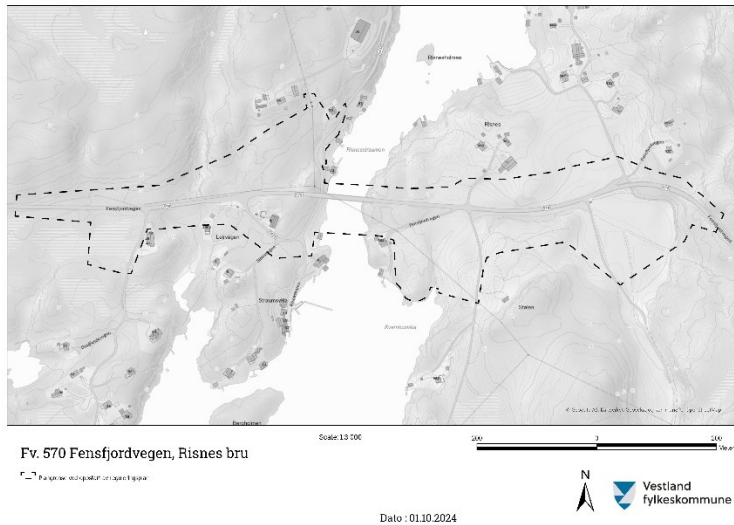


Figur 4 normalprofil av veg på bru

3 PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

3.1 PLANAVGRENSING

Foreslått område for planarbeidet er vist under. Eigedomane langs vegen som vert råka av tiltaket består hovudsakleg av private eigedommar, men også nokre offentlege.



Figur 5 Stipla svart linje er første utkast for varslingszone om oppstart av planarbeid

3.2 KORT UTGREIING AV OMRÅDET

Eigedommane i planområdet som blir råka av tiltaket, består av både heilårsbustadar og fritidseigedomar, jf. matrikkelen.

3.3 EKSISTERANDE KARTLEGGINGAR

Det er gjennomført 3 forprosjekt:

- Silingsrapport(vedlegg 1)
- Forprosjekt: Sakderegistreringar Risnes bru (vedlegg 2)

Ikkje vedlagt: Forprosjekt for siling av brualternativ, samt materialvalg er foreløpig, ferdig rapport skal leverast sep. 2024.

3.4 VEG- OG TRAFIKKFAGELEG FORHOLD

I dag er fartsgrensa 60 km/t på strekninga, men ved brua er den satt ned til 40 km/t på grunn av innsnevring av køyrefelt etter vedlikehaldsarbeid. Ved ny bru, vil heile strekket vere 60 km/t.

Omtrent 550 meter aust frå Risnes bru blir fartsgrensa 80 km/t.

Tabell 1 Vegdata for fv. 570 ved Risnes bru

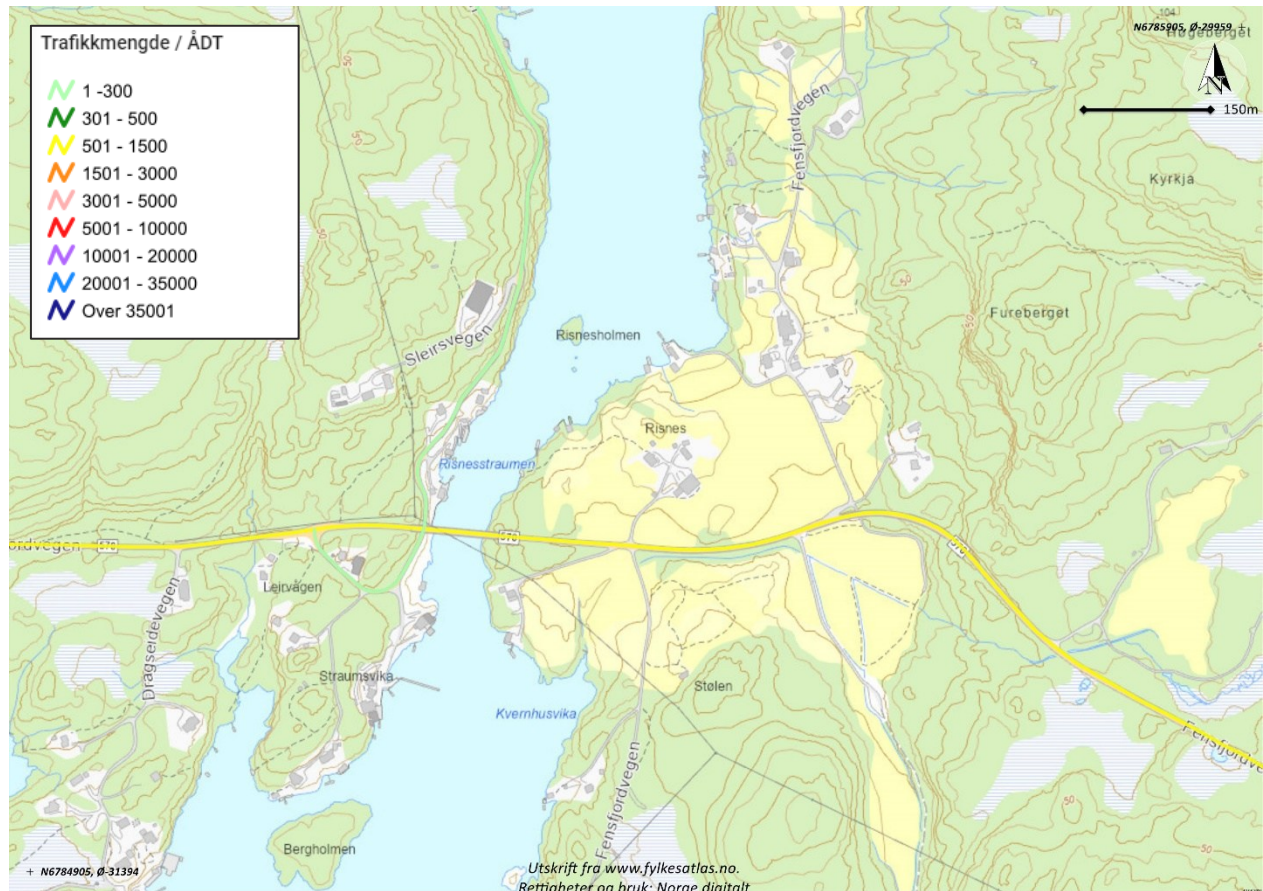
	Fv. 570
Vegklasse	L1
Normalprofil	7,5 m
Fartsgrense	60 km/t
ÅDT (2023)	850

Ved Risnes bru er den årlege gjennomsnittlege døgntrafikken (ÅDT) på 850. Vest for Risnes bru er trafikkmengda på fv. 570 (Fensfjordvegen) på 750.

På fv. 5438 (Sleirsvegen) er trafikkmengda på 250 frå krysset mellom fv. 5438 og 570 til Høgemark (Store Sleire), vidare er trafikkmengda på 100 fram til krysset med fv. 5436.

Trafikkmengda på fv. 5436 (Yndedalsvegen) er 250 mellom krysset med fv. 570 og krysset med fv. 5438. Alle talla er frå 2023 med grunnlag i både teljing og skjønn.

Det er i dag ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar. Det er tre busshaldeplassar innanfor planområde.



Figur 6 trafikkmengden på fv. 570 og fv. 5438

Det er utført enkle og grove utreikningar av transportveksten på fv. 570 basert på naturlig vekst på 1%.

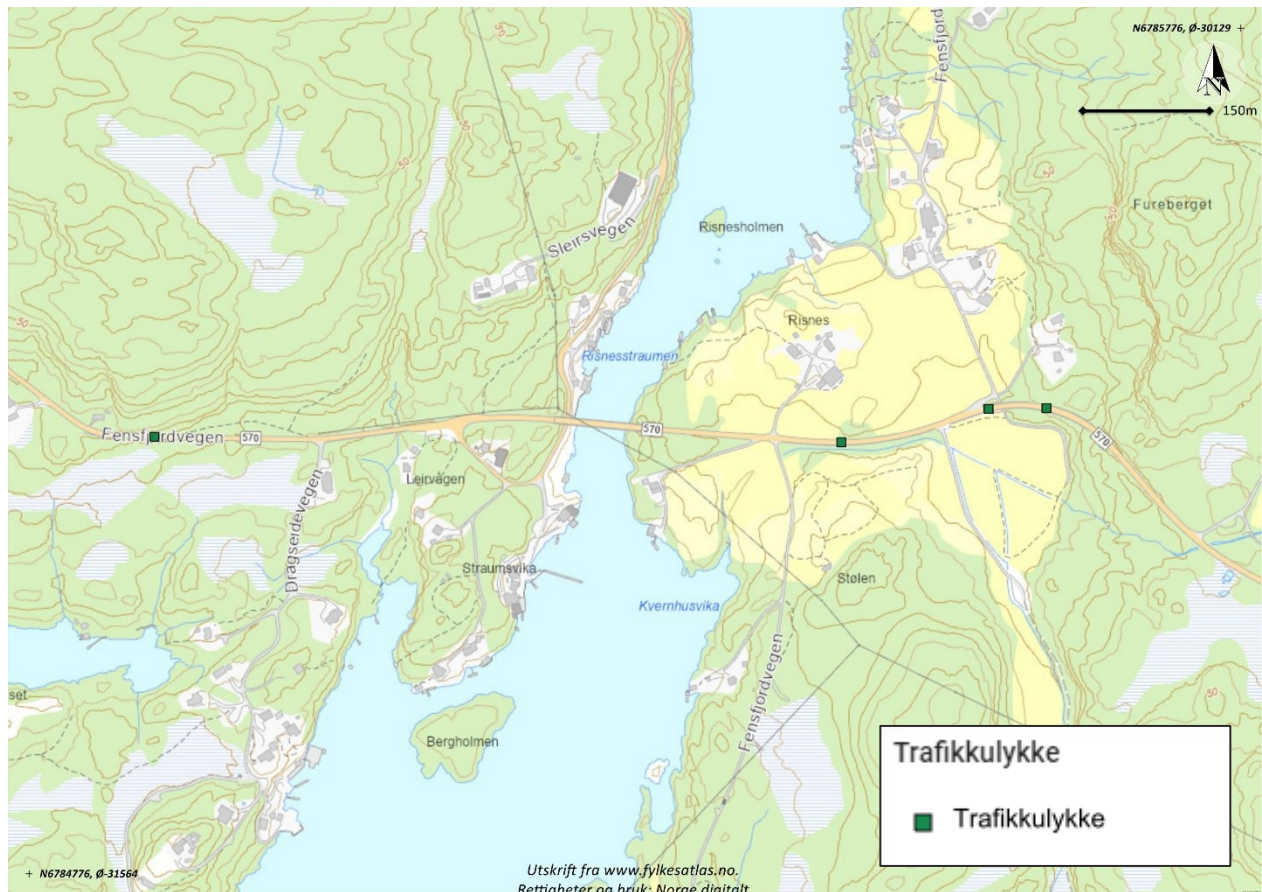
Tabell 2 viser eksisterande og dimensjonerande trafikkmengde

	ÅDT	ÅDT-L
Eksisterande (2023, telling og skjønn)	850	10 %
Dimensjonerande (2050, 1% økning pr.år, grove berekningar)	1 115	12 %

Som nemnt over vert ÅDT mindre vestover frå krysset med fv. 5438 til 750, men har same mengde lange køyretøy.

Innanfor planområde har det vert 5 registrerte ulykker på fv. 570. Dette gjelder utforkøyring- og møteulykker. Tre av ulykkene er frå før år 2000 og de to siste er frå 2001 og 2005. Dette kan ein sjå på figuren under. Det er ved punkt to frå vest at det er registrert to ulykker.

Ulykkespunkt er etter handbok V723 Analyser av ulykkesstader definert som «Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innanfor en strekning på 100 m». Etter definisjonen i handbok V723 er det ingen ulykkespunkt innanfor planområde.



Figur 7 registrerte ulykker på fv. 570 innanfor planområde (kjelde: fylkesatlas, data er frå NVDB)

4 FORHOLDET TIL OVERORDNA PLANAR OG RETNINGSLINJER

4.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP), REGIONALE OG LOKALE TRANSPORTPLANAR OG STRATEGIAR

I NTP er hovudmålet for trafikktryggleik å redusere transportulukker i tråd med nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i transportsektoren. I NTP 2018-29 er det òg etappemål med ambisjon om halvering av talet på drepne og hardt skadde i 2030 sett opp mot tal frå 2018.

RTP bygger vidare på måla i NTP. For Vestland er målet i RTP eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Regionale og kommunale planar og strategiar

Aktuelle regionale planar, strategiar og temaplanar for planarbeidet er:

- Utviklingsplan for Vestland 2020-2024
- Regional transportplan for Vestland 2022-2023
- Regional plan for klima 2022-2035
- Regional vassforvaltningsplan 2022-2027

Trafikksikringsplan 2021-2032 for Masfjorden kommunen ([trafikksikringsplan](#))

Kulturminne i Masfjorden 2019-2027 ([Kulturminne Masfjorden](#))

Anna aktuelt lovverk/retningslinjer

Aktuelt lovverk/retningslinjer som må følgjast ved planlegging og gjennomføring av prosjektet er mellom anna:

- Plan- og bygningslova
- Forureiningslova
- Kulturminnelova
- Vassressurslova

4.3 KOMMUNEDELPLAN

Arealplanid	Plannamn	Dato	Lenke til planarkiv
4634_126620060005	Kommunedelplan for Stordalen	03.02.2009	Kommunedelplan for Stordalen

4.4 VEDTEKNE REGULERINGSPLANAR I OMRÅDET

Under kan ein sjå ei liste over vedtekne reguleringsplanar i området/kommunen.

Reguleringsplanane i området er vedtekne i ulike tidsperiodar og nokre omfattast difor av tidlegare lover.

Tabell 4: Vedtekne planar i varslingsområdet for planarbeidet

Arealplanid	Plannamn	Dato for ikraftsetjing	Lenke
4634_126620120004	Torsvik, gnr 6 bnr 97 m/fl, Risnes Tomteområde, Dragseidevegen	22.02.2018	Torsvik
4634_2024001	Ytre Haugsdal bustadområde e2	07.05.2024	Ytre Haugsdal
4634_126620100001	Skjelsundet bustadfelt - e1	29.04.2010	Skjelsundet
4634_2021003	Hosteland Vest	14.12.2023	Hosteland Vest
4634_126620180002	Hosteland naustområde	18.06.2020	Hosteland naustområde
4634_126620130004	Hosteland sentrumsområde	18.06.2015	Hosteland sentrumsområde
4634_126620140002	Bru over Masfjorden	28.11.2017	Bru over Masfjorden
4634_126620090001	Hosteland Aust, e1	03.02.2009	Hosteland Aust, e1

4.5 REGULERINGSPLANAR UNDER ARBEID I NÆROMRÅDET

Reguleringsplanar under arbeid i Masfjorden kommune

Tabell 5: Reguleringsplanar under arbeid i nærområdet.

Arealpland	Plannamn	Dato	Lenke til Planarkivet
4634_20210004	Botneset		Botneset
4634_463420200004	Totland gnr 26 bnr 2 og 5 mfl		Totland gnr 26 bnr 2 og 5 mfl
4634_126620190002	Duesundøy felt N1		Duesundøy felt N1
4634_2023001	Skutevika		Skutevika

5 VERKNADAR AV PLANINITIATIVET

5.1 LANDSKAP, OMGJEVNAD OG STRØKSKARAKTER

Ny alternativ linje gjev mindre naturinngrep. Det skal veljast ein sikkerheitsavstand til eksisterande bru som minimaliserer terrenginngrep. Planlagt tiltak vil ikkje påverke fjernverknaden i større grad. All fundamentering av ny bru vil skje på berg, det er planlagt skånsom sprenging og uttak av masser.

Det estetiske inntrykket til ei bru er den totale opplevinga av brua for omgjevnadane for dei som passerer over eller under ei bru, eller ser den på avstand. Omgjevnadane er også dei som bur tett på ei bru, hus og hytter i nærheita. Om ei løysing er estetisk god eller ikkje er subjektivt. Det er likevel nokre kriteria som kan seiast å vere objektive og relevante for ein brukonstruksjon:

- Ein god balanse mellom kompleksitet og enkelheit, som ikkje gjev eit kaotisk inntrykk eller eit kjedeleg inntrykk, blir ofte ansett som estetisk godt.
- Funksjonelle løysingar med form som følger funksjon, er av stor betydning.
- Det er gunstig for dei fleste bruer å ha ein symmetrisk og svakt konveks form, noko som gjev både spenst og eleganse. Symmetriske løysingar er ofte estetisk gode.
- Prototypiske løysningar, typiske for sitt bruksområde, som er lette å forstå og igjenkjenne, og med klassiske, statiske system, er også av stor betydning.

Videre skal bruer harmonere med omgjevnadane, og naturen bør vere overordna byggverket eller eventuelt framhevast som ein kontrast til landskapet.



Figur 9 bru alternativ nr.1 frå forprosjekt (Aas- Jakobsen as)



Figur 10 bru alternativ nr.1 (fra forprosjekt Aas- Jakobsen as)

5.2 AUKA TRAFIKK OG STØY

Det vert ikkje auka motortrafikk og støy med bakgrunn i tiltaket som vert planlagt.

5.3 NATURMANGFALD

Brualterativ har tatt omsyn til fugl i området(ref. forprosjekt Aas- Jakobsen as)

5.4 FRILUFTSLIV

Me kjenner til at det er friluftsiinteresser i analyseområdet. Dette vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.5 MOBILITET

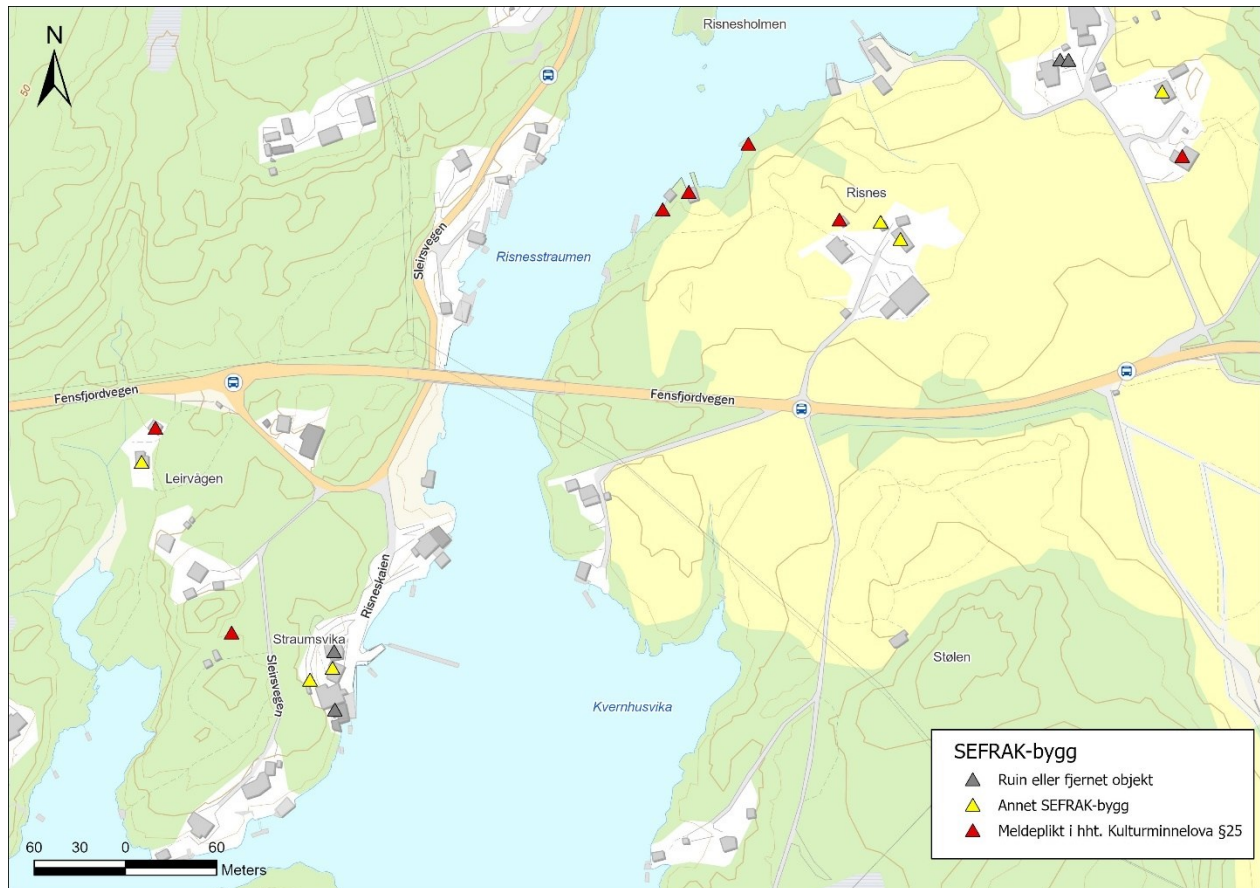
Dette vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.6 GEOLOGI/GEOTEKNIKK

Dette vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.7 KULTURVERDIAR

Det er ingen kjente kulturminne i analyseområdet, men en del SEFRAK bygningar. Kulturverdiar vert vurdert vidare i planarbeidet. (kilde: Fylkesatlas)



Kilde: fylkesatlas

5.8 BARN OG UNGES INTERESSER

Barn og unge sine interesser er eit viktig tema i all planlegging.

5.9 FORHOLD FOR GÅANDE, SYKLANDE OG KOLLEKTIVREISANDE

Det skal også leggjast til rette for universell utforming så langt det let seg gjera.

Eksisterande fylkesveg er smal, og ikkje tilrettelagt for gåande/syklande. Det er ikkje tilbod for mjuke trafikantar over brua i dag. Punktvis utbetring av eksisterande veg, og breiare bru over Risnes-straumen, vil gje betre moglegheit for sikker framkomst for gåande/syklande.

Foreløpig vurdering av ev. GS- trase på brua:

- Det er ikkje noko samanhengande GS veg før eller etter brua, eller planar for dette.
- Fartsgrense 60 km/t, ÅDT ca. 800, føringsbredde på 7.5m og god sikt på strekket. Vurderer behovet som minimalt.

- GS trase over bru med fartsgrense over 50 km/t krever separat trase, altså avskilt med rekkverk. Dette er kostbart og vil auke bredda på brua frå 7.5m til 10. Kostnadsestimat vis at det vil gje ein meirkostnad på brukonstruksjonen med ca 10 millionar.

5.10 KONKURRANSEFORHOLDET MELLOM BIL OG MILJØVENLEGE REISEFORMER

Utskifting av eksisterande bru vil ikkje ha nokon verknader for dette forholdet.

5.11 TRAFIKKTRYGGLEIK

I planarbeidet vert trafikktryggleik et tema. Ny bru langs vegen, vil betre framkomst og trafikktryggleik. Det blir ikkje tilrettelagt for eige fortau/sykkelveg langs Fensfjordvegen i planen, men utviding av bredde på dagens veg vil betre tryggleiken for lokale brukare i området.

Universell utforming vil vera ein raud tråd gjennom planarbeidet.

Planarbeidet vil ha positiv verknad på trafikktryggleiken. Eit mål med planarbeidet er å betre forholda for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk.

5.12 UNIVERSELL UTFORMING

Planarbeidet skal vurdere universell utforming.

5.13 SAMFUNNSTRYGGLEIK OG RISIKO

Det vert utarbeidd eigen ROS-analyse i tråd med plan- og bygningslova.

KLIMA

Det vert utarbeida og gjennomført klimavurderingar for prosjektet i høve til gjeldande krav i VLFK og Masfjorden kommune. Dette inneber klimagassutrekningar og rapport, samt vurdering av utsleppsreducerande tiltak. Eventuell føring for byggefasen vert vurdert som krav i føresegner.

Det ligg føre estimerte grove klimagassutslipp i rapport for omkjøringsveg basert på mengdeutrekningar. Det er i hovudsak nytta standard bransjeverdier i VegLCA, samt nokon prosjektspesifikke transportdistansar og materialutslipp.

Seglingshøgd

Seglingshøgd for dagens bru er 9 meter målt frå nivå for høgste astronomiske tidevatn (HAT). Kystverket har uttalt at dersom eksisterande bru skal fjernast og erstattast med ei ny, så anbefalast det å drøfte om det er interesse eller potensiale for næringsutvikling på areala lengre inn i sundet, forbi brua, som kan ha behov for høgare vertikalklaring. Masfjorden kommune, ved assisterande rådmann Sveinung Toft, har vurdert behovet som lite sannsynleg med omsyn til framtidig næringsutvikling innanfor brua. Seglingshøgd for ny bru er difor bestemt til å vere tilsvarande som i dag, med 9 m. Bredde av seglløpet skal vere minst 2,5 x vertikal klaring, altså 22,5 m, og skal plasserast der djupna i seglløpet er best.

Antatt havnivåendring for Masfjorden for år 2090 er 69 cm [23]. Dette inkluderer ei eventuell landheving.

Havnivåendring er det etter ønske frå Vestland Fylkeskommune ikkje tatt omsyn til, slik at seglingshøgd er bestemt ut frå dagens havnivå.

Kraftliner

Det går kraftlinjer over eksisterande bru. Vestland Fylkeskommune har bestemt at desse ikkje skal vere førande for val av bruløysinga eller vegtrasé, og at linja skal flyttast dersom den kjem i konflikt med rivinga av eksisterande bru eller bygging av ny bru.

6 KONSEKVENSGREIING (KU)

Planen er ikkje omfatta av forskrifta om konsekvensutgreiing. Sjå vedlegg for grunngjeving.

7 FRAMDRIFT OG PRIORITERING

7.1 PLANLAGT FRAMDRIFT FOR PLANARBEIDET

Dato for oppstartsmøte	Haut 2024
Varsel om oppstart av planarbeid/planprogram	Haut 2024
Oversending av planprogram	Ikkje behov
Fastsett planprogram	Ikkje behov
Høyring og offentleg ettersyn av planutkast	Vår 2025
Oversending til kommunal handsaming	Sommar 2025
Vedtak	2025

7.2 OVERORDNA FØRINGAR/PLANAR

Tiltaket er prioritert, jf. *Risnes rapport skaderegistrering*, vedlegg 5. Rapporten konkludera med anbefalt utskifting, levetid fram til 2035, men det er også avhengig av på om trafikksituasjonen over brua i dag vil kunne fungere med eit køyrefelt.

7.3 UTBYGGING I OFFENTLEG REGI PBL - § 12.3,

Paragrafane regulerer saksbehandlninga ved utarbeidinga av planer som ikkje er initiert av kommunen sjølv, men av statlege eller fylkeskommunale myndigheiter i forbindelse med offentlege bygg og anlegg.

Når det gjelder dei overordna måla for planpolitikken, framhev den siste stortingsmeldinga om planlegginga (St.meld nr. 29 (1996-97) *Regional planlegging og arealpolitikk*) at følgjande omsyn skal takast ivare i planlegginga med sikte på å:

- sikre samfunnet areal til utbyggingsformål
- finne løysningar som sikrar kostnadseffektivitet
- ivareta omsynet til helse, trivsel og levekår

- sikre økologisk berekraftig utvikling
- ivareta biologisk mangfold
- redusere behovet for bilbruk i dagleglivet
- integrere estetiske omsyn, landskaps- og kulturminne
- legge til rette for rekreasjon og friluftsliv
- ivareta behova til grupper med spesielle arealbehov

Følgende omsyn er spesielt framheva:

- omsynet til biologisk mangfold
- omsynet til utbyggingspolitikk og transportsystem
- omsynet til jordvern
- omsynet til estetikk og landskapsbilde
- omsynet til funksjonshemma

8 VEDLEGG

1. *Vurdering av KU*
2. *Forslag til planavgrensing for varsel om oppstart, PDF-format*
3. *Forslag til planavgrensing for varsel om oppstart, SOSI-format*
4. *Rapport omkjøringsveg , 2024*
5. *Rapport skaderegistreringer Risnes bru*