

## **2. gangs behandling - Detaljregulering av gang- og sykkelvei Radåsen - Kleivskaret ref.saknr.: 14/1131**

### **Rådmannens forslag til vedtak**

Kommunestyret vedtar detaljreguleringsplan av gang- og sykkelvei Radåsen-Kleivskaret som vist på plankart senest datert 29.04.2020 med bestemmelser og planbeskrivelse senest datert 15.04.2020. Vedtaket fattes i henhold til plan og bygningsloven § 12-12.

### **Begrunnelse for vedtaket**

Gjennomføring av reguleringsplanen vil gi en bedre fremkommelighet for myke trafikanter langs vegstrekningen.

---

### **Vedlegg**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Plankart (4 kartblad)
- Vedlegg 3: Planbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Innspill ved offentlig høring

### **Saksutredning**

#### Bakgrunn

Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av gang- og sykkelveg langs en trafikkert del av Fv. 17. Planarbeidet er i tråd med overordnet plan og gitt prioritet 1 i kommunens Trafikksikkerhetsplan 2015-2022. Samme prioritet var gitt i perioden 2009-2012. Planarbeidet ble oppstartet i 2015 etter vedtak i planutvalget. Etter innsigelse fra Statens vegvesen ble planforslaget omarbeidet.

Nordland fylkeskommune ga i 2014 tilsagn om et tilskudd på kr 350 000,- for utarbeidelse av reguleringsplan til prosjekt. Tilskudd ble trukket da planarbeidet ikke var ferdigstilt innen frist som var satt. I 2018 ble det på nytt søkt om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, denne søknaden fikk kommunen avslag på.

For fylkesveier er det Nordland fylkeskommune som er eier og som utfører og finansierer tiltak. I regional transportplan 2018-2029 er gjeldende prosjekt, Fv. 17 Blåbærhaugen-Kleiva, lagt inn i handlingsprogrammet i slutten av perioden (**2022-2029**). Alstahaug kommune startet planarbeidet for å være en pådriver mot fylkeskommunen slik at tiltaket blir prioritert og gjennomført.

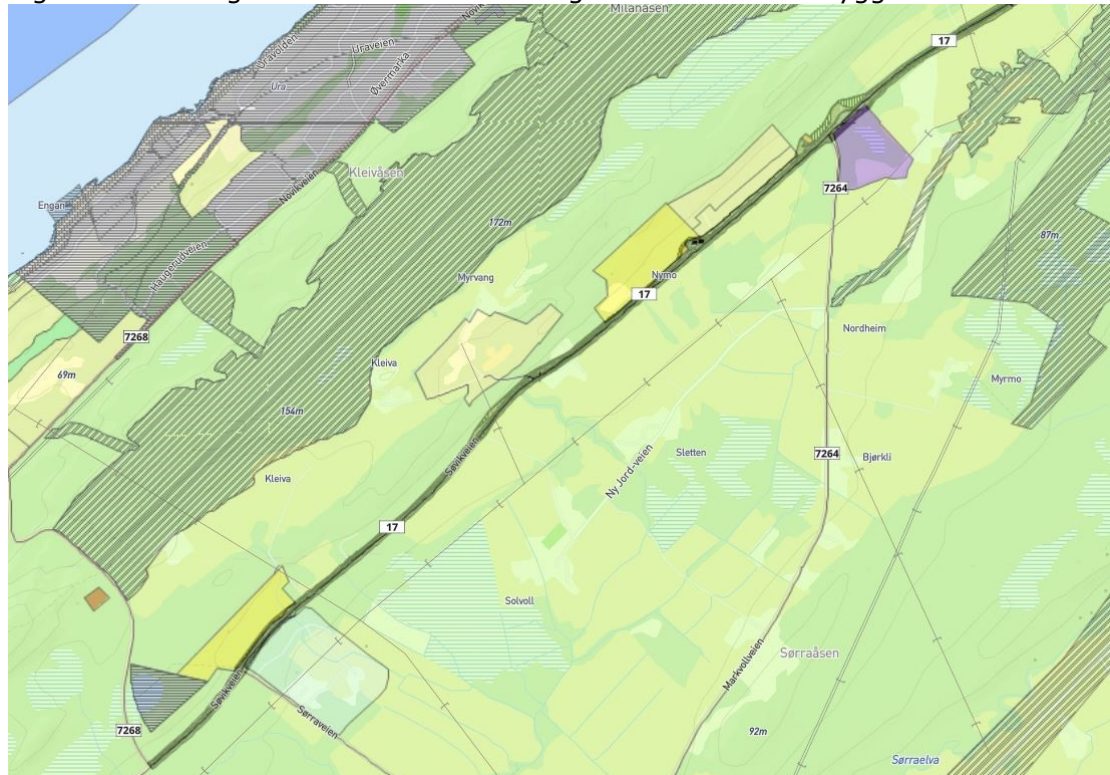
Ny 1. gangs behandling ble behandlet av planutvalget i februar 2020.

