

Oppdragsgiver
Saltdal Kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse

07.04.2017

PLANBESKRIVELSE TIL DETALJREGULERING AV FORTAU OG GANG- SYKKELVEI, HØGBAKKEN



PLANBESKRIVELSE TIL DETALJREGULERING AV FORTAU OG GANG-SYKKELVEI, HØGBAKKEN FORTAU LANGS DELER AV HØGBAKKVEGEN

Oppdragsnr.: 1350019444
 Oppdragsnavn: Detaljregulering – Fortau og gang-/sykkelvei Høgbakken
 Dokument nr.: 1
 Filnavn: Planbeskrivelse – Fortau og gang-/sykkelvei Høgbakken

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	07.04.2017	Original	INEN	EGL	FTJ
01/A	27.06.2017	Revisjon A etter vedtak i kommunestyret (21.06.2017)	INEN	EGL	FTJ

INNHOOLD

1.	SAMMENDRAG	6
2.	BAKGRUNN	6
2.1	Hensikten med planen	6
2.2	Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent	6
2.3	Krav om konsekvensutredning (KU)	6
2.4	Prosjekteringsnivå.....	6
3.	PLANPROSESSEN	7
3.1	Medvirkningsprosess og varsel om oppstart.....	7
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	8
4.1	Statlige planer og føringer.....	8
4.2	Kommuneplanens arealdel 2013-2025	8
4.3	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner.....	8
5.	EKSISTERENDE FORHOLD	9
5.1	Beliggenhet, arealbruk og eierforhold	9
5.2	Landskap og topografi	9
5.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	10
5.4	Naturverdier.....	10
5.5	Rekreasjonsverdi: rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser	11
5.6	Naturressurser: skogbruk.....	11
5.7	Trafikkforhold	12
5.7.1	Dagens vegnett og trafikkmengder.....	12
5.7.2	Trafikkulykker	13
5.8	Teknisk infrastruktur	13
5.9	Grunnforhold	14
6.	PLANFORSLAGET	15
6.1	Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål	15
6.1.1	Standard.....	16
6.1.2	Vegens sideterreng og grunnerverv	17
6.1.3	Avkjørsler	17
6.2	Byggegrense	17
6.3	Geoteknikk.....	18
6.4	Universell utforming	18
6.5	Teknisk infrastruktur	18
7.	VIRKNINGER	19
7.1	Overordnede planer.....	19
7.2	Trafikksikkerhet og bruken av fortauen.....	19
7.3	Boligeiendommer og grunnerverv.....	19
7.4	Landskap	20
7.5	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi	20
7.6	Naturverdier.....	20
7.7	Rekreasjonsinteresser, -bruk og barns interesser	20
7.8	Fartsgrense.....	20
7.9	Teknisk infrastruktur	20
7.10	Klimaendringer	20
8.	RISIKO OG SÅRBARHET	21
8.1	Metode	21
8.2	Evaluering av risiko	21

8.3	Konklusjon	21
9.	INNKOMNE INNSPILL.....	21
9.1	Uttalelser etter 2. gangs høring	22
10.	AVSLUTTENDE DRØFTING OG ANBEFALING	23
11.	REFERANSER/KILDER	23
12.	VEDLEGG	23

FIGURLISTE

Figur 1: Reguleringsplaner i området	8
Tabell 1: Gjeldende reguleringsplaner	8
Figur 2: Kryss ved Fv 515.	9
Figur 3: Dagens situasjonviser	10
Figur 4: Oversikt over viktige forbindelser.	11
Figur 5: Arealressurskart viser bebygd område	12
Figur 6: Vegnett hentet fra Statens Vegvesens vegkart i NVDB	12
Figur 7: Dagens gang- og sykkelveitilbud	13
Figur 8: Løsmassekart (NGU)	14
Figur 9: Planens avgrensning	15
Figur 10: Utvidet plangrense	16
Tabell 2: Arealformål	16
Figur 11: Normalprofil for fortau	16
Figur 12: Detaljert utforming av kantstein langs fortau	17
Figur 13: Utbedret gang- og sykkelvei, med forlengende fortau.	17
Figur 14: Forslag til plassering av lysmaster (røde punkter)	18
Figur 15: Drensrøft.	18
Figur 16: Nødvendig grunnverv fra eiendom 42/1, 42/131 og 42/2	19

1. SAMMENDRAG

Rambøll Norge AS har på oppdrag fra Saltdal kommune utarbeidet forslag til detaljregulering for fortau og gang-/sykkelvei langs Høgbakkvegen på Rognan. Det er allerede etablert gang- og sykkelvei langs Fv 515 og delvis fra krysset og opp til Høgbakkvegen. Dette prosjektet omhandler en strekning på 150 meter i fortsettelsen av denne fram til Rønningvegen, samt endring av deler av eksisterende strekning.

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket. Det er også gjennomført en risiko – og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), samt detaljtegninger av veg og belyningsplan som legges ved plandokumentene.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Barn og unge benytter strekningen som skoleadkomst mellom to byggefelt (Høyjarfallmoen og Bakken). Byggefeltene har i overkant av 100 boenheter. I tillegg er videregående skole og Rognan mottakssenter lokalisert slik at g/s vegen benyttes i den sammenheng. Traseen er også viktig for myke trafikanter mot Rognan sentrum, selv om det er alternativ g/s veg langs Dalvegen. Fortauen (g/s-veg) skal gjøre strekningen tryggere for myke trafikanter samtidig som den vil legge til rette for effektiv og miljøvennlig transport i området.

2.2 Forslagsstiller/eierforhold, plankonsulent

Forslagsstiller er Saltdal Kommune.

Saltdal kommune er eier av eksisterende vegarealet samt et tilgrensende belte langs vegen, utover dette vil planområdet i noen grad berøre privat grunn. Rambøll er leid inn som plankonsulent, v/ oppdragleder Ingrid Engan Nøren.

2.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmfør Forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis det hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er i samsvar med kommunen vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning.

2.4 Prosjekteringsnivå

Som teknisk grunnlag for reguleringsplan er det utført teknisk prosjektering på et nivå som det kan bygges etter. Det er imidlertid ikke utarbeidet som arbeidstegninger. For å utarbeide arbeidstegninger trengs noe mer innmåling. Teknisk plan følger som vedlegg 6 og 7.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Medvirkningsprosess og varsel om oppstart

Oppstartsmøte ble avholdt den 25.11.2016.

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på kommunens nettsider samt i Saltenposten den 22.12.2016.

Saltdal kommune sendte ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter egne adresselister med frist for uttalelser 23.01.2017.

Det kom inn 3 skriftlige høringsuttalelser, fra Statens vegvesen, Sametinget og Nordland fylkeskommune. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

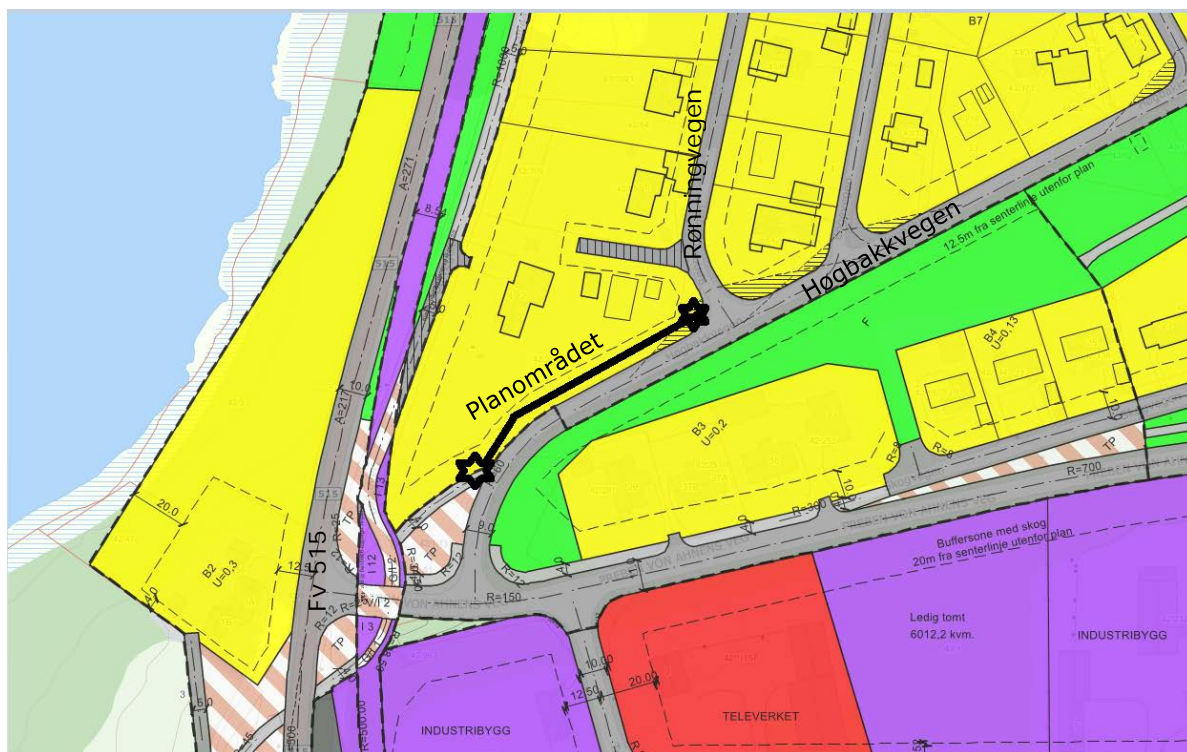
4.1 Statlige planer og føringer

Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.2 Kommuneplanens arealdel 2013-2025



Figur 1: Reguleringsplaner i området

I kommuneplanen fra 2009 er området unntatt fra rettsvirkning, men regulert gjennom to ulike reguleringsplaner, se tabell 1. I disse er planområdet regulert til boligformål og kjøreveg.

4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

Tabell 1: Gjeldende reguleringsplaner

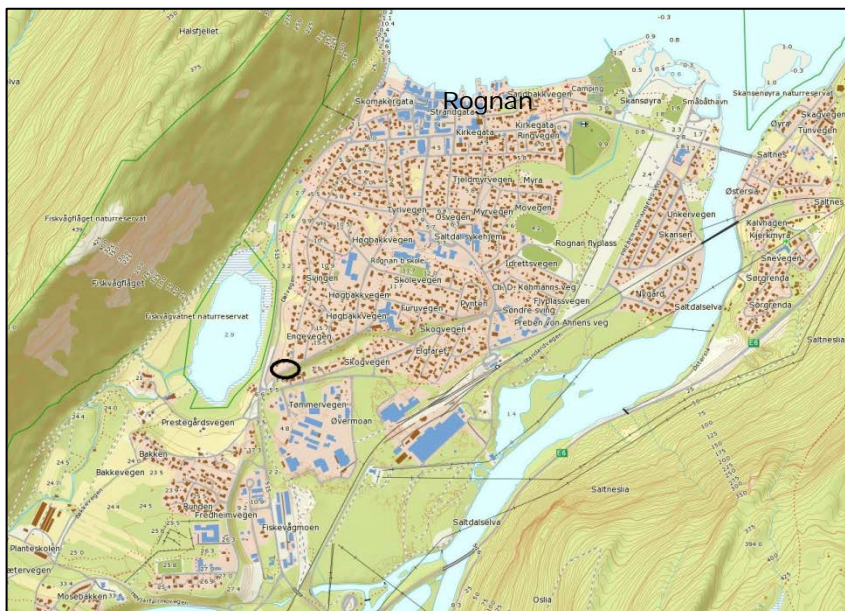
PLANID	PLANNAVN	VEDTAKS-DATO
1990001	Høgbakken vest	15.03.1990
1987005	Rønningen	17.09.1987

5. EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet, arealbruk og eierforhold

Høgbakkvegen ligger vest i tettstedet Rognan i Saltdal kommune. Planområdet ligger 700 meter fra Rognan skole og noe nærmere Saltdal sykehjem. Vegen er en sideveg for Skogvegen som tar av fra Fv 515 like øst for Fiskvågvatnet.

Innenfor plangrensen er det eksisterende veggrunn med tilstøtende boligarealer. Planområdet eies i hovedsak av kommunen, med unntak av ca. 605 m² på eiendom 42/1 og ca. 350 m² på eiendommen 42/2.



5.2 Landskap og topografi

Landskapet er i dag preget av kantskog-, grøft- og eksisterende veganlegg. Det er en høydeforskjell mellom Skogvegen og omkringliggende areal. Dermed er terrenget opp langs Høgbakkvegen relativt bratt med en stigning på ca. 9 %.



Figur 2: Kryss ved Fv 515.

Eksisterende g/s veg er avsluttet direkte mot kommunal kjøreveg. Syklister må over i motsatt kjørebane. Den kommunale vegen har kraftig stigning og må gjerne strøs vinterstid på grunn av glatt vegbane. Den smale vegbanen gjør også at det legger seg store mengder snø langsmed vegen inn mot skjæring som er fra 2-1,5 m høy med noe grøft. Vegbanen blir tidvis enda smalere, noe som gjør denne korte strekningen til en utfordring for møtende bilister og gående/syklister.

Bakken er bratt og for barn ses det ofte nødvendig å gå av sykkelen, det er også kjent at de kjører i sikk-sakk opp bakken.



Figur 3: Dagens situasjonviser

Dagens situasjon viser mye vegetasjon, samt trang vegbane og dårlig sikt.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

En utsjekk av Riksantikvarens base for kulturminner, - miljøer og SEFRAK-bygninger viser at det ikke er noen registreringer innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet av dette. Aktsomhetsplikten jfr. Kulturminneloven § 9 mtp hensyn til mulige kulturminner gjelder like fullt.

5.4 Naturverdier

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap.

Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010 i planområdet. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper i det aktuelle området.

5.5 Rekreasjonsverdi: rekreasjonsbruk, uteområder og barns interesser

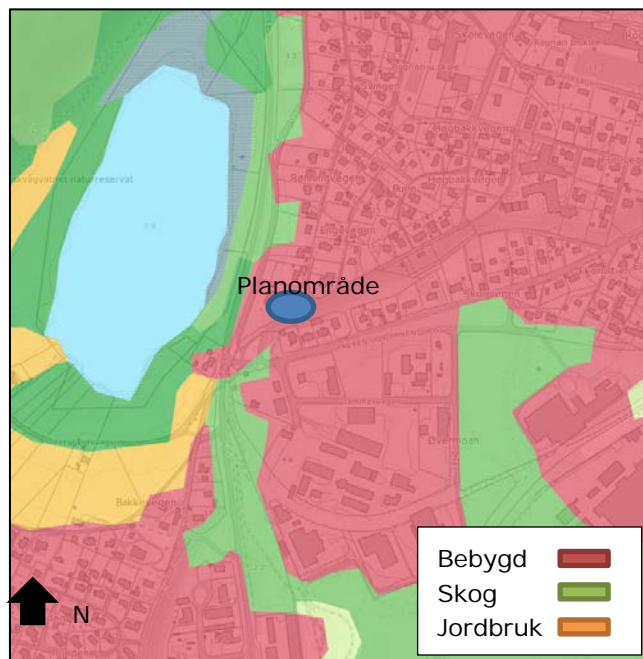
Da området i dag i hovedsak er bestående av grøft og kantvegetasjon er ikke selve området eller omkringliggende areal benyttet til rekreasjon eller uteopphold. Imidlertid benytter barn og ungdom strekningen som skoleadkomst nekkin to byggefelt (Høyjarfallmoen og Bakken). Byggefeltene har i overkant av 100 boenheter. I tillegg er videregående skole og Rognan mottaks-senter lokalisert slik at g/s vegen benyttes i den sammenheng. Traseen er også viktig for myke trafikanter mot Rognan sentrum, selv om det er alternativ g/s veg langs Dalvegen.



Figur 4: Oversikt over viktige forbindelser.

5.6 Naturressurser: skogbruk

Utsjekk i kart over arealressurser laget av Norsk institutt for bioøkonomi data viser at området er registrert som bebygd.



Figur 5: Arealressurskart viser bebyggd område

5.7 Trafikkforhold

5.7.1 Dagens vegnett og trafikkmengder



Figur 6: Vegnett hentet fra Statens Vegvesens vegkart i NVDB

Høgbakkvegen er en kommunal veg som tar av fra Skogvegen. Skogvegen er også en kommunal veg som tar av fra Fv 515. Dagens vegnett vises av kartet over, det er etablert fortau fra inn til Høgbakkvegen. Det er derimot ikke etablert fortau videre nord-vest mot skolen og sykehjemmet på Rognan.

Dagens trafikkmengder er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk langs Fv var i 2016 1900. Det er ikke gjort registreringer eller tellinger hverken langs Skogvegen eller Høgbakkvegen.

Strekningen langs Høgbakkvegen er i dag skiltet med 30 km/t, mens den er 50 km/t langs Skogvegen og 60 km/t langs Fv 515.

Dagens gang- og sykkelveitilbud er fragmenter og lite helhetlig. Figur 5 viser hvordan gang- og sykkeltilbudet stopper i møte med Høgbakkvegen.



Figur 7: Dagens gang- og sykkelveitilbud

5.7.2 Trafikkulykker

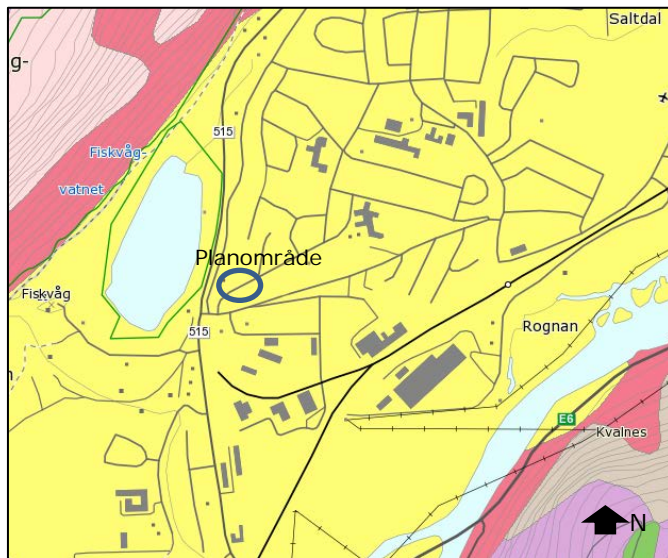
Gjennomgang av vegkart fra Statens Vegvesen viser at det er registrert en trafikkulykke langs Høgbakkvegen og to i krysset mellom Skogvegen og Fv 515. Ulykken på Høgbakkvegen var møte på rettstrekning med én alvorlig skadet. De to ved krysset til Fv 515 var en sykkelulykke og en møting på rett vegstrekning, begge lettere skadet.

5.8 Teknisk infrastruktur

Det er ikke registrert vann og avløp i området, imidlertid må det tas forbehold om kabler tilknyttet belysning langs strekningen.

5.9 Grunnforhold

På karttjenesten til Norges vassdrags- og energidirektorat er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet. Grunnen er hovedsakelig bestående elveavsetning.



Figur 8: Løsmassekart (NGU)

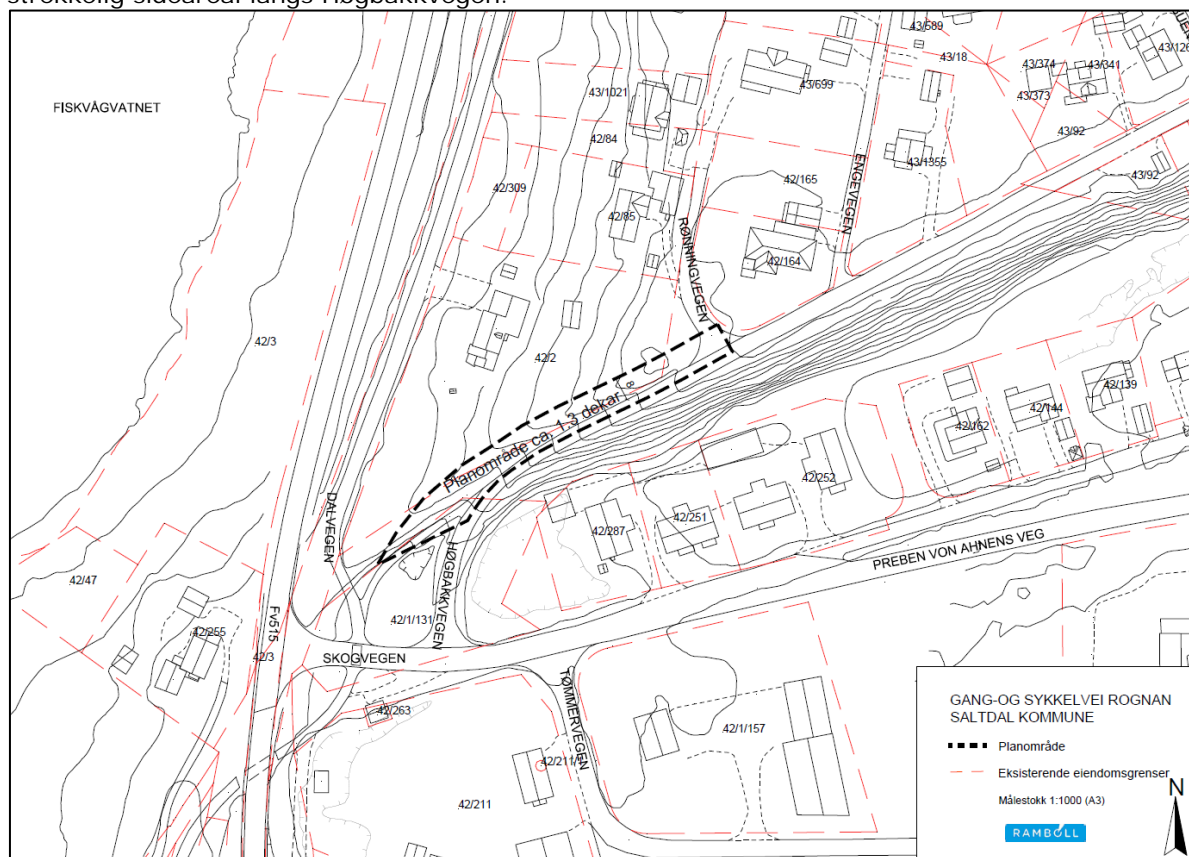
6. PLANFORSLAGET

6.1 Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål

Hensikten med tiltaket er å gjøre en mye benyttet strekning tryggere for myke trafikanter.

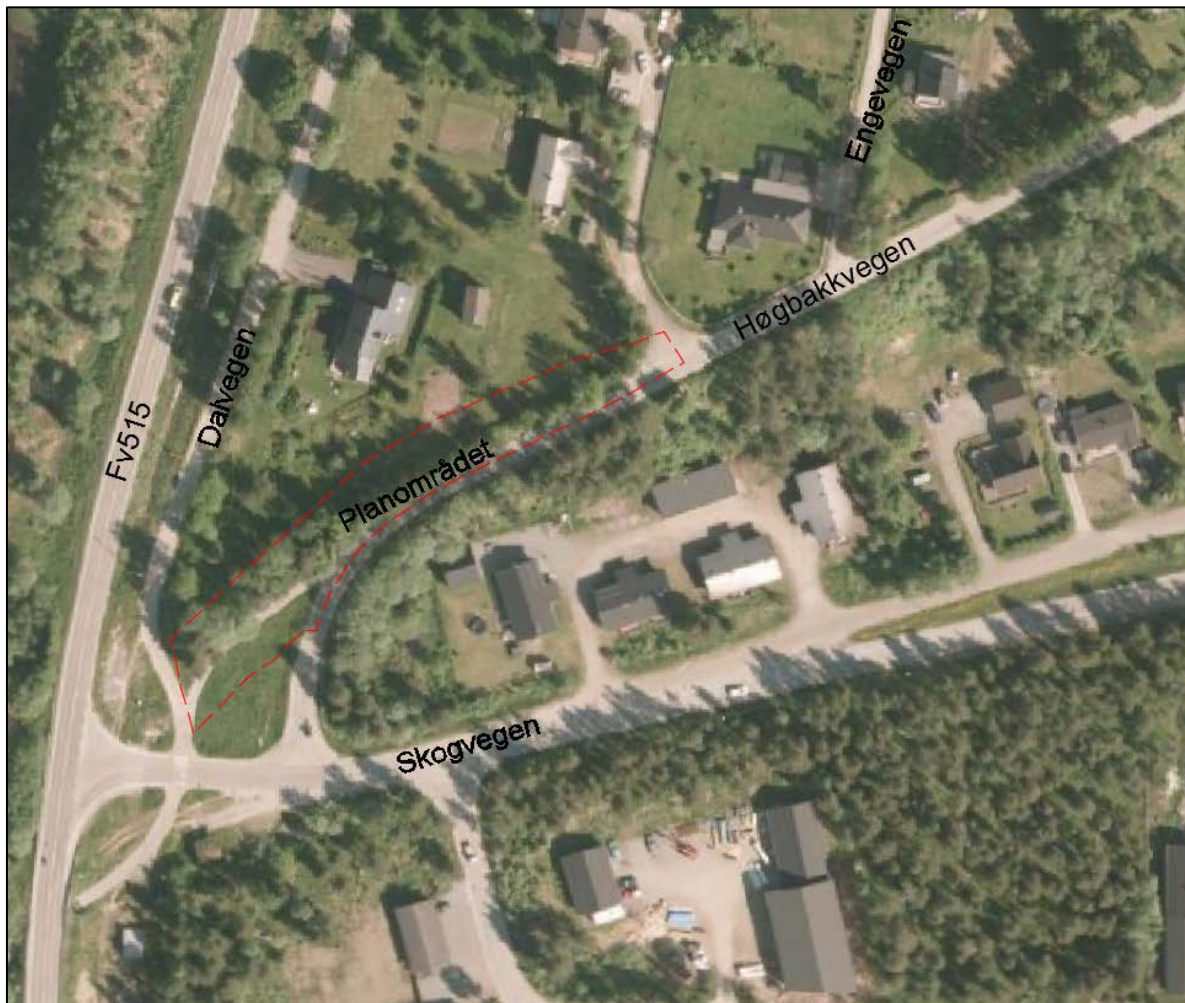
Fortauet blir lagt i en forlengelse av den eksisterende gang- og sykkelvei som starter sør for Skogvegen. Den eksisterende gang- og sykkelveien blir gjennom denne planen oppgradert og flyttet noe lengre sør. Eksisterende gang – og sykkelveg er avsluttet direkte mot kommunal kjøreveg (Høgbakkvegen). I forlengelsen av denne vil nytt fortau bli ført opp til avkjørsel til Rønningvegen.

Gang- og sykkelveien med forlengende fortau planlegges med en bredde på 3 meter med tilstrekkelig sideareal langs Høgbakkvegen.



Figur 9: Planens avgrensning

For bedre tilpssning og tilrettelegging av eksisterende gang- og sykkelvei er planområdet, som vist i figuren under, noe utvidet mot sør.



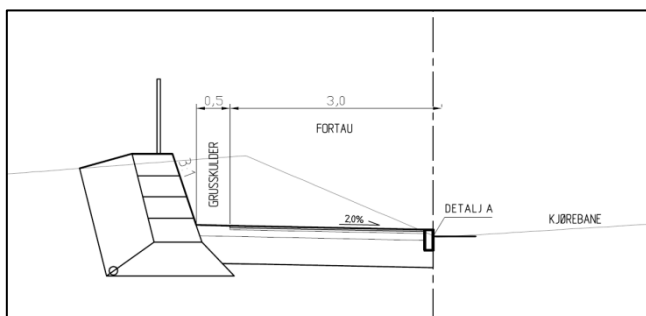
Figur 10: Utvidet plangrense

Tabell 2: Arealformål

Reguleringsformål (PBL § 12-5)	Betegnelse	Areal (m ²)
§ 12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse	B	660
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Annen veggrunn - tekniske anlegg	SVT	796
Fortau	SF	295
Gang-/sykkelveg	SGS	120
Kjøreveg	SKV	318

6.1.1 Standard

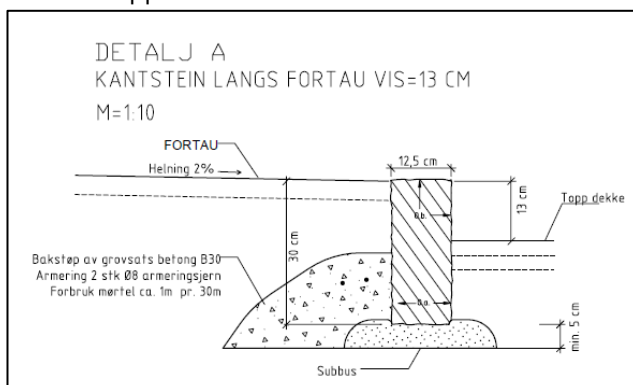
Statens Vegvesens vegnormaler i "Håndbok N100 veg- og gateutforming" og vegvesenets håndbok R700 Tegningsgrunnlag er lagt til grunn for dimensjonering av ny fortau. Nytt fortau



Figur 11: Normalprofil for fortau

vil oppføres med en asfaltert bredde på tre meter. Langs fortauet i nord vil det bli etablert støttemur som vist på figur 11. Støttemuren vil kunne opparbeides med bratthet 3:1.

På strekningen vil det etableres kants-tein mellom kjørebane og fortauet. Som vist i figur 12 vil kantsteinen gjøre at fortauet ligger litt høyere enn kjørevegen. Den vil samtidig fungere som en trygghet for de som beveger seg langs fortauet da de blir tydelig skilt fra kjørende.

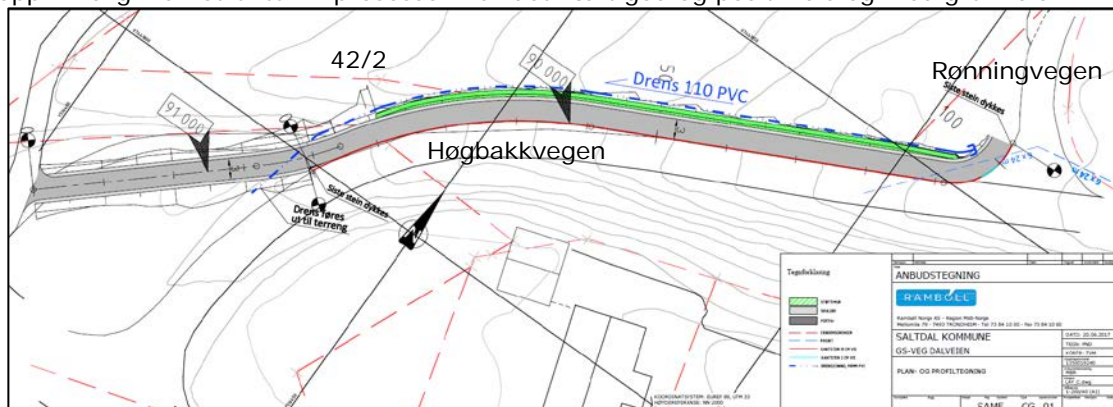


Figur 12: Detaljert utforming av kantstein langs fortau

6.1.2 Vegens sideterreng og grunnverv

Dagens kjørebredde på 5 meter beholdes med ny løsning for myke trafikanter. Dette gjør at sideterreng i sør ikke vil påvirkes på noen måte. På nordsiden vil nytt fortau gå inn i areal på eiendom 42/2, noe som betyr at noe kantvegetasjon må fjernes.

For å begrense inngrepet i privat eiendom anlegges det kantstein mellom kjøreveg og fortau. Det etableres også støttemur for å redusere arealet til fortauens skråningsutslag. Etter anlegget er ferdigstilt bør skråningen istandsettes med vekstjord og så langt det lar seg gjøre tilbakeføres til opprinnelig markstruktur. I prosessen har det vært god og positiv dialog med grunneier.



Figur 13: Utbedret gang- og sykkelvei, med forlengende fortau.

Grønt areal viser hvor det er nødvendig med støttemur.

6.1.3 Avkjørsler

Planen deler ingen avkjørsler, men endepunktet må tilpasses Rønningvegen.

6.2 Byggegrense

I gjeldende reguleringsplan er byggegrense avsatt ca. 11 meter fra vegens senterlinje. Denne videreføres i reguleringsplan for g/s-veg langs Høgbakkvegen og er vist i reguleringskart.

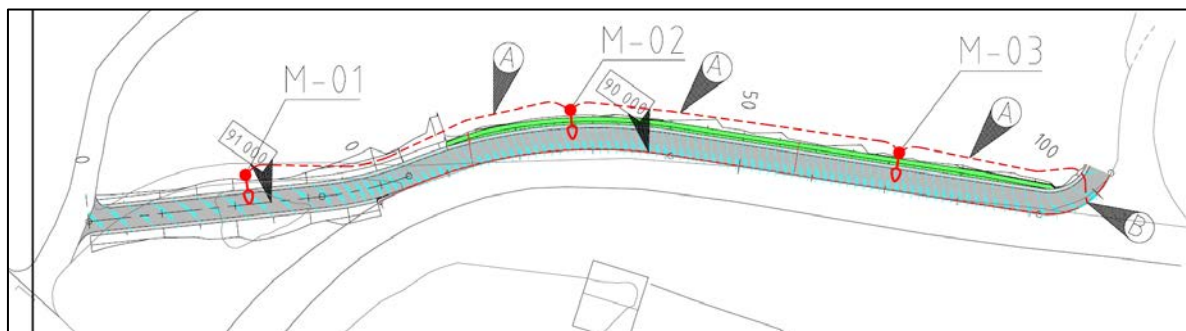
6.3 Geoteknikk

Det er gjennomført prøvegraving med spade i skjæring funnet siltholdig masser (elveavsetning). Massene anses som stabile og det er ikke registrert fjell i grunnen eller dagen.

6.4 Universell utforming

Området er relativt bratt og vegen ligger med en jevn stigning på 9,0-9,5 %. Det er dermed ikke mulig å oppnå kravet for universell utforming om 5 % stigning langs strekningen. Da funksjonen for fortauet og gang- /sykkelveien i hovedsak er å tilrettelegge for gang- og sykkelturner over en lengre avstand vil dette være tilfredstillende for området. Fortauene ligger med 2 % tverrfall.

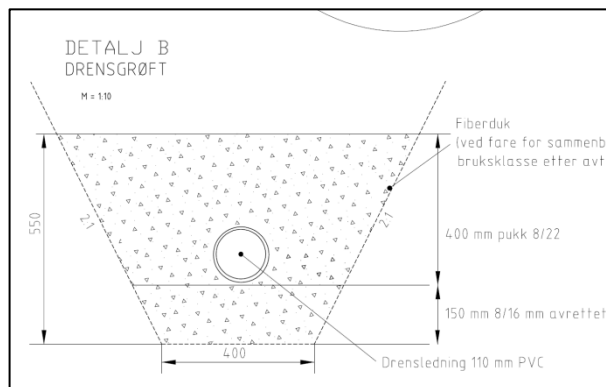
6.5 Teknisk infrastruktur



Figur 14: Forslag til plassering av lysmaster (røde punkter).

Innenfor areal for grusskulder tilrettelegges det for etablering av lysmaster. I vedlegg til reguleringsplanen ligger detaljerte skisser av plassering og utforming av belysning langs strekningen. Det er også gjennomgått muligheten for gjenn bruk av eksisterende gatelys.

Overvann løses med drenerør langs muren og føres ut i dagen ned mot grøntområde i sør. Vedlegg 6 viser de tekniske tegningene.



Figur 15: Drenergrøft.

7. VIRKNINGER

I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.

7.1 Overordnede planer

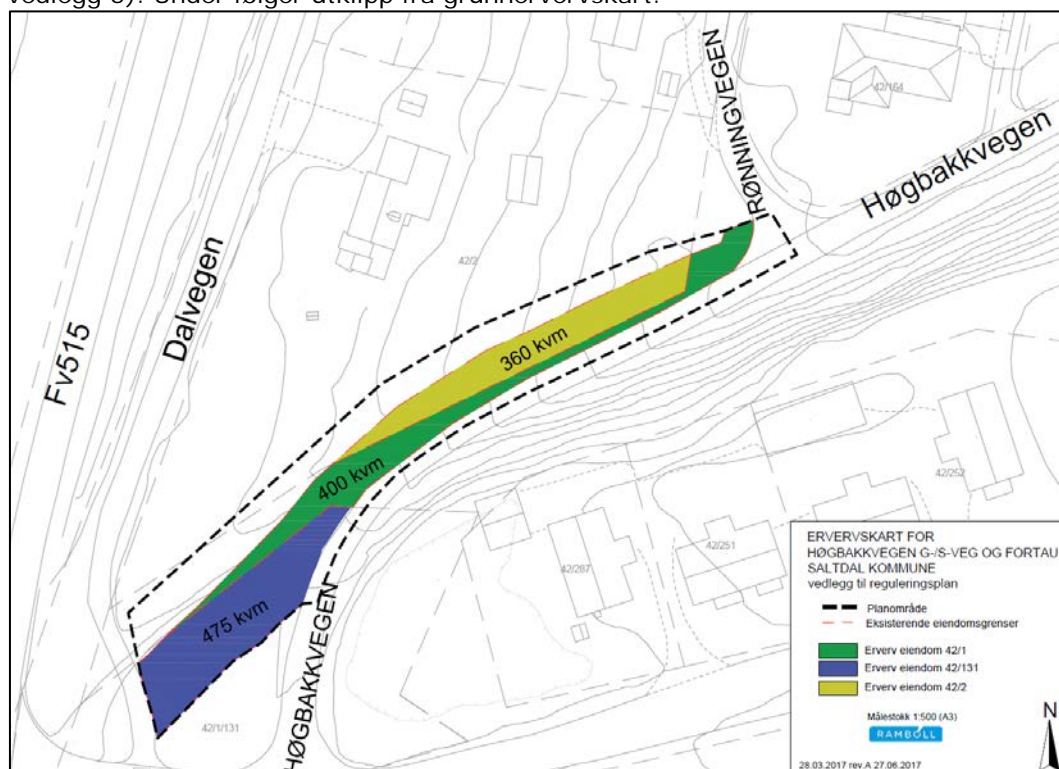
Kommuneplanen for Saltdal henviser til detaljreguleringsplaner. I disse er ikke fortau innregulert. Imidlertid er fortauen et prioritert tiltak i Saltdal kommune.

7.2 Trafikksikkerhet og bruken av fortauen

Framkommeligheten og tryggheten for fotgjengere vil bli bedre etter at fortauen er bygd. Der hvor nettverket for fortauer utvides, får særlig barn og unge bedre muligheter for sosial kontakt og tilgang til områder for lek og aktivitet. Gjennom ROS- analysen fremkommer det at konflikt mellom syklister og gående kan forekomme, men at forholdene bedres fra dagens situasjon ettersom bilene skiller fra myke trafikanter. Vedlikehold og belysning langs fortauen er essensielt for at tiltaket skal være trygt å bruke, spesielt på vinterstid.

7.3 Boligeiendommer og grunnerv

Areal til ny fortau berører hageareal langs den sørlige delen av eiendom 42/2 og nordlige av 42/1. Erverv av hageareal vil gi mindre tomtestørrelse for den boligeiendommen som berører planområdet. Boligeiendommen vil etter tiltaket fremdeles ligge langt innenfor de anbefalte nasjonale minimumsverdiene for størrelse på uteoppholdsareal ved boligbebyggelse med tilhørende kvalitet knyttet til sol og lysforhold. Da det anlegges mur langs store deler av strekningen vil inngrepet i privat grunn bli vesentlig redusert. Eksisterende gang- og sykkelvei er bygget på festekontrakt med opprinnelig eier og ny gang- og sykkelvei gir ytterligere inngrep i eiendom. Det er utarbeidet grunnervskart hvor det framgår hvilket område kommunen vil erverve (se vedlegg 5). Under følger utklipp fra grunnervskart.



Figur 16: Nødvendig grunnerv fra eiendom 42/1, 42/131 og 42/2

7.4 Landskap

Fortauen vil kunne åpne landskapet noe mer enn dagens ni meter brede veg gjør. Tiltaket vil rydde seks ekstra meter med skog langs vegen noe som vil føre til at landskapet kan oppleves litt mer åpent enn hva det er i dag. I hovedsak vil ikke tiltaket føre med seg vesentlige endringer i landskapsbildet.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Som nevnt ovenfor under 5.4 er det ingen registrerte kulturminner innen planområdet. Tiltaket har derfor ingen innvirkning på kulturminner, men kulturminnelovens § 9 følges.

7.6 Naturverdier

Området og tiltaket er vurdert ut fra prinsipper som står i Naturmangfoldloven (NML), blant annet om kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming (§7-10). Naturmangfoldloven § 8 gjelder kunnskapsgrunnlaget, og at kravet skal stå i "et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet". På bakgrunn av de innhentede opplysningene vurderes at kravet til kunnskapsgrunnlaget er oppfylt.

7.7 Rekreasjonsinteresser, -bruk og barns interesser

Fortauen vil øke områdets attraktivitet for myke trafikanter. En fortau er et positivt tiltak for å tilrettelegge for nærturer for dem som bor i området og generell tilgjengelighet og sikkerhet for myke trafikanter, og da tiltaket ligger langs eksisterende vegkant vil ikke dette komme i konflikt med områder som brukes til rekreasjon hverkan av barn eller voksne.

7.8 Fartsgrense

Strekningen er i dag skiltet med 30 km/t. Det å skille ut myke trafikanter fra bilistene vil gi økt trygghet for de som ferdes langs vegen ettersom det blir færre konfliktpunkter på strekningen. På den andre siden kan det føre til at bilister øker farten ettersom de har vegarealet alene og ikke i like stor grad som før trenger å ta hensyn til andre trafikantgrupper. Fartsgrensen må vurderes av skiltmyndighetene.

7.9 Teknisk infrastruktur

For vann og avløp må det ved gravemelding gjøres henvendelse til kommunen.

7.10 Klimaendringer

Framtidens klima fører med seg sterkere lokale værkontraster og fokuset både på avbøtende tiltak og tilpasninger mot et mer ekstremt vær er nødvendig i planlegging. Det blir i hovedsak våtere i områder som fra før var våte, noe som vil øke sjansen for at elver og sjøer går over sine bredder. Det er ingen bekker som krysser planområdet, men det vil være nødvendig å håndtere det eksisterende overflatevannet og samtidig dimensjonerer for økte vannmengder i området.

8. RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utført en egen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet.

8.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011). Analysen er også tilpasset andre veiledere og maler og er i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

8.2 Evaluering av risiko

ROS-analysen viser at det kan være knyttet risiko til følgende forhold:

- Trafikkulykker
- Anleggsstøv og – støy

8.3 Konklusjon

For å ivareta trafikksikkerheten i området foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Godt vedlikehold av fortauen, spesielt med tanke på brøyting på vinterstid
- Belysningsplan

Tiltak som foreslås for å unngå anleggsstøv og -støy:

- Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting og godkjennes av kommunen. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes
- For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1520 og Miljøverndepartementets Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1442/2012, legges til grunn

De identifiserte hendelsene med tilhørende risikovurderinger er basert på at det gjennomføres nødvendige tiltak. Gjennomføringen må skje samtidig som bygging av tiltaket og være gjennomført til ferdigstillelse.

På bakgrunn av det identifiserte risikobilde er det behov for å implementere tiltak gjennom reguleringsbestemmelsene:

- Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen

9. INNKOMNE INNSPILL

STATENS VEGVESEN

Vegarealene som berøres er kommunalt eid og Statens vegvesen har dermed ingen innspill til plansaken.

Kommentar fra tiltakshaver:

Tas til orientering

SAMETINGET

Sametingen kjenner ikke til at det er registrert automatisk fredete samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle innspill til plansaken.

De minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten. Dette bør fremgå av reguleringsbetsemmelsene og de foreslår følgende tekst når det gjelder dette:

- **Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Skulle det likevel under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Kommentar fra tiltakshaver:

Teksten vil bli tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

NORDLAND FYLKESKOMMUNE

Så langt fylkeskommunen kan se, er dette tiltaket ikke i strid med regional politikk slik det blant annet går fram av de arealpolitiske retningslinjene i Fylkesplan for Nordland. Sakens målsetning om bedre og sikrere skolevei for barn er i tråd med fylkesplanens arealpolitiske retningslinjer, kap. 8.2, pkt. 1.

På generelt grunnlag bemerker fylkeskommunen:

- Nasjonal politikk pålegger kommunen å planlegge med tanke på en utforming som er tilrettelagt for alle grupper. Dette vil blant annet si at interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas.
- Planprosessen skal legge opp til medvirkning i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det vil si at berørte parter i området må trekkes aktivt inn i prosessen.
- Vi viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8-12.

Planforslaget er sjekket mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med registrerte verneverdige kulturminner. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet, og vil avgi endelig uttalelse når planforslag foreligger.

Kommentar fra tiltakshaver:

Tas til orientering

9.1 Uttalelser etter 2. gangs høring

STATENS VEGVESEN

I denne planen er de sørligste 40 meter av tiltaket bygd atskilt fra kjørevegen som gang- og sykkelveg. De resterende 100 meter som skal bygges er planlagt som et fortau, menregulert som gang- og sykkelveg. Tiltakene er planlagt langs en kommunal veg og det er derfor Saltdal

kommune som er vegmyndighet og avgjør hva slags type tiltak som skal planlegges langs Høgbakkvegen. Når det brukes henvisninger til Statens vegvesen sine vegnormaler og håndbøker i plandokumentene, ber vi om at det brukes riktige navn på de forskjellige tiltakene i plandokumentene.

Lysmaster:

I den bratte nedoverbakken vil syklende få god fart. Plassering av lysmaster mellom arealet for gående/syklende og støttemuren bør unngås på grunn av påkjøringsfaren for syklister. Vi anbefaler at kommunen i byggeplanen planlegger belysning og plassering av lysmaster etter våre vegnormaler og håndbøker.

Kommentar fra tiltakshaver:

Etter denne uttalelsen er planen revidert slik at de deler av strekningen som går fram til Høgbakkvegen er regulering til gang- og sykkelvei, mens resterende nytt anlegg langs Høgbakkvegen og fram til Røningsvegen er regulert til fortau. Det er også gjennomført en revisjon av plassering for lysmastene

10. AVSLUTTENDE DRØFTING OG ANBEFALING

Forlengelsen av dagens gang- og sykkelvei med påfølgende fortau slik dette tiltaket fremmer vil være positivt for området. Spesielt med tanke på trygghet, tilgjengelighet til aktiviteter for barn og unge og bedre forbindelse til bussholdeplass langs Fv 515. Tiltaket forutsetter at berørte grunneiere avstår noe grunn til tiltaket. Vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å kunne gjennomføre prosjektet.

11. REFERANSER/KILDER

- [1] Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- [2] Direktoratet for naturforvaltning 1996. Viltkartlegging. DN-håndbok 11-1996.
- [3] Direktoratet for naturforvaltning 2010. Naturbase dokumentasjon. Biologisk mangfold. Arealis-prosjektet. Internett: <http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/>
- [4] Kålås, J. A., Viken, Å., Henriksen, S. & Skjelseth, S. (red.). 2010. Norsk rødliste for arter 2010. Artsdatabanken, Norge.
- [5] Askeladden – database for kulturminner
- [6] SEFRAK
- [7] Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)

12. VEDLEGG

1. Reguleringsplankart
2. Planbestemmelser
3. ROS-analyse
4. Plangrense
5. Ervervskart
6. C-tegninger
7. Lysberegninger