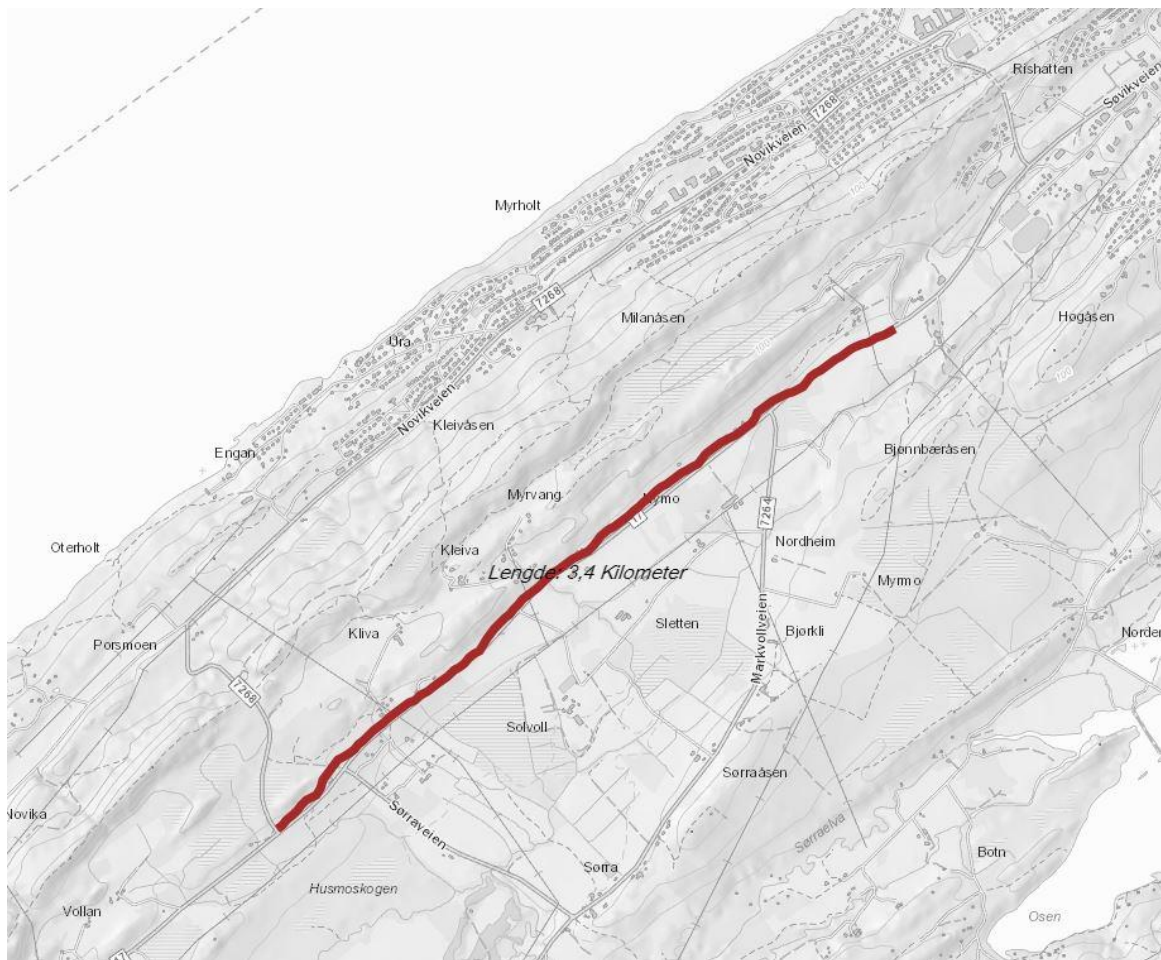


Planbeskrivelse

Detaljregulering for gang- og sykkelveg Radåsen - Kleivskaret



Nasjonal arealplan-ID: 20120038

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen:

15.04.2020 (rev etter Offentlig høring)

Dato for godkjenning av Kommunestyret: 20.05.2020

Innholdsfortegnelse

1. SAMMENDRAG	3
Nøkkelopplysninger	3
2. BAKGRUNN.....	4
2.1 Planområdet og planavgrensning.....	4
2.2 Målsetning med planarbeidet.....	4
3. PLANPROSESSEN	5
3.1 Konsekvensutredning (KU).....	5
3.2 Innspill.....	5
4. PLANSTATUS OG RAMMER FOR PLANARBEIDET.....	6
Overordnede planer	6
Gjeldende reguleringsplaner	6
5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET -	7
5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	7
5.2 Eiendomsforhold	7
5.3 Landskap og topografi.....	8
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	8
5.5 Naturmangfold.....	8
5.6 Trafikkforhold	8
5.7 Teknisk infrastruktur	8
5.8 Grunnforhold	8
6. PLANFORSLAGET.....	9
6.1 Gang og sykkelveg- standard	9
6.2 Alternativ	10
7. Virkninger av planforslaget.....	12
8. Sammendrag av innspill.....	15
9. Eiendomsforhold og grunnerverv.....	19
Vedlegg	19

1. SAMMENDRAG

Alstahaug kommune har utarbeidet reguleringsplan for gang og sykkelveg langs fv. 17 for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende i området. Etablering av gang- og sykkelveg vil videre gi mulighet for å realisere utbygging av nye boligområder, avsatt til fremtidig bolig i kommuneplanens arealdel. Prosjektet er i tråd med overordna planer for å fremme økt bruk av gange og sykkel som fremkomstmiddel, og vil være med å bidra til å fremme god folkehelse.

Nøkkelopplysninger

Stedsnavn og adresse	Fv. 17 Radåsen - Kleivskaret
Berørte eiendommer	38/538, 38/227, 38/188, 38/551, 38/687, 38/1227, 38/1228, 38/533, 38/411, 38/217, 38/356, 32/10, 32/22, 32/6, 32/27, 32/8, 32/20, 32/3, 32/24, 32/1, 32/2, 32/25, 32/26, 32/19, 32/11, 33/11
Gjeldende planstatus	(Kommuneplanens arealdel) Samferdsel, Landbruks-, natur- og friluftsmål
Forslagsstiller	Alstahaug kommune
Ny plans hovedformål	Offentlig vegformål, G/S-veg
Planområdets areal i daa	98 daa
Grad av utnytting	Ikke relevant
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyde, o.l)	Erverv av eiendom, jordvern
Foreligger det varsel om innsigelse	Mottatt innsigelse ved tidligere høring
Konsekvensutredning	Nei

2. BAKGRUNN

2.1 Planområdet og planavgrensning

Vegstrekningen som reguleres ligger mellom Rådåsen og Kleivskaret, langs fv.17. Dette utgjør en strekning på ca. 3,5 km. Det er gjort noen mindre justeringer av planavgrensningen i forhold til det som var varslet i planoppstart. Høring av planforslag vil også anses som en høring av utvidet planavgrensning.

2.2 Målsetning med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs en svært trafikkert del av fv. 17. Gang- og sykkelveg vil trygge skoleveg, samt at den vil kunne inngå som del av en større rundturløype, via Åsen. Videre vil etablering av gang- og sykkelveg gjøre det mulig å realisere utbygging av boligområder som er planlagt i kommuneplanens arealdel.



FIGUR 1 MÅLET MED PLANARBEIDET ER Å FÅ ETABLERT GANG- OG SYKKELVEG PÅ EN TRAFIKKERT OG TRAFIKKFARLIG STREKNING.

3. PLANPROSESSEN

Planforslaget er utarbeidet med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-3. Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert igangsatt i Helgelands Blad den 28.03.15. Varsel om oppstart ble samtidig sendt til offentlige instanser, grunneiere og andre berørte. Planen er bearbeidet etter første gangs offentlig ettersyn og lagt frem til ny 1. gangs behandling

2015	Vedtak om oppstart av planarbeid	19.03.15, sak 13/15
	Varsel om oppstart	28.03.15
	1.gangs behandling i planutvalget	29.10.15, sak 38/15
	Offentlig ettersyn	04.11.15 – 28.12.15
2020	Ny 1.gangs behandling i planutvalget	07.02.2020
	Offentlig ettersyn	12.02.2020 – 01.04.2020
	2.gangs behandling i planutvalget	15.05.2020
	Endelig vedtak kommunestyret	20.05.2020

3.1 Konsekvensutredning (KU)

Tiltaket er vurdert til ikke å være konsekvensutredningspliktig, jf. Forskrift om konsekvensutredninger.

3.2 Innspill

Etter offentlig høring med merknadsfrist 01.04.2020 er det mottatt innspill fra Nordland Fylkeskommune, Fylkesmannen i Nordland, Øvre Kleiva Velforening, grunneiere Radåshøgda , Rødt Alstahaug, Statens vegvesen. Sammendrag av innspill og kommunens kommentarer kan ses i kap. 8.

Etter varsel om oppstart i 2015 kom det inn 5 innspill og merknader. I forbindelse med offentlig høring i 2015 mottok kommunen 6 innspill, Statens vegvesen hadde en høringsuttalelse med innsigelse. Se saksfremlegg og planbeskrivelse fra offentlig ettersyn for innhold i innspillene og hvordan de er svart ut og ivaretatt i planarbeidet.

4. PLANSTATUS OG RAMMER FOR PLANARBEIDET

Overordnede planer

Planarbeidet er i tråd med overordnet plan, kommuneplanens arealdel, og gitt prioritet i trafiksikkerhetsplan.

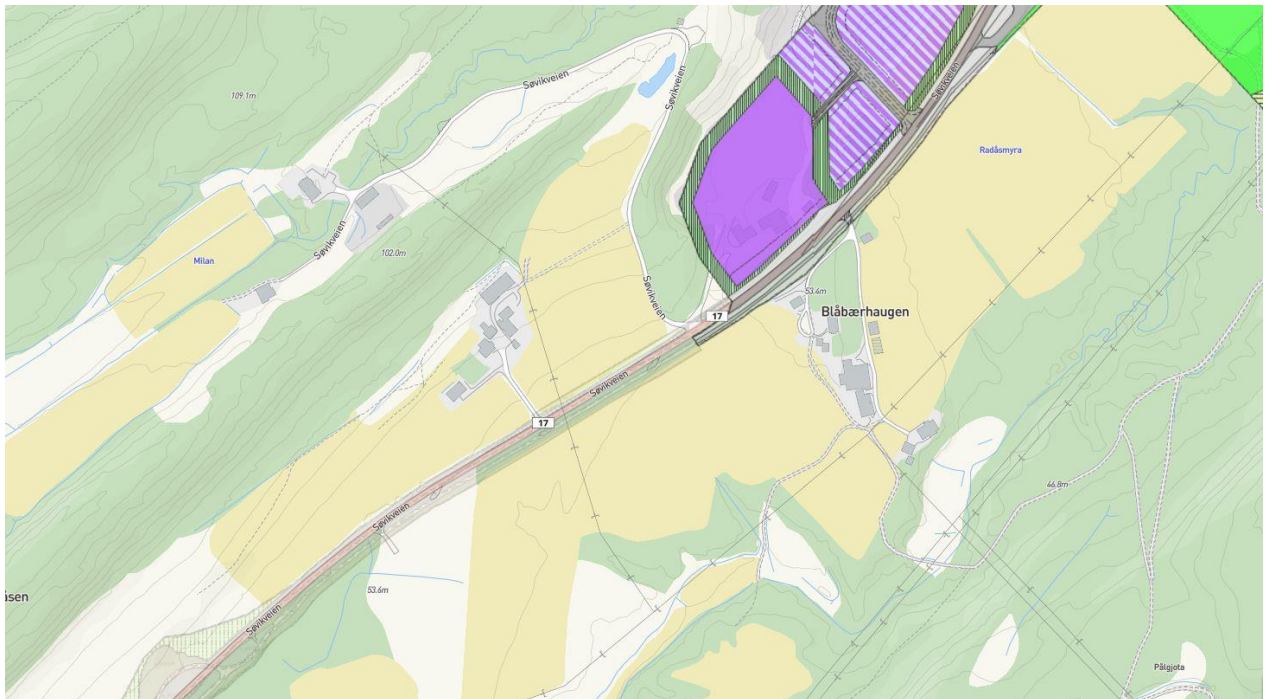
I regional transportplan Nordland 2018-2029 er prosjekt Fv17 Blåbærhaugen – Kleiva lagt inn i handlingsprogrammet for perioden 2022-2029. (Tilrettelegging for gående og syklende)

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er ikke detaljregulert.

Tilgrensende reguleringsplan

Radåsmyra, planid 504264 er tilgrensende reguleringsplan i nord. Planen ble vedtatt i 2002 og har innregulert en gang- og sykkelvei som fortsetter sørover i planforslaget.



FIGUR 2 KARTUTSNITT SOM VISER DETALJREGULERING RADÅSMYRA, PLANID 504264. (PLANFORSLAG VISES SVAKT I KART)

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET - EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

De arealene som omfattes av planområdet er i dag hovedsakelig dyrka mark, skog og beiteområder. Det er bebyggelse langs deler av vegstrekningen.

5.2 Eiendomsforhold

Følgende eiendommer omfattes:

1820-38/538

1820-38/227

1820-38/188

1820-38/551

1820-38/687

1820-38/1227

1820-38/1228

1820-38/533

1820-38/411

1820-38/217

1820-38/356

1820-38/356

1820-32/10

1820-32/22

1820-32/6

1820-32/27

1820-32/8

1820-32/20

1820-32/20

1820-32/3

1820-32/24

1820-32/1

1820-32/2

1820-32/25

1820-32/26

1820-32/19

1820-32/11

1820-33/11



FIGUR 3 GANG- OG SYKKELVEGEN ER LAGT PÅ SAMME SIDE SOM RADÅSMYRA FRAM TIL MARKVOLLVEIEN.

5.3 Landskap og topografi

Landskapet langs traséen er variert med preg av skog og landbruksvirksomhet. Eksisterende vegtrasé er et markert landskapselement.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket berører ingen kjente kulturminner

5.5 Naturmangfold

Det er ikke kartlagt spesielt verdifullt naturmangfold i nærhet til vegstrekningen. Ingen spesielle naturverdier i tilknytning til planområdet.

Planen berører vannforekomsten Sørraelva. Miljøtilstanden, økologisk tilstand er registrert som *Moderat* i <https://www.vann-nett.no/portal/>

5.6 Trafikkforhold

Det er stor trafikk langs fv.17. Veien hadde i 2016 en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1950 kjøretøy. Vegen er nasjonal turistveg.

5.7 Teknisk infrastruktur

Langs fv.17 ligger det kommunalt VA-anlegg. Det ligger blant annet en overvannsledning som må legges noe om som følge av tiltaket.

5.8 Grunnforhold

Det er ikke gjort grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Da tiltaket skal etableres langs en eksisterende vegtrasé, forutsettes det at kunnskapsgrunnlaget om grunnforholdene er tilstrekkelig.

6. PLANFORSLAGET

I planforslaget er det foreslått gang- og sykkelveg som går parallelt med fv.17. Traséen er lagt på samme side av fv.17 som Radåsmyra fram til Markvollvegen. Her krysser gang- og sykkelvegen fv.17 gjennom kulvert, og i noen hundre meter er traséen lagt i eksisterende kombinerte avkjøringsveg/ gang- og sykkelveg. Herfra og til Kleivskaret er gang- og sykkelvegen lagt på nordsiden av kjørevegen.

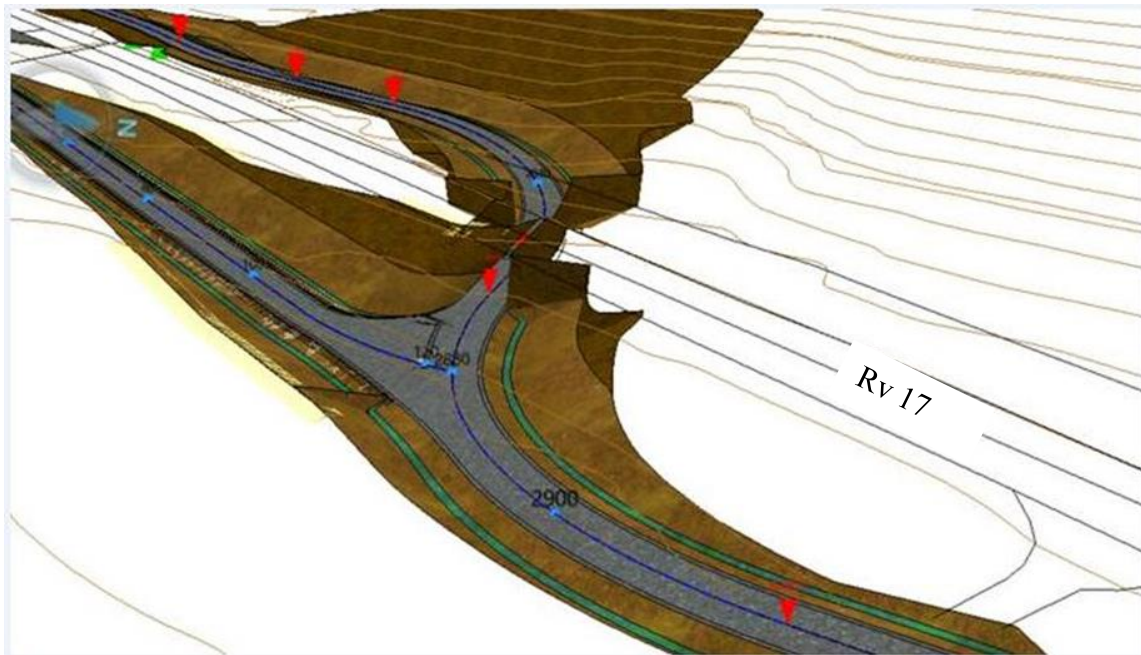
Det er ikke optimalt at gang- og sykkelvegen må krysse fv.17, men kryssing er nødvendig ut fra funksjonelle og terrengmessige årsaker.

6.1 Gang og sykkelveg- standard

Reguleringsplan er tegnet på bakgrunn av vegmodell utarbeidet av Asplan Viak AS.

Løsninger er i henhold til Håndbok N100 Veg- og gateutforming. Under ses punkter som er lagt til grunn:

1. CL på G/S-veg er lagt slik at det er en avstand på 3 m mellom veg (uasfaltet skulder) og G/S-veg.
2. Det er prosjektert med fall på 3 % på G/S-veg.
3. Minste horisontalradius iht. HB er 40 m.
4. Minste vertikalkurveradius er 50 m og dette er tilfredsstillt langs hele strekningen.
5. G/S-veg er lagt generelt 30-50 cm høyere enn FV. Tilpasninger er gjort i vertikalgeometrien for å treffe eksisterende avkjørsler.
6. G/S-veg er trukket 5 meter inn i avkjørsler, som krav i HB N100.
7. Det er tegnet bussholdeplasser med dimensjoner 25+30+20 meter. Det er satt av areal på alle bussholdeplassene for plattform (o_SF) med størrelse 4x20 m.
8. G/S-veg har en regulert bredde på 3,5 m. I kulvert har den en bredde på 4 m.



FIGUR 4 G/S – VEG I KULVERT. UTSNITT AV VEGMODELL

6.2 Alternativ

Alternative traseer for gang- og sykkelveg er ikke vurdert, da vurderingen er gjort i overordnet plan.



FIGUR 5 GANG - OG SYKKELVEG VIL KRYSSER FV. 17 I KULVERT NORDØST FOR VEGKRYSSET TIL MARKVOLLVEIEN



FIGUR 6

7. Virkninger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og hensyn til omliggende bebyggelse	Tiltaket vil få liten virkning på det eksisterende landskapet. G/S-vegen vil forsterke vegen som sentralt element.
Kulturminner og kulturmiljø	Tiltaket berører ingen kjente kulturminner.
Infrastruktur, kommunikasjon, transport, transportproduksjon, trafiksikkerhet	Tiltaket vil ha stor betydning for trafiksikkerheten langs den mye trafikkerte fv.17. For myke trafikanter vil det bli langt tryggere å ferdes langs vegstrekningen. Det er planlagt for undergang som forbinder gang- og sykkelveier (planskilt kryssing av fv.17). Utbygget tiltak vil ikke gi negative konsekvenser for fremkommelighet, bare positive.
Klima, havnivåstigning, energi og vann	Vannforekomsten Sørraelva berøres av planen og ved utbygging av tiltak. Vannforekomsten er i risiko for å ikke nå miljømålet om god kjemisk og økologisk tilstand innen 2021. Kommunen har vurdert at tiltaket har stor samfunnsnytte og fysisk endring av bekker er mindre. Avbøtende tiltak kan vurderes i Ytre miljøplan i byggefasen.
Støy og forurensing	Ingen konsekvenser
Befolkningens helse, rekreasjon	Befolkningen får mulighet til å ferdes tryggere på sykkel og til fots langs den aktuelle vegstrekningen. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter, vil sannsynligvis bidra til at flere går og sykler i området, både sommer og vinter.
Barn og unge - herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder.	Barn og unge kan ferdes tryggere langs fv.17 når tiltaket er blitt realisert.
Jord- og skogbruk	Tiltaket berører jord- og skogbruksarealene langs traséen i liten grad.
Næringsliv og sysselsetting	Ingen konsekvenser av betydning
Tilgjengelighet (og universell utforming)	Tiltaket vil ha muligheter til å utformes slik at det er tilgjengelig for alle.
Hvordan påvirker planforslaget bosettingsmønsteret i kommunen	Tiltaket gir muligheter for utbygging langs fv.17 i tråd med gjeldende kommuneplan.

Hvordan forholder planforslaget seg til kommunens by- eller bygdestruktur	Tiltaket vil gi muligheter for en utvikling av boligbebyggelse langs fv.17.
Utbyggingsavtaler	Dette er ikke aktuelt. Gjennomføringsavtale med byggherre må på plass.
Økonomiske konsekvenser for kommunen	Tiltaket forutsettes finansiert fra fylkeskommunen med en egeninnsats fra Alstahaug kommune.
Forholdet til naturmangfoldloven	Naturmangfoldloven § 7 krever at prinsippene i naturmangfoldloven (nml) §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Det skal fremgå av beslutningen hvordan disse prinsippene er tatt hensyn til og vektlagt i vurderingen av saken. Det betyr at det skal vises hvilken vekt §§ 8-12 har blitt tillagt og hva det har hatt å bety for utfallet i saken. Kravet i nml § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er oppfylt. I planbeskrivelse er eksisterende informasjon samlet inn og vurdert. Det er konkludert med at planforslaget ikke kommer i konflikt med prinsippene i nml.
Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS- analyse	ROS-analysen har ikke avdekket risiko- og sårbarhetsforhold som gjør planområdet uegnet for utbygging. Se vedlagt rapport.
Samlet vurdering av planforslaget	Planforslaget er vurdert å være svært positivt for kommunen.



FIGUR 7 GANG- OG SYKKELVEGEN VIL VÆRE ET GODT TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK.



FIGUR 8 RADÅSHØGDA

8. Sammendrag av innspill

Det er mottatt 7 innspill etter offentlig høring

Avsender	Oppsummering merknader	<i>Kommunens kommentar</i>
Nordland Fylkeskommune	<p>Det planlagte tiltaket ligger delvis på vår eiendom. Derfor krever vi at det foreligger en detaljert byggeplan, godtatt av oss, før tiltaket skal gjennomføres. Det må også foreligge en gjennomføringsavtale mellom oss og utbygger før tiltaket skal gjennomføres. Vi krever at dette tas opp som en rekkefølgebestemmelse.</p> <p>Før arbeidet med byggeplanen starter er det nødvendig å gjøre grundig forarbeid i marka. Her må det gjøres grunnundersøkelse, og nøyaktig kartlegging av alle tekniske anlegg som berøres.</p> <p>Det er uheldig å lede mye trafikanter lengre veg enn nødvendig, se og uttalelse fra Statens vegvesen, datert 18.feb 2020.</p> <p>Vannforvaltning- vannmiljø: Planen berører vannforekomsten Sørraelva. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at kommunen må vurdere om vannforskriften § 12 kommer til anvendelse i saken. Vi anbefaler å kontakte lokal vannområdekoordinator for spørsmål og veiledning.</p>	<p><i>Prosjektet vil ha en gjennomføringsavtale mellom Nordland Fylkeskommune og byggherre. Tekniske detaljerte byggeplaner og spesifikasjoner for prosjektet vil tas inn i denne avtalen. Rekkefølgebestemmelse er tatt inn.</i></p> <p><i>G/s- veg er endret noe, i tråd med kommentar fra SVV.</i></p> <p><i>Vannforskriftens § 12: Vannforekomsten Sørraelva berøres av planen og ved utbygging av en g/s-veg. Miljøtilstanden, økologisk tilstand er registrert som Moderat i https://www.vann-nett.no/portal/. Vurdering er tatt med i planbeskrivelsen.</i></p>

	<p>Kulturminner: Så langt vi kjenner til er planforslaget med foreslått arealdisponering, ikke i konflikt med kjente verneverdige kulturminner. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Fylkeskommunen vil derfor vise til tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt dersom en under markinngrep skulle støte på fornminner, jfr. kulturminnelovens § 8 andre ledd.</p>	<p><i>Aktsomhets- og meldeplikt tas inn i planbestemmelsene.</i></p>
<p>Svein Erling Meisfjord</p>	<p>Henviser til tidligere innsendte innspill til planforslag, levert 08.05.2015.</p>	<p><i>Kommentert ut i 2015. Driftsavkjørsler til landbruksareal er lagt inn i plankartet.</i></p>
<p>Fylkesmannen i Nordland</p>	<p>Den planlagte gang- og sykkelveien berører i liten grad fulldyrka arealer. Matjord må fjernes der gangveien blir lagt over dyrkamark. Matjord bør i utgangspunktet ikke brukes til jordforbedring på eksisterende jordbruksareal. Matjord bør helst flyttes til udyrka areal som ikke kan dyrkes opp på annen måte. Det er best hvis man kan unngå mellomlagring av massene, men frakte dem til permanent plassering med det samme. Hvis mellomlagring er nødvendig skal dyrka jord ikke brukes for slik mellomlagring. Dyrka jord skal heller ikke brukes til rigg- og anleggsområde. I regional transportplan Nordland 2018-2029 er prosjekt Fv. 17 Blåbærhaugen - Kleiva lagt inn i handlingsprogrammet for perioden 2022-2029. (Tilrettelegging for gående og syklende).</p>	<p><i>Tas til etterretning. Håndtering av matjorda tas med i planbestemmelsene.</i></p>

<p>Øvre Kleiva Velforening</p>	<p>Øvre Kleiva velforening stiller seg positive til forslaget om etablering av gang og sykkelvei. Det kommenteres at det ønskes en trygg løsning der barna som bor langs denne veistrekningen slipper å krysse kjøreveg for å komme til nærmeste busstopp. Slik kryssing er ekstra farlig på vinteren når det er mørkt. Dette gjelder også eldre og andre persongrupper som må krysse veien. Det har vært episoder med bobiler og andre biler som stopper midt i veien eller slakker farten for å ta bilde av fjellrekken de Syv Søstre. Dette skaper farlige forbikjøringer. Det burde kanskje vurderes ett viewpoint på strekningen slik at man kan ta bilder.</p> <p>Det vil være helsefremmende å etablere g/s-vei da det er et stort potensiale for at flere vil benytte sjansen til å gå strekningen. Det er kort avstand til butikker, arbeidsplasser og andre boligstrøk.</p>	<p><i>Tas til orientering. Det er lagt inn 6 busstopper (3 områder) i reguleringsplanen. Det stemmer at 2 av områdene ikke har planfri kryssing i forbindelse med busstopper.</i></p>
<p>Grethe Moe Gundersen</p>	<p>Som beboer på strekningen ses det positivt på planforslaget. Ventet på dette trafiksikkerhetstiltaket i mange år. Oppfordrer kommunen til å ta kontakt med aktuelle fibertilbydere i god tid før oppstart, for å se på muligheten til å få lagt fiber til husstandene langs strekningen samtidig som g/s- veg anlegges.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>

<p>Rødt Alstahaug</p>	<p>Rødt Alstahaug er positive til planforslaget. En moderne, attraktiv og framtidsrettet kommune bør fokusere på å bygge ut samferdselsnettets sitt med særlig tanke på at barn, unge og voksne skal ha en trygg og miljøvennlig måte og forflytte seg på.</p> <p>I 2019 ble det registrert over 10 000 besøk på De syv Søstre. En g/s veg vil kunne tilrettelegge for at flere kan sykle til/fra startpunkt til fjellene. Det er mange som sykler langs Kystriksveien og tilrettelegging for sykkelturistene er viktig.</p> <p>Å bygge g/s- veg er en viktig og riktig start for å komme i gang med de føringene som vil komme i Nasjonal transportplan 2022-2033(NTP). Prosjektet vil få positive konsekvenser for folkehelse, samfunnsøkonomi og det grønne skiftet.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Ett av målene i gjeldende NTP er å til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen.</i></p>
<p>Statens vegvesen (SVV)</p>	<p>Statens vegvesen uttaler seg som forvaltere av riksveger på vegne av staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar for vegnettet. SVV har tidligere gitt innsigelse til planforslaget ved tidligere høring. I revidert planforslag har det vært dialog mellom Alstahaug kommune og SVV.</p> <p>Gang og sykkelveg bør i størst mulig grad følge parallelt med fylkesvegen slik at brukere av den ikke opplever å må ta lengre veg enn høyst nødvendig. Dette kan medføre snarveier og uønskede krysningspunkter. Foreslår at g/s-veg følger fylkesvegen.</p>	<p><i>Tas til etterretning. Plankartet er endret og g/s-vegen følger fylkesvegen slik som SVV foreslår.</i></p>

9. Eiendomsforhold og grunnerverv

Reguleringsplanen er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å gjennomføre prosjektet. Grunnerverv skjer ved forhandling med de berørte, hvis nødvendig ved ekspropriasjon (tvungen avståelse).

Vedlegg

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Tekniske tegninger
4. ROS-analyse