#### Rammer for planarbeidet

Planarbeidet og gjennomføring av prosjektet er i tråd med overordnet planer for å fremme økt bruk av gange og sykkel som fremkomstmiddel, og vil være med å bidra til å fremme god folkehelse.

#### *Kommuneplanens arealdel*

I kommuneplanens arealdel er det avsatt fremtidige boligområder langs fv. 17. Det er lagt inn rekkefølgekrav om sikker skoleveg før områder kan bygges ut.



**Figur 1 Kartutsnitt som viser Kommuneplanens arealdel med planforslag lagt inn.**

#### *Reguleringsplaner*

Radåsmyra, arealplanid 504264, er tilgrensende plan i nord. Planen ble vedtatt i 2002 og har innregulert g/s-veg som er videreført i planforslaget.

#### Risiko og sårbarhetsanalyse

ROS-analyse i form av sjekklister er utført og er vedlagt planforslaget. Det er ingen problemstillinger som medfører høy risiko/sårbarhet for plantiltaket eller omgivelsene.

#### Vurdering

##### *Planforslagets utforming*

Planforslaget legger til rette for g/s-veg som vil trygge skoleveien, og den vil kunne inngå i en del av en større rundturløype, via Åsen. Gang- og sykkelvegen går parallelt med fv.17. Traseen er lagt på samme side av fv. 17 som Radåsmyra fram til Markvollveien. Her krysser gang og sykkelvegen fv.17 i en kulvert under fylkesveien. I noen hundre meter er traseen lagt i eksisterende kombinerte avkjøringsveg/gang- og sykkelveg. Herfra og til Kleivskaret er gang- og sykkelvegen lagt på nordsiden av kjørevegen. Dette er på samme siden som boligfelt er lagt inn i overordnet plan. Plassering av gang- og sykkelveien er utført etter dialog med Statens vegvesen, det er gjennomført en befaring med de i mai 2017. Vegmodell samt plan og profil tegninger er utført av Asplan Viak as.

Kommunalteknisk avdeling har hatt følgende merknader som er blitt diskutert:

1) Bør foretas sporingsberegning i avkjørsel til Milan/Sandnessjøen biloppsamling.

Kommentar: Sporingberegning er gjennomført av kommunalteknisk avd. Utforming er OK.

Avkjørsel har radius på 9 m. Tilfredsstillt krav i HB N100, Kap. D 1.4.

2) Det er etablert busslommer i SKH4 og SKH2. Hvordan kan fotgjengere som krysser over til gang- og sykkelvei ivaretas bedre? Herunder sett opp mot busslomme SKH6 der en har vurdert behov for undergang som nødvendig.

Kommentar: Undergang/kulvert er lagt inn for å få en riktig plassering av g/s-veg i terrenget men også med tanke på nye boligfelt. Flere planfrie krysningpunkter har ikke kommet frem som aktuelt ved befaringer med SVV. Fler planfrie krysninger vil gi store kostnader. Ved oppsett av bussruter og utforming av detaljerte byggeplaner bør det ses på om tosidig busstopp er aktuelt.

3) En bør sikre at VA-trase fra avkjørsel til Nyjord og videre nordover langs ny gang- og sykkelvei ivaretas. Ledningstrase bør helst legges utenfor GS-konstruksjon og parallelt med denne.

Kommentar: VA-trase må mest sannsynlig legges noe om som følge av tiltaket. God linjeføring på g/s-vegen er viktig.

#### *Konsekvenser*

Samlet vurdering av planforslaget er vurdert til å være svært positivt for kommunen og trafikantene.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Tiltaket forutsettes finansiert fra fylkeskommunen med en egeninnsats fra Alstahaug kommune.

#### *Medvirkning*

Planoppstart ble varslet i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring 07.02.2020, og hadde høringsfrist til 01.04.2020. Det kom inn 7 merknader. Merknadene er ivaretatt og svart ut i planbeskrivelsen. Etter offentlig ettersyn er det gjort følgende justeringer: Endringene utløser ikke krav til ny høring.

Planbestemmelser pkt. 9.1	Vilkår for gjennomføring, Dokumentasjonskrav
Plankart	Linjeføring er endret noe jfr. kommentar fra SVV

### **Konklusjon**

Det anbefales at planforslaget vedtas.

Børge Toft  
Rådmann