

---

## PLANBESKRIVELSE

---

### Detaljregulering for Parkveien – planID 202001 Bindal kommune



**Kunde:** Bindal kommune

**Prosjekt:** Reguleringsplan for Parkveien

**Prosjektnummer:** 10215724

**Rev.:**

**Dato:** 22.06.2020

### Sammendrag:

Planen omfatter trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet barnehage, Bindalseidet skole og omsorgsboliger. Planområdet bærer i dag preg av å være et noe udefinert trafikkområde, kombinert med hensettingsområde for materialer i forbindelse med bygging av de nye omsorgsboligene.

Den største delen av området brukes i dag som trafikkområde og parkering for ansatte og besøkende til Bindalseidet skole, barnehage og omsorgsboliger, samt kjøring til og fra området for foreldre og busser med barn som går på skolen eller i barnehagen.

Hensikten med planen er å sikre trafiksikkerheten for myke og harde trafikanter. Formålet med planen er også å avklare forholdet mellom privat skyss og busskyss av barn og unge, parkering, varelevering og avfallshåndtering.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse.

Tiltaket er et rent trafiksikkerhetstiltak for myke og harde trafikanter som ferdes på området.

Tilgjengeligheten og sikkerheten for gående og syklende vil styrkes som følge av tiltaket, da planen legger opp til klare skiller mellom areal for harde og myke trafikanter. I tillegg legger planen opp til at gående og syklende i området slipper å krysse trafikkområder når de ankommer skole og barnehage. Dette skaper bedre og tryggere rammer for ferdsel i området, spesielt for barn og unge.

### Rapporteringsstatus:

- Endelig
- Oversendelse for kommentar
- Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Stine Liaklev Bakkan	
Kontrollert av:	Sign.:
Bjørn Stubbe	
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Stine Liaklev Bakkan	Geir Morten Hjelde

### Revisjonshistorikk:

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

# Innholdsfortegnelse

1	Arealoppgave .....	5
2	Bakgrunn .....	6
2.1	Hensikten med planen .....	6
2.2	Forslagsstiller og plankonsulent.....	6
2.3	Vurdering av behov for konsekvensutredning.....	6
3	Planprosess og medvirkning.....	7
3.1	Medvirkningsprosess og saksbehandling .....	7
3.2	Varsling av planoppstart – innkomne merknader.....	7
4	Planstatus og rammebetingelser .....	9
4.1	Rundskriv/retningslinjer.....	9
4.2	Regionale føringer.....	9
4.3	Kommunale føringer.....	10
4.4	Gjeldende reguleringsplaner .....	11
4.5	Pågående planer.....	11
4.6	Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet .....	12
5	Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold.....	13
5.1	Beliggenhet og avgrensning.....	13
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	14
5.3	Stedets karakter .....	14
5.4	Eiendomsforhold .....	14
5.5	Landskap.....	15
5.6	Kulturminner og kulturmiljø .....	16
5.7	Naturmiljø .....	16
5.8	Friluftsliv og rekreasjon .....	16
5.9	Naturressurser .....	18
5.10	Sosial infrastruktur .....	18
5.11	Barn og unges interesser.....	19
5.12	Trafikk.....	19
5.13	Teknisk infrastruktur.....	19
5.14	Forurensning .....	21
5.15	Grunnforhold .....	21
6	Beskrivelse av planforslaget .....	22
6.1	Formål .....	22
6.2	Reguleringsformål/ arealregnskap .....	23
6.3	Trafikkløsning.....	24
6.4	Universell utforming .....	26
6.5	Friluftsliv og nærmiljø/uteoppholdsareal .....	26

6.6	Teknisk infrastruktur .....	26
6.7	Rekkefølgekrav og gjennomføring .....	27
7	Virkning av planforslaget .....	28
7.1	Overordnede planer .....	28
7.2	Stedets karakter .....	28
7.3	Eksisterende eiendomsforhold .....	28
7.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	28
7.5	Naturmiljø .....	28
7.6	Friluftsliv og rekreasjon .....	30
7.7	Naturressurser .....	30
7.8	Sosial infrastruktur .....	30
7.9	Barn og unges interesser .....	30
7.10	Trafikk .....	30
7.11	Teknisk infrastruktur .....	30
7.12	Forurensning .....	31
7.13	Støy og luftkvalitet .....	31
7.14	Grunnforhold .....	31
8	Oppsummering av risiko- og sårbarhetsvurdering .....	32
9	Kilder .....	32

## Vedlegg

1. Plankart, datert 17.06.2020
2. Bestemmelser, datert 17.06.2020
3. ROS-analyse
4. Notat oppsummering av innkomne merknader

# 1 Arealoppgave

Nøkkelopplysninger		
Gnr/bnr.	Deler av gnr/bnr 34/22, 34/87 og 115/1	
Tiltakshaver	Bindal kommune	
Forslagsstiller	Sweco Norge AS	
Planen er utarbeidet av	Sweco Norge AS	
Planområdets størrelse	Ca. 4 daa	
Hovedformål	Kjørevei, gang- og sykkelvei, bussholdeplass og parkering	
Krav om KU	Nei	
Kunngjøringer	Varsel om planoppstart	28.02.2020

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Hensikten med planen

Planen skal bidra til å sikre trafiksikkerheten for myke og harde trafikanter, og omfatter trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet barnehage, Bindalseidet skole og omsorgsboliger. Formålet med planen er også å avklare forholdet mellom privat skyss og busskyss av barn og unge, parkering, varelevering og avfallshåndtering.

### 2.2 Forslagsstiller og plankonsulent

Forslagsstiller er Bindal kommune, og Sweco Norge AS er engasjert som plankonsulent for å utarbeide detaljreguleringsplan.

### 2.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Parkveien på Bindalseidet, er det gjort en vurdering av behovet for konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredning (FOR-2017-0-21-854), som trådte i kraft 07.07.2017. Reguleringsplanen vurderes på bakgrunn av følgende tiltak:

- Utvikling av trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet barnehage, Bindalseidet skole og omsorgsboliger. Planen skal sikre trafiksikkerheten for myke og harde trafikanter i området.

Det vurderes at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning. Det er type tiltak og dets omfang som skal vurderes i spørsmål konsekvensutredning. Utvikling av trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet barnehage, Bindalseidet skole og omsorgsboligene på området anses å ikke være av ets likt omfang at det utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften. Likeledes vurderes tiltakets egenskaper, lokalisering og påvirkning på omgivelsene å ikke ha vesentlig virkning på miljø eller samfunn etter §§ 8 og 10.

Bindal kommune har jfr. oppstartsmøtereferatet også vurdert at detaljreguleringsplanen ikke kommer inn under krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2.

## 3 Planprosess og medvirkning

### 3.1 Medvirkningsprosess og saksbehandling

Oppstartsmøte	20.02.20
Varsling av planoppstart	28.02.20
1.gangsbehandling	xx.xx.20
Høring og offentlig ettersyn	xx.xx.20
2.gangsbehandling	xx.xx.20
Sluttbehandling	xx.xx.20

### 3.2 Varsling av planoppstart – innkomne merknader

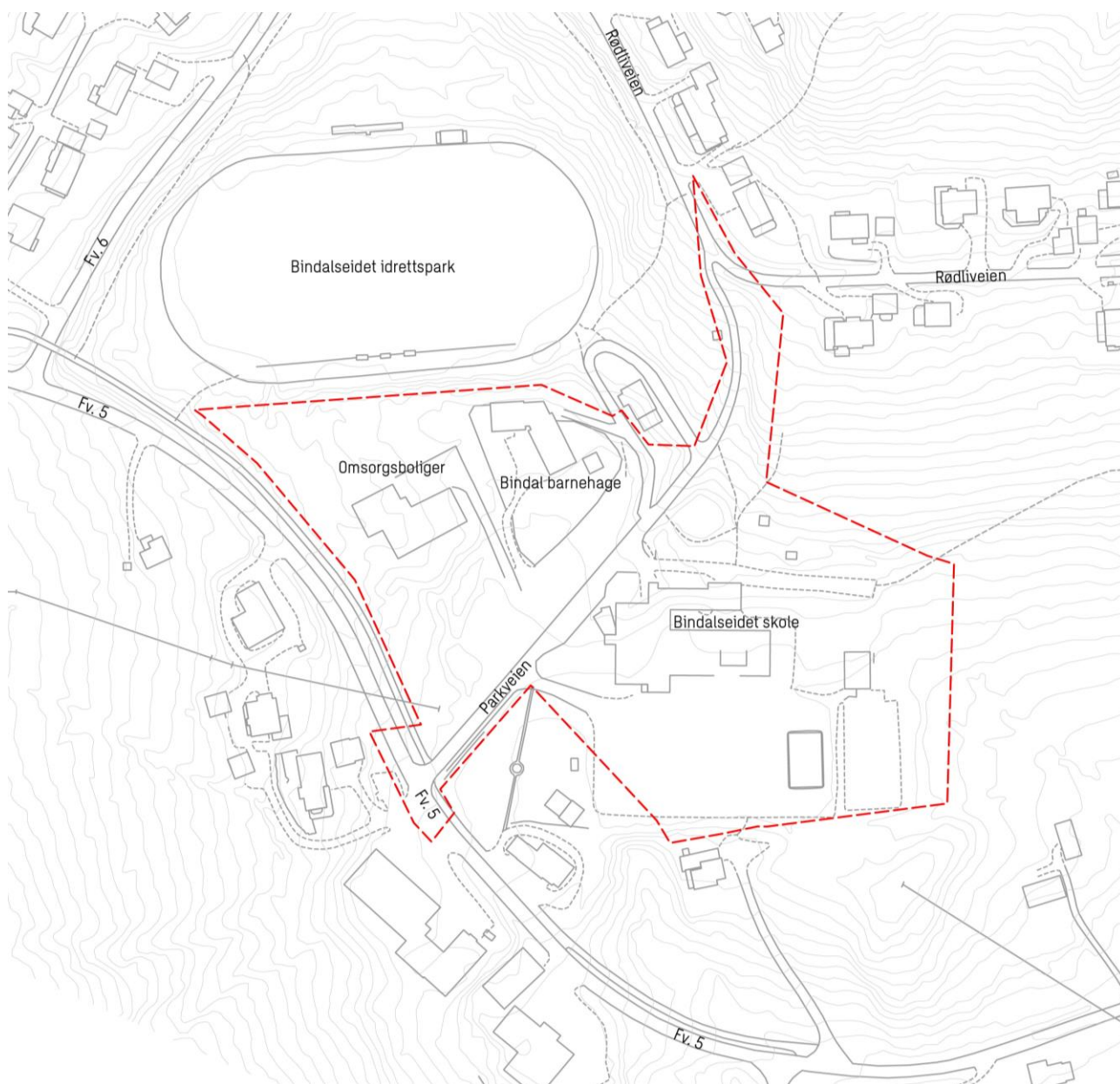
Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Namdalsavisa og Brønnøysunds Avis, på Bindal kommune og Sweco sine hjemmesider, og med brev til berørte høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer den 28.02.2020.

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 2 uttalelser, disse er kommentert i eget vedlegg.

Kort sammendrag av merknadene ligger vedlagt.

#### Varslet plangrense

Kartet under viser varslet plangrense. Endelig planforslag viker noe fra varslet plangrense, og har mindre utstrekning. Kartene i kapittel 5 viser varslet plangrense og ikke endelig plangrense. Se vedlegg 1, plankart, for endelig plangrense.



Figur 1. Varslet plangrense.



## 4 Planstatus og rammebetingelser

Rammebetingelser og planstatus for planområdet.

### 4.1 Rundskriv/retningslinjer

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven sist endret LOV-2018-04-20-12)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (04.09.2009)
- T-2/08 Om barn og planlegging (rundskriv 12.6.2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (20.09.1995) FOR-1995-09-20-4146
- T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- T-1057/ 1994 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven.
- Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen (sist endret 13.11.2013)

### 4.2 Regionale føringer

#### Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025 (27.02.13)

Fylkesplanen er en overordnet plan for den helhetlige utviklingen i Nordland. Fylkesplanen skal være førende for nye regionale planer som utarbeides i Nordland, og vil imøtekomme mange av de nasjonale forventninger som ikke er ivaretatt i annen planlegging. Fylkesplanen for Nordland har definert 3 målområder:

- Livskvalitet
- Livskraftige lokalsamfunn og regioner
- Verdiskaping og kompetanse

Disse målområdene synliggjøres gjennom en versjon og en rekke mål knyttet til hvert målområde. Videre har fylkesplanen definert et mål for arealpolitikken i fylket: Arealforvaltningen i Nordland skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer for næringslivet og befolkningen. Forvaltningen skal skje på grunnlag av kunnskap og oppdaterte kommuneplaner. Etterfulgt av ulike strategier for å nå dette målet:

- Strategi for by- og tettstedsutvikling. Byer og tettsteders funksjon som positive drivkrefter for Nordlandssamfunnet skal utvikles basert på stedets kvaliteter og lokale fortrinn.
- Strategi og naturressurser, kulturminner og landskap. Ressursgrunnlaget i 'Nordland skal benyttes og forvaltes med og balanse mellom bruk og vern, slik at natur- og kulturmiljø, kulturminner, landskapskvaliteter og fornybare ressurser ivaretas for fremtidige generasjoner.
- Strategi for næringsutvikling. Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur, og ha fokus på muligheter for vekst og verdiskaping på grunnlag av ressursgrunnlaget i fylket.

- Strategi for kystsonen. I kystsonen skal det være en samordnet og helhetlig arealdisponering, der land og sjø ses i sammenheng.
- Strategi for klima og klimatilpasning. Arealforvaltningen i Nordland skal innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og styrke tilpasningsevnen til et endret klima.

### 4.3 Kommunale føringer

#### Kommuneplanens samfunnsdel for Bindal kommune 2014 – 2024 (09.10.2014)

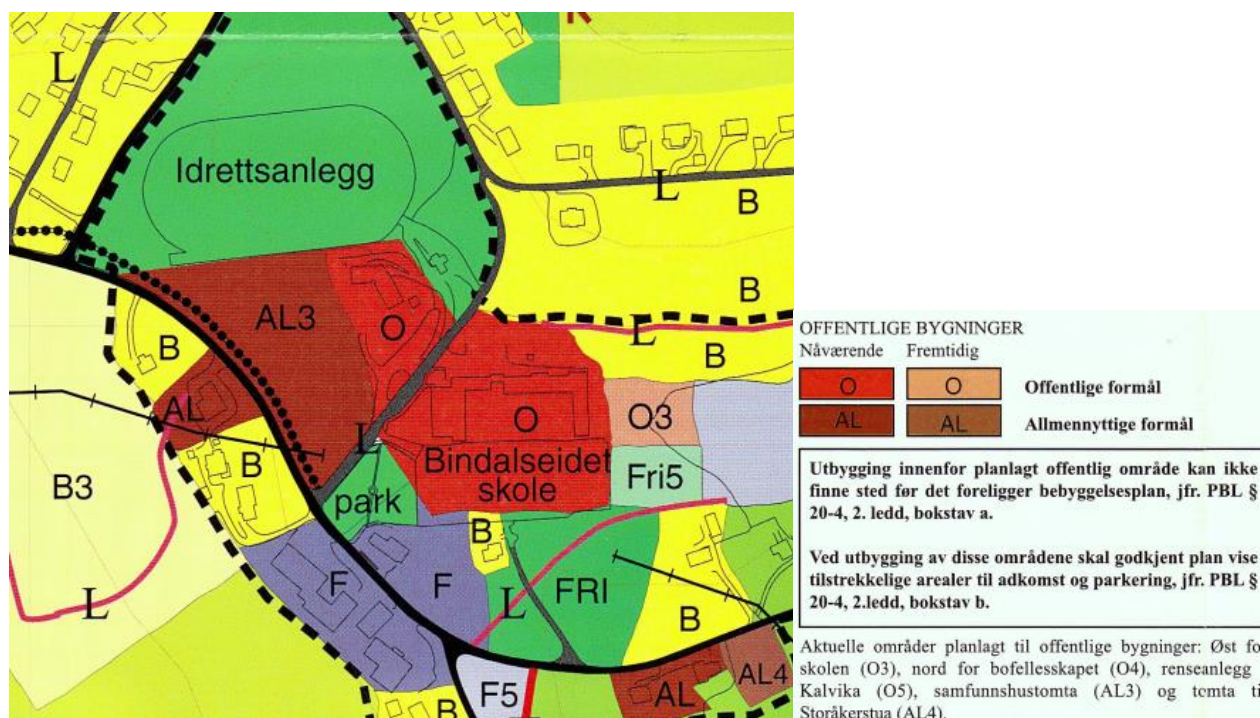
Hovedmålene for arealbruk og bolyst, samt for oppvekstvilkår er som følger:

- Arealbruk og bolyst. Bindal kommune skal være en attraktiv kommune som bosted, for besøkende og for bedrifter. Dette innebærer at Bindal kommune skal legge til rette for attraktive arealer for næringsetableringer og bosetting, både sentrumsnært og i grendene.
- Oppvekstvilkår. Barn og unge i Bindal kommune skal ha et oppvekstmiljø som er trygt og som gir gode utviklingsmuligheter, slik at de blir rustet til å møte samfunnets utfordringer. Dette skal gi positive opplevelser som gjør Bindal til en god kommune å bo i.

For begge disse temaene følge henholdsvis 6 og 8 delmål. Andre temaer nevnes også med definerte mål og delmål.

#### Kommunedelplan Bindalseidet (25.05.1999)

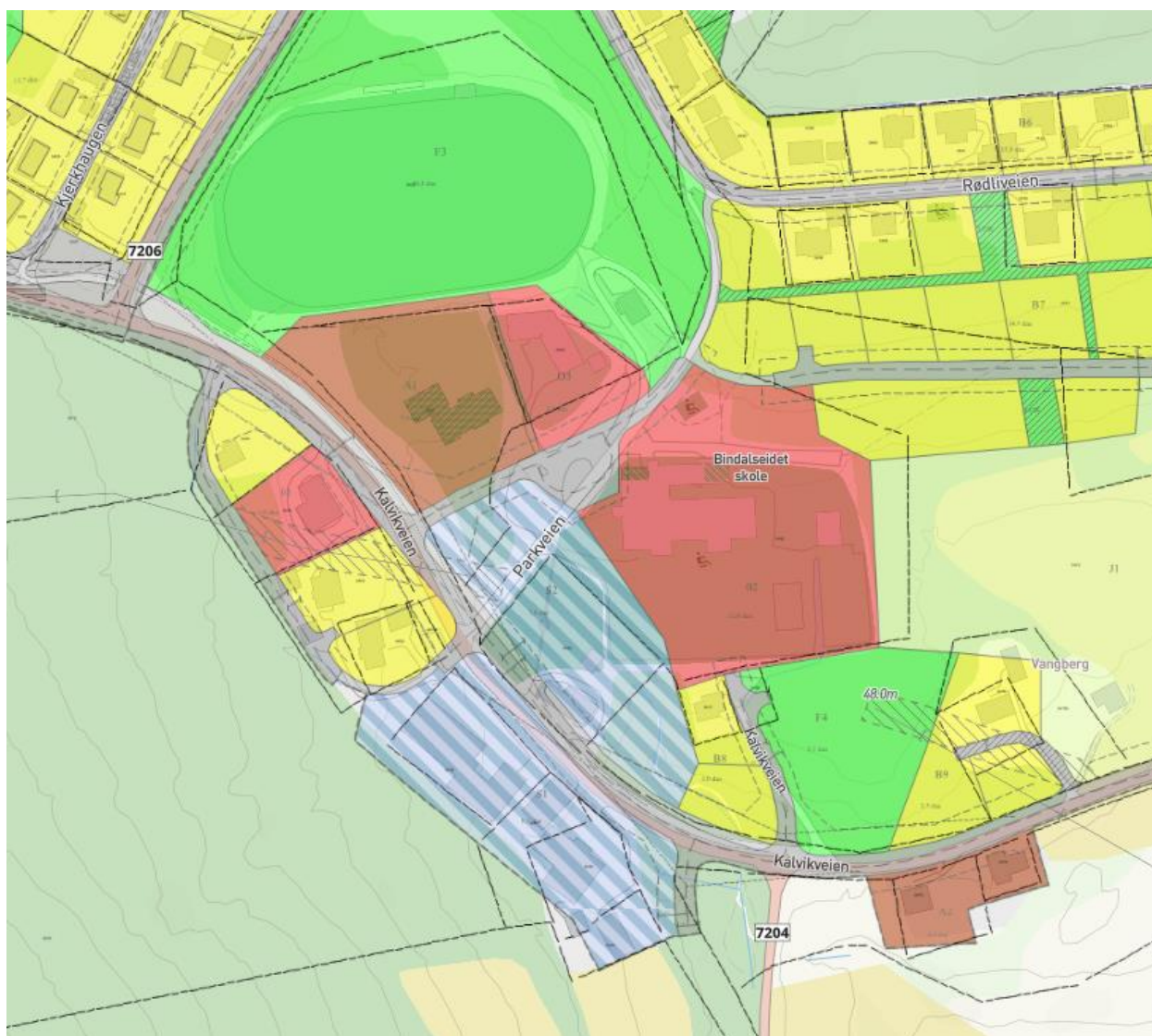
Kommunedelplanen for Bindalseidet ble vedtatt 25. mai i 1999. Kommunedelplanen viser at området er regulert til nåværende offentlig formål og nåværende allmennyttig formål. Området hvor omsorgsboligene er etablert, er i kommunedelplanen for Bindalseidet omtalt som samfunnshustomta (AL3).



Figur 2. Utsnitt fra kommunedelplan for Bindalseidet.

#### 4.4 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan for planområdet er «Bindalseidet», planID: 1811198101. Planen ble vedtatt 14.09.1981. I reguleringsplanen er området regulert til kjørevei, offentlig bebyggelse, allmenntilgjengelig formål, offentlig friområde og forretning/kontor.



Figur 3. Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan.

#### 4.5 Pågående planer

Det er ingen pågående planer i området.

## 4.6 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

### Trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune 2019 – 2022

Trafikksikkerhetsplanen har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Trafikksikkerhetsutvalget har for denne perioden prioritert følgende satsningsområder/tiltak i denne planen:

- Reguleringsplan for trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet skole, barnehage og omsorgsboliger
- Opparbeidelse av trafikkområdet tilknyttet Bindalseidet skole, barnehage og omsorgsboliger
- Opparbeidelse av trafikkområdet ved Terråk skole og barnehage
- Avkjørsel og parkeringsplass ved Solstad kirke
- Utbedring av samferdselstiltak i Terråk sentrum

Formålet med Bindals trafikksikkerhetsplan er videre å samordne og øke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til å gi en oversikt over behovet for trafikksikkerhetstiltak og skal være med på å redusere antall trafikkulykker, samt å gi myke og harde trafikanter en tryggere hverdag. Målsettingen for planen er:

- Barn og unge sikres trygg skolevei og ferdseil i eget lokalmiljø
- Øke det holdningsskapende arbeid med fokus på adferd i trafikken. Dette omfatter fart, rus og bruk av sikringsmidler som blant annet refleks, sykkelhjelm, belte og bakovervendt barnesikring i bil
- Tverrfaglig arbeid for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet
- Fremme befolkningens helse og trivsel og forebygge sykdom og skader

## 5 Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold

### 5.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger sentralt på Bindalseidet. Planområdet er avgrenset av Fv. 5 i sørvest, Bindalseidet idrettspark og Rødliveien i nord. I øst avgrenses planområdet av skog. Planområdet deles i to av Parkveien, som strekker seg fra nord til sørvest i planområdet.



Figur 4. Planområdets beliggenhet på Bindalseidet. Rød skravur markere varslet plangrense.

## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet bærer preg av å være et noe udefinert trafikkområde, kombinert med hensettingsområde for materialer i forbindelse med bygging av de nye omsorgsboligene. Området består stort sett av gruslagte flater som skrår noe opp mot nordøst. Området nærmest fylkesveien er ikke opparbeidet og består i stor grad av trær og busker.

## 5.3 Stedets karakter

Den største delen av området brukes i dag som trafikkområde og parkering for ansatte og besøkende til Bindalseidet skole, barnehage og omsorgsboliger, samt kjøring til og fra området for foreldre og busser med barn som går på skolen eller i barnehagen. Gang- og sykkelveien opp til Rødlikeveien benyttes av skolebarn til og fra skolen og foreldre som evt. følger barna til skolen og/eller barnehagen. Gang- og sykkelveien benyttes også ved fritidsarrangementer i området og som turvei.



Figur 5. Bildet til venstre viser området sett fra skoletrappa og mot sørvest. Bildet til høyre viser området og skolen sett fra fylkesveien.

## 5.4 Eiendomsforhold

Planområdet består av hele eller deler av følgende eiendommer:

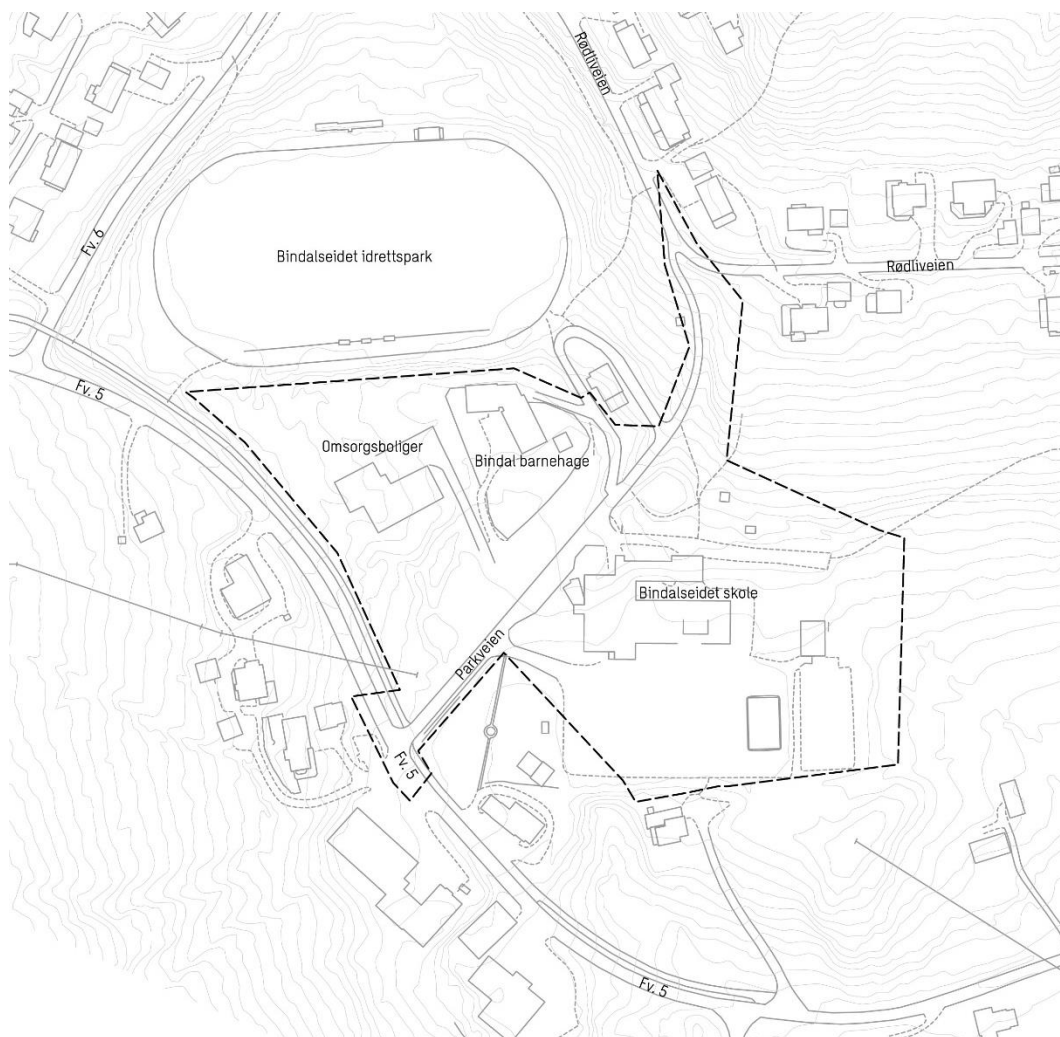
- Gnr/bnr 115/1
- Gnr/bnr 34/22
- Gnr/bnr 34/84
- Gnr/bnr 34/87



Figur 6. Kartet viser eiendomsforholdene innenfor og rundt planområdet.

## 5.5 Landskap

Terrenget på området har en jevn stigning i nord, opp mot Rødliveien, og i vest opp mot omsorgsboligene. I forbindelse med etablering av omsorgsboligene er det blitt planert ut et flatt uteområde som skal benyttes av omsorgsboligene, med en nokså bratt skråning ned til dagen parkeringsplass. Parkveien, som strekker seg gjennom området og deler planområdet i to, har en jevn stigning fra fylkesveien og forbi Bindalseidet skole. Gang- og sykkelveien videre nordover mot Rødliveien, har den bratteste stigningen i området.



Figur 7. Kartet viser terrenget er i planområdet. Høydekurvene ved omsorgsboligene er noe endret etter bebyggelsen kom, men terrenget stiger fortsatt opp mot omsorgsboligene.

## 5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrert kulturminner eller kulturmiljøer i eller i tilknytning til planområdet.

## 5.7 Naturmiljø

Det er ingen registrerte naturtyper i planområdet. Det samme gjelder rødlistearter og fremmede arter/svartelistearter.

## 5.8 Friluftsliv og rekreasjon

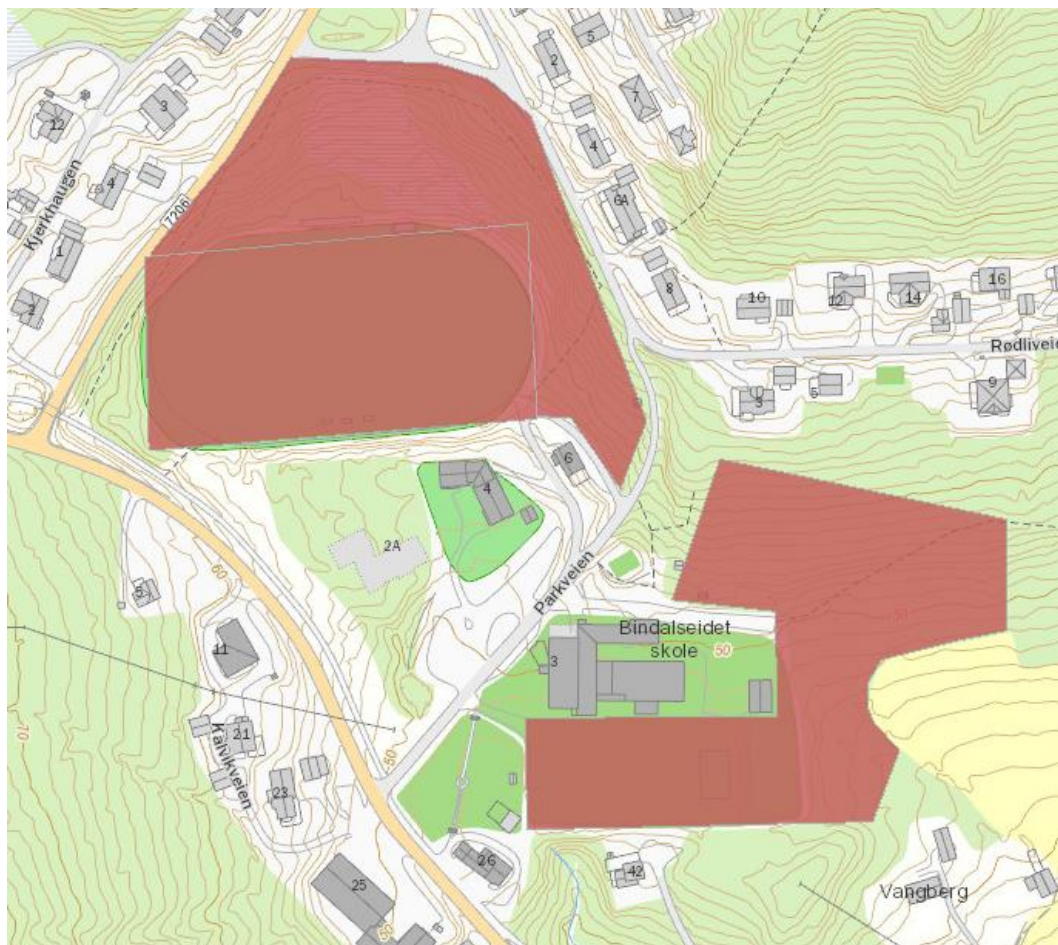
I og i nær tilknytning til planområdet er det registrert to svært viktige friluftsområder.



Bindalseidet idrettsplass ligger like nord for planområdet, med adkomst fra parkveien. Dette friluftsområdet er registrert som leke- og rekreasjonsområdet med stor bruksfrekvens. Området er godt tilrettelagt med gressbane, tribuner og kiosk. Området har også ganske ofte regionale og nasjonale brukere.

Bindalseidet skole ligger øst i og for planområdet, også med adkomst fra Parkveien. Friluftsområdet er registrert som leke- og rekreasjonsområde med stor bruksfrekvens. Området har høy grad av tilrettelegging og har god tilgjengelighet. Området består av lekeplass tilhørende Bindalseidet skole.

Begge friluftsområdene er kartlagt i 2014, gjennom en friluftskartlegging i regi av Nordland fylkeskommune.



Figur 8. Kartet er hentet fra naturbase, og viser kartlagte friluftsområder i og nær planområdet.

## 5.9 Naturressurser

I planområdet finnes bare områder registrert som ikke tresatt fastmark og noe skog. Planområdet er ellers omringet av skogsområder bestående av barskog og blandingsskog, med varierende grad av bonitet.



Figur 9. Kartet er laget i henhold til kilden kartverktøy og AR5. Kartet viser arealtyper i området. Grønn farge er skog, blå farge er myr og grå farge er fastmark. Orange farge viser dyrka mark.

## 5.10 Sosial infrastruktur

I planområdet ligger Bindalseidet skole og barnehage, samt nyetablerte omsorgsboliger.

Bindalseidet skole har i dag totalt 25 ansatte og 64 barn, fra 1. til 10. klasse.

Bindalseidet barnehage har i dag totalt 10 ansatte og 21 barn fra 1-5 år.

Omsorgsboligene ble etablert i 2019/2020, og består av fire boliger. Her er det ingen ansatte, men hjemmetjenesten er innom med varierende hyppighet. Fellesstue, som også er etablert i forbindelse med omsorgsboligene er tiltenkt benyttet av pensjonistforeningen til diverse kveldsaktiviteter.

Utover dette brukes hallen i skolen også til diverse kveldsaktiviteter og treninger.

### 5.11 Barn og unges interesser

Barn og unge bruker området flittig:

- Til og fra barnehage og skole daglig
- Til og fra fotballarrangement
- Til og fra svømmehallen, både i skolesammenheng og på fritiden
- Til og fra andre fritidsaktiviteter
- Ved større arrangementer som f.eks. 17. mai.
- Til og fra nærbutikken som i kort avstand fra Bindalseidet skole.

Barn og unge ankommer området på forskjellige måter. Det kn være busskysse eller foreldreskysse, mens mange også går eller sykler til/på området.

### 5.12 Trafikk

Planområdet har adkomst fra Fv. 5, Kveinveien og inn på Parkveien. Kveinveien har nokså lite trafikk per dag, med en ÅDT på 425. Tallene gjelder for 2019, men det er ingen grunn til å tro at dette har økt særlig i 2020. Kveinveien har en fartsgrense på 50 km/t forbi planområdet. Det er etablert gang- og sykkelvei langs fylkesveien, men mangler gangfelt både over Parkveien og over fylkesveien (fra planområdet til nærbutikken).

Internt på planområdet, strekker Parkveien seg fra fylkesveien i vest, gjennom planområdet, til gang- og sykkelveien i nord. Parkveien er en blindvei og fører ikke lenger enn til planområdet. Langs Parkveien, til gangs- og sykkelveien starter, er det opparbeidet en smal grussti for gående.

Parkveien benyttes av mange daglig. Skolebussene kjører til og fra planområdet hver dag, ansatte ved barnehage og skole og foreldre som skysser barna sine både til skole og fritidsaktiviteter. I tillegg til besøkende til omsorgsboligene. Utenom Parkveien er det lite system i trafikken på området. Det parkeres litt over alt og bussene kommer ofte i konflikt med andre kjørende. Området er per i dag ikke spesielt trafikksikkert. Manglende tilrettelegging for gående er også en utfordring.

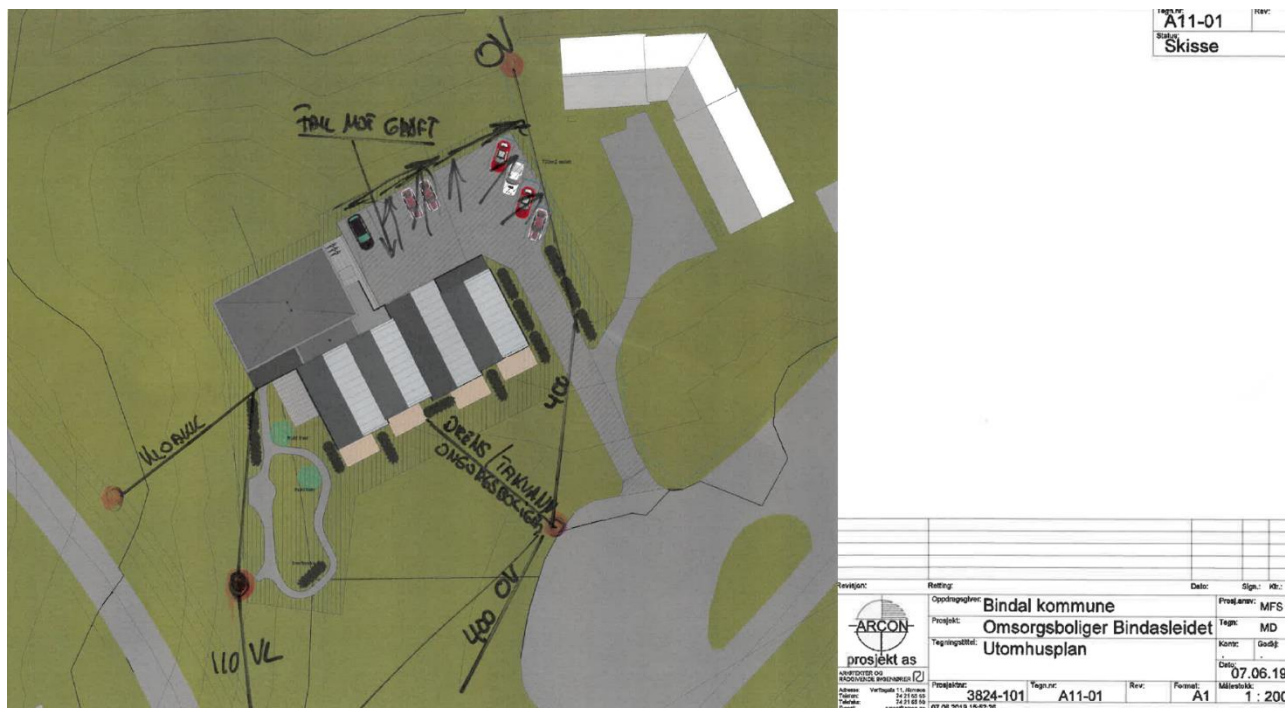
### 5.13 Teknisk infrastruktur

#### VA og overvann

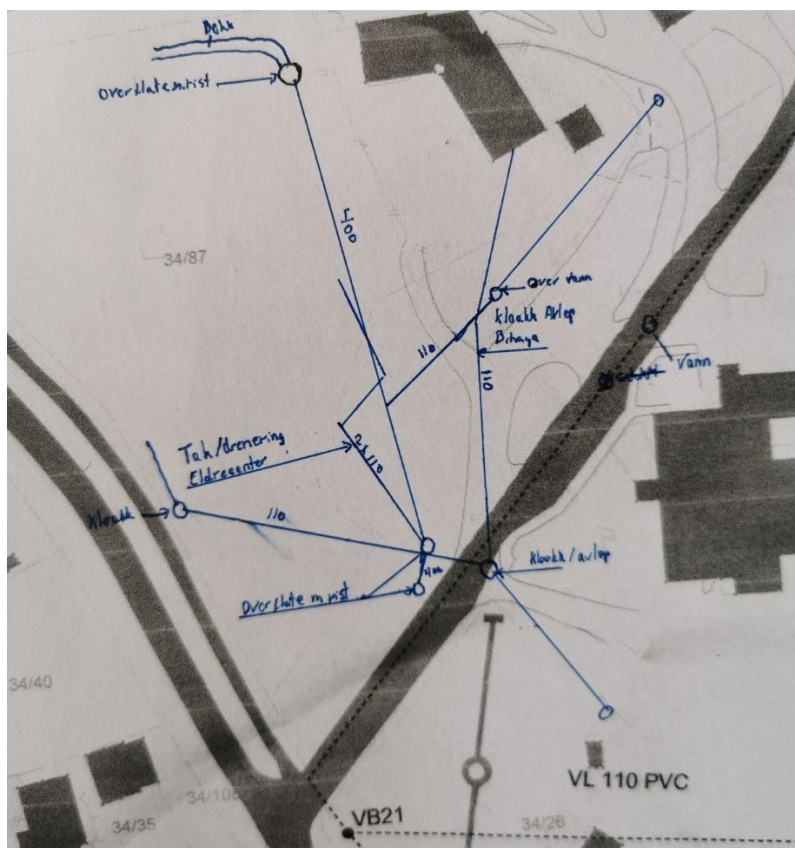
Ved- og under planområdet ligger det VA ledninger for vann, spillvann/kloakk og overvann.

Dokumentasjonen av infrastrukturen er begrenset og er i stor grad kun håndskisser fra hvor man antar eller tidligere har avdekt ledninger. Viser til figur Figur 10 og Figur 11 som viser underlaget.

Det er uklart om det er separert avløp (egen ledning for spillvann/kloakk) eller felles avløp (kloakk og overvann i samme ledning) på rør som er merket som «kloakk» i skissene. Overvannsledning og kloakk ser ut til å krysse planområdet og det må forventes å måtte gjøre noen tilpasninger på ledningsnettet i forbindelse med grunnarbeider.



Figur 10. Skisse av VA inntegnet på utomhusplan fra prosjektering av omsorgsboliger.



Figur 11. Håndskisse med antatt beliggenhet av VA infrastruktur.

## Andre kabler i bakken

Kartet under viser en oversikt over el-infrastruktur tilknyttet området. Blå heltrukken linje viser 22kV luftlinje (høyspent). Det foregår et pågående arbeide med å få gravd ned denne. Blå stiplet linje viser nedgravd 22 kV-kabel. Grønn heltrukken linje viser 230V luftlinje, og grønn/gul og grønn stiplet linje viser 230V kabel.



Figur 12. El-infrastruktur i tilknytning til planområdet.

## 5.14 Forurensning

Det er ikke registrert forurensning i grunnen i planområdet.

## 5.15 Grunnforhold

Området ligger under marin grense. Under hav- og fjordavsetninger er det løsmassetyper (strandavsetninger) av sand til blokk, men sand og grus er vanligst. Strandavsetninger ligger som et forholdsvis tynt dekke over berggrunn eller andre sedimenter. Området er ikke kartlagt for kvikkleire eller fjellbotninger.



Figur 13. Løsmassekart fra NGU

## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Formål

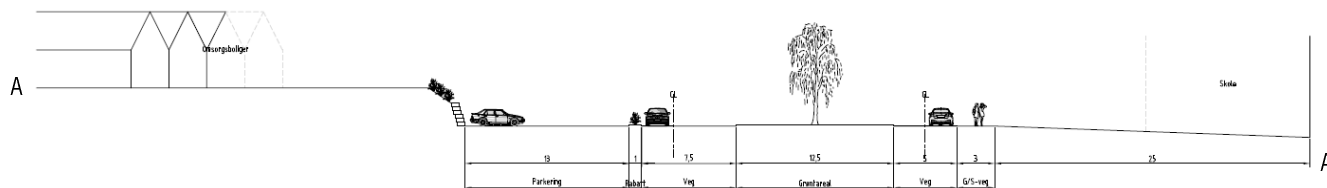
Hovedformålet med planen er å legge til rette for en trygg og sikker trafikkavvikling i forbindelse med Bindalseidet skole og barnehage, samt for de nyetablerte omsorgsboligene.

Planen skal bidra til å sikre trafikksikkerheten for myke og harde trafikanter på området, samtidig som den skal avklare forholdet mellom privat skyss og busskyss av barn og unge, parkering, varelevering og avfallshåndtering.

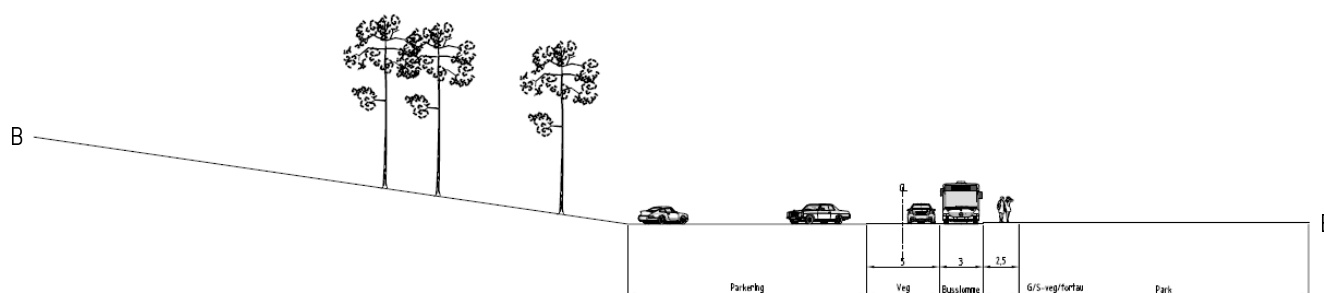


Figur 14. Illustrasjonsplan som viser forslag til fremtidig trafikk-løsning på området.

Illustrasjonene under viser noen snitt hentet fra området. Figur 14 viser hvor snittene er hentet fra.



Figur 15. Snittet viser løsning med omsorgsboligene som avgrensning i vest og Bindalseidet skole som avgrensning i øst.

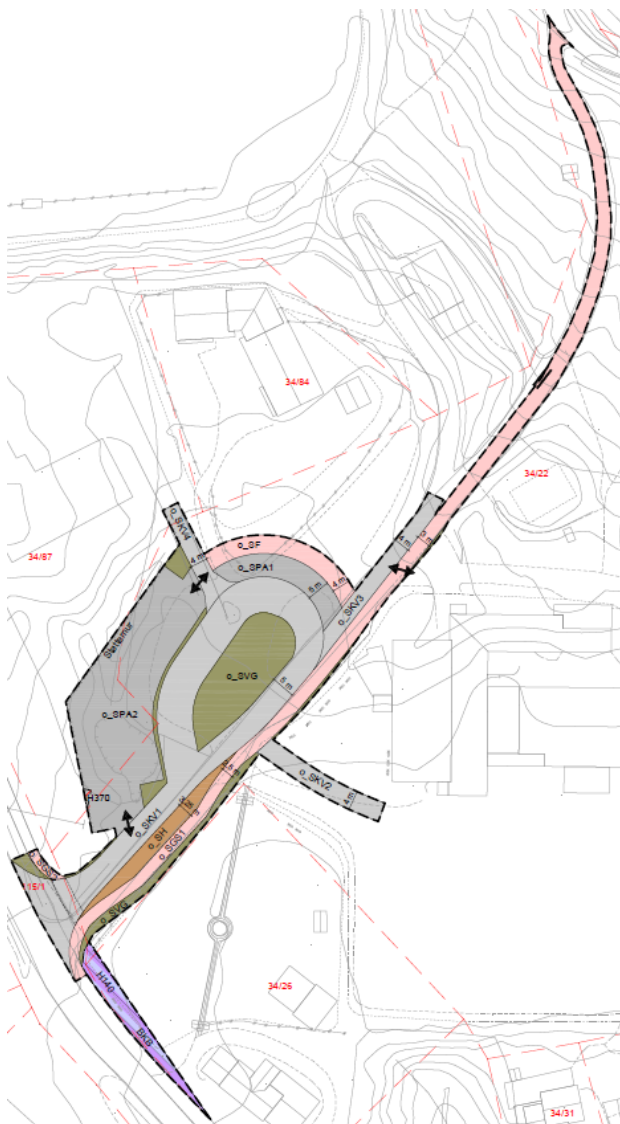


Figur 16. Snittet viser trafikksikkerhetstiltaket, sett fra fylkesveien.

## 6.2 Reguleringsformål/ arealregnskap

Tabellen nedenfor gir oversikt og reguleringsformålene som inngår i planforslaget iht. pbl. § 12-5 og § 12-6.

Reguleringsformål	Størrelse (daa)
<b>Bebyggelse og anlegg</b>	
Forretning/kontor	0,1
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	
Kjøreveg	1,4
Fortau	0,15
Gang- og sykkelvei	0,75
Holdeplass/plattform	0,1
Parkering	1
Annen veggrunn – grøntareal	0,5
<b>Sum</b>	<b>4,0</b>



Figur 17. Utsnitt av reguleringsplan.

### 6.3 Trafikkløsning

Planen legger opp til et mer definert trafikkområde som ivaretar både myke og harde trafikanter. Det er arbeidet med å skape tydelig skiller for hvor harde og myke trafikanter skal ferdes, og det er forsøkt å legge til rette for at myke trafikanter skal slippe å krysse trafikkareal hvor harde trafikanter ferdes.

Hovedtrekkene i planene er langt på vei en videreføring av dagen praksis på området, med en felles rundkjøring som utgangspunkt. Denne rundkjøringen er mer definert enn dagens situasjon viser. Poenget med en slik løsning er å begrense bilkjøring så mye som mulig på resten av området. Dette er viktig slik at gående og syklende kan ferdes trygt. Avkjørsel til omsorgsboliger (o\_SKV4), barnehage (o\_SKV3) og skole (o\_SKV2) beholdes som i dag, med noen justeringer. Avkjørslene er spesielt viktig å ivareta for varelevering og syke transport.



## Gående og syklende

For å oppnå en bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklende legger planen opp til å etablere en sammenhengende gang- og sykkelvei øst i planen (o\_SGS1). Gang- sykkelveien strekker seg dermed fra Rødliveien i nord til fylkesveien i sør, som en helhetlig strekning, hvor gående og syklende vil ha førsteprioritet. Gang- og sykkelveien vil, ved fylkesveien, koble seg på eksisterende gang- og sykkelnett. Nord for Bindalseidet skole, vil gang- og sykkelveien ha samme utforming som i dag. Bredde på gang- og sykkelvei vil være 2,5 meter på det smaleste.

Det er regulert inn fotgjengerfelt ved krysset fylkesveien x Parkveien for at gående og syklende kan kunne krysse Parkveien på en trygg måte. Fotgjengerfeltet er plassert 6 meter fra ytterkant fylkesvei, og er 3 meter bredt. (Statensvegvesen, 2017).

I forbindelse med gjennomføring av planen bør det også ses på mulige løsninger for kryssing av fylkesveien, over til nærbutikken på motsatt side. Tilrettelagt kryssing 5 meter fra kryss anbefales.

## Buss

Bussløsningen på området er valgt å flytte noe sørvest, for å skape større handlingsrom i planen. Bussløsningen i seg selv, vil i stor grad ha samme utforming som i dag, med noe bedre plass til av- og påstigende. Bredde på bussholdeplass er satt til 3,25 meter.

Avkjørsel til Bindalseidet skole (o\_SKV1) flyttes noe nordover for at bussholdeplassen og av- og påstigende ikke skal komme i konflikt.

## Kjørende

Foreldre som kjører barn og unge til og fra skolen (evt. barnehagen), og ikke har behov for lengre tids parkering, er ivaretatt nord i planen (o\_SPA1). Her er det satt av en lomme hvor bilene kan kjøre inn, slippe av eller hente opp barn, også kjøre videre. Denne lomma er kun ment for korttidsparkering.

Avkjørsel fra fylkesvei flyttes noe som en konsekvens av etablering av bussløsning og gang- og sykkelvei i sør.

## Parkering

Det er tilrettelagt for ca. 30-35 parkeringsplasser vest for rundkjøringen på området. Parkeringsplassene er tenkt til ansatte og besøkende ved Bindalseidet skole, barnehage og nyetablerte omsorgsboliger.

Mot omsorgsboligene er det regulert inn støttemur mot skråning. Støttemuren er tenkt å være ca. 1,5 meter høy mot omsorgsboligene, med tilpasninger.

Er det behov for mer parkering, er området sør for Bindalseidet skole tilgjengelig (se illustrasjonsplan).

## Varelevering og renovasjon

Det legges ikke opp til endring for varelevering i planen. Varelevering vil skje på samme måte som i dag også i fremtidig situasjon.

I planen er det tilrettelagt for renovasjon for Bindalseidet barnehage i forbindelse med rundkjøringen/avkjørsel til omsorgsboliger (xxx). For Bindalseidet skole er det tilrettelagt for renovasjon i forbindelse med avkjørsel sør for skolen.

Løsningene for renovasjon gjør at søppelbilen slipper å kjøre inn på området i nord, hvor flest gående og syklende ferdes.

## 6.4 Universell utforming

Terrenget fra trafikkområdet og opp til Rødliveien har bratt stigning, og er premissgivende for stigningsforholdene på gang- og sykkelveien her. På den nordligste delen av gang- og sykkelveien er det ikke mulig å tilfredsstillere kravet om universell utforming. Stigningen her er ca. 13%. Strekningen fra fylkesveien og til passert skole tilfredsstilles kravet til universell utforming (5%). (Statens vegvesen, 2019).

## 6.5 Friluftsliv og nærmiljø/uteoppholdsareal

Ingen tiltak.

## 6.6 Teknisk infrastruktur

### VA og overvann

Løsningen for overvannshåndtering baserer seg i hovedsak på at vannet infiltreres (ledes til terreng) lik dagens situasjon. Dette utføres hovedsakelig gjennom infiltrasjonssandfang og overflateavrenning til terreng/grøntområde fra asfalterte flater. Infiltrasjonssandfangene utstyres med en dremsledning som legges under asfalt og fordeler vannet i grunnen. Alle infiltrasjonssandfang utstyres med et overløp som ledes til nærliggende overvannsledninger dersom dremsledningene ikke tar unna vannmengdene som kommer. I størst mulig grad vil veien helle inn mot grøntområdet/rabatten (o\_SVG) for infiltrasjon av overflatevann.

OV DN400-ledning ved ny støttemur mot omsorgsboliger vil kanskje bli berørt av tiltaket og må legges om dersom denne kommer i konflikt med muren. Dette vil måtte avklares i gjennomføringsfasen enten ved innmåling/kamerakjøring eller at det blir tatt som en del av anleggsarbeidet og tilpasset på stedet. Ledningen er en bekk som er lagt i rør, som vises på Figur 11.

Tilstand og årgang på rørene er ikke dokumentert, og det er derfor ukjent om rørene bør byttes når man utfører anleggsarbeidene for tiltaket. Det vil være anbefalt å planlegge med å bytte ut rørene, da rørkostnaden og legging av rør er liten sammenlignet med grunnarbeidene. Hvis det blir anlagt ny infrastruktur for overvann må eventuell felles avløp separeres.

Med utgangspunkt i dokumenterte traseer, ser det ut som at planområdet går klar av vannledninger og at det er kun avløpsledninger med selvføll som blir berørt.

Vurderingene av omgjøringene av eksisterende ledninger er gjort med bakgrunn i grunnlagsmaterialet som er mottatt, og det er usikkerheter knyttet til nøyaktigheten av underlaget.

### **Andre kabler i bakken**

Det er lagt inn faresone H370 for høyspentlinjen som ligger vest for planområdet, da det er en liten flik av faresonen som berører planen. Faresonen indikerer et byggeforbudsbelte, og strekker seg i dette tilfellet 7,5 meter målt horisontalt til hver side fra kraftledningens senterlinje. Det er i utgangspunktet tenkt at høyspentlinjen legges under bakken før aktuelt tiltak blir realisert, men faresonen er tegnet inn i tilfelle dette ikke skjer, og at den da må hensyntas i arbeidet med trafikkarealet.

## **6.7 Rekkefølgekrav og gjennomføring**

Før bygge- og anleggsarbeidet igangsettes skal det utarbeides en plan som redegjør for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, renhold og støvdemping i anleggsperioden, og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal etableres.

Parkeringsplasser og uteoppholdsareal skal være ferdig før ferdigattest gis.

## 7 Virkning av planforslaget

### 7.1 Overordnede planer

Planen vil erstatte eksisterende reguleringsplan som er gjeldende for området.

### 7.2 Stedets karakter

Området benyttes i dag til trafikkareal tilknyttet Bindalseidet skole og barnehage. Bruken av området blir dermed ikke endret fra dagens bruk, det samme gjelder da for stedets karakter. Virkningen av planforslaget vil være at trafikkarealet på området blir mer definert.

### 7.3 Eksisterende eiendomsforhold

Ingen endringer som følge av planen.

### 7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturverdier innenfor planområdet.

### 7.5 Naturmiljø

Alle planer skal vurderes iht. naturmangfoldlovens § 8-12. Planområdet består i dag av gruslagte flater, og noe asfaltert vei. Det er ikke registrert viktige naturverdier i planområdet.

Vurdering iht. naturmangfoldloven (19.06.2009) § 8-12:

### § 8. Kunnskapsgrunnlaget

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om artens bestandssituasjon, naturtypens utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kraet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndigheten skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kn bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

#### *Vår vurdering*

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for å vurdere virkninger på naturmangfoldet. Kommunens kartlegging og forvaltningens database er benyttet, samt at området er befart. Det er ikke utført detaljkartlegging av artsmangfoldet, men siden hele planområdet er et trafikkområde og påvirket av menneskelig aktivitet anses det ikke å være påkrevd. § 8 sier også:

*Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.*

## § 9. Føre-var-prinsippet

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmangfoldet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

### *Vår vurdering*

Dette er ikke aktuelt i denne saken, da det er klart at kunnskapen er god nok vedrørende plan -og influensområdets naturverdier, til å si at en irreversibel skade på naturmangfoldet ikke vil skje som følge av tiltaket.

## § 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut ifra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

### *Vår vurdering*

Økosystemtilnærming og samlet belastning er lite relevant for denne saken. Planområdet benyttes til trafikkformål. Tiltaket vil ikke påvirke økosystemer.

## § 11. Kostnadene ved miljøforringelser skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaver skal dekke kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets- og skadens karakter.

### *Vår vurdering*

Heller ikke denne paragrafen er relevant her. Planen medfører ingen miljøforringelser.

## § 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut ifra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

### *Vår vurdering*

For å sikre tilstrekkelig trafikkikkerhet rundt Bindalseidet skole og barnehage, samt for omsorgsboligene og alle andre som benytter området er det nødvendig å regulere tomte. Eiendommene som må reguleres benyttes i dag til samme formål. Videre utvikling av disse vurderes å ikke ha konsekvens for naturressurser/naturmangfold.

Ut fra en samlet vurdering anses reguleringsforslaget å balansere naturmangfoldet opp mot øvrige samfunnsinteresser på en hensiktsmessig måte.

## 7.6 Friluftsliv og rekreasjon

Tiltaket vil ikke berøre Bindalseidet idrettsplass eller lekeplass i tilknytning til Bindalseidet skole og barnehage.

## 7.7 Naturressurser

Planforslaget berører ikke dyrket eller dyrkbar mark, og heller ikke andre naturressurser.

## 7.8 Sosial infrastruktur

Tiltaket er med på å bedre tilgangen til Bindalseidet skole og barnehage, både for myke og harde trafikanter.

## 7.9 Barn og unges interesser

Tiltaket er med på å gjøre områdene rundt Bindalseidet skole og barnehage mer trafikksikkert for barn og unge som ferdes i området.

## 7.10 Trafikk

Tiltaket er et rent trafikksikkerhetstiltak for myke og harde trafikanter som ferdes på området. Tilgjengeligheten og sikkerheten for gående og syklende vil styrkes som følge av tiltaket, da planen legger opp til klare skiller mellom areal for harde og myke trafikanter. I tillegg legger planen opp til at gående og syklende i området slipper å krysse trafikkområder når de ankommer skole og barnehage. Dette skaper bedre og tryggere rammer for ferdsel i området, spesielt for barn og unge.

Planen legger også opp til en bedre ramme for parkering på området, da dette har vært fraværende i dagens situasjon.

Tiltaket vil ikke ha konsekvenser for mengden trafikk på området. Området benyttes i dag som trafikkareal, og tiltaket vil ikke endre bruken.

Til tross for en liten forskyving av avkjørsel fra fylkesveien, endrer ikke planen adkomstforholdene fra fylkesveien. Prosjektet anses derfor ikke å ha virkning for trafikkavvikling på fylkesveien.

## 7.11 Teknisk infrastruktur

### VA og overvann

Tiltaket vil ikke ha direkte innvirkning på teknisk infrastruktur, men det vil være hensiktsmessig å gjøre nødvendige arbeider på infrastrukturen samtidig med grunnarbeidene for tiltaket.

### Andre kabler i bakken

Høyspentlinjen (luftlinjen) er planlagt å grave ned før tiltak i denne planen påbegynnes. Videre bør kabelpåvisning gjennomføres som en del av detaljprosjekteringen for å kartlegge nøyaktig plassering av kabler i området. Eksisterende infrastruktur i bakken vil bli håndtert i den videre detaljprosjekteringen. Under anleggsfasen skal kablene håndteres på en forsvarlig måte.

## 7.12 Forurensning

Ikke relevant.

## 7.13 Støy og luftkvalitet

Tiltaket medfører ikke økt trafikk eller økt støy på området.

## 7.14 Grunnforhold

Kote-forskjellene der det er planlagt parkeringsplass og vei er omtrentlig 5-6 meter, så området er relativt flatt, med et hellende terreng fra nord mot sør- sørøst. Det er ikke registrert skred i området de siste 100 år. Det løper ingen elv igjennom området. Det vurderes at det er naturlig drenering av vann av resten av området på grunn av topografien.

Uten grunnundersøkelser eller annet bakgrunnskunnskap av grunnforholdene, vurderes det at ras og ustabil grunn er usannsynlig ved etablering av mur. Setninger kan minimeres med overbygging av fyllmasser, når løsmassetypen kjennes. Ved funn av sprøbruddsmaterialer i grunnen, kan anleggelse av mur gjøres seksjonsvis, så man har mer kontroll over situasjonen.

Avhengig av løsmassetypen/sprøbruddsmaterialer under overflaten kan parkeringsplassen og veien anlegges seksjonsvis (anleggelse i skråningens kote-retning). Dette har en positiv innvirkning av stabiliteten. Tilbake-fyllingsmaterialer skal legges ut lagvis og komprimeres. Ved funn av sprøbruddsmaterialer, fjernes gravemassene fra området.

Setninger for parkeringsplassen og veien kan minimeres ved valg av materialer i overbygging, når løsmassetypen er kjent. Drenering og overvannssystem skal hensyntas ved prosjektering av vegger, plasser og mur for å minimere fare for ustabil grunn/setninger.

## 8 Oppsummering av risiko- og sårbarhetsvurdering

Farekartleggingen identifiserte mulig risiko knyttet til store ustabil grunn/setninger, VA-anlegg/overvann, Annen infrastruktur i bakken og vei og trafikkforhold/trafikksikkerhet. Det er i gjennomgangen i kapittel 4 ikke avdekket andre uønskede hendelser som kan medføre risiko som krever nye tiltak utover det som allerede er avdekket og planlagt underveis i dette prosjektet.

## 9 Kilder

Bindal kommune (2014). *Kommuneplanens samfunnsdel for Bindal kommune, 2014-2024*.

Bindal kommune (1999). *Kommunedelplan Bindalseidet*.

Bindal kommune (1981). *Reguleringsplan Bindalseidet*.

Naturmangfoldloven (2009). *Lov om forvaltning av naturens mangfold*. LOV-2017-05-11-566.

Nordland fylkeskommune (2019). *Fylkesplan for Nordland, 2013-2025 Regional plan*.

NVE (2014). *Flaum og skredfare i arealplanar*.

Miljødirektoratet (2016). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. T-1442/2016.

Statens vegvesen (2019). *Håndbok N100. Veg- og gateutforming*.

Statens vegvesen (2017). *Håndbok V127. Krysningssteder for gående*.

### Kart og databaser

NGU (2019). *Løsmasser – nasjonal løsmassedatabase*. Tilgjengelig fra:

[http://geo.ngu.no/kart/losmasse\\_mobil/](http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/)

NIBIO (2019). *Kilden*. Tilgjengelig fra:

[https://kilden.nibio.no/?X=7334000.00&Y=400000.00&zoom=0&lang=nb&topic=arealinformasjon&bgLayer=graa\\_tone\\_cache](https://kilden.nibio.no/?X=7334000.00&Y=400000.00&zoom=0&lang=nb&topic=arealinformasjon&bgLayer=graa_tone_cache)

Miljødirektoratet (2019a). *Naturbase*. Tilgjengelig fra: <https://kart.naturbase.no/>.

Miljødirektoratet (2019b). *Miljøstatus – miljøinformasjon fra offentlige myndigheter*. Tilgjengelig fra:

<https://www.miljostatus.no/kart/>.

Miljødirektoratet (2019c). *Grunnforurensning*. Tilgjengelig fra: <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/>.

Statens vegvesen (2019). *Vegkart*. Tilgjengelig fra:

<https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>.

### Rapporter som er utarbeidet i forbindelse med planforslaget:

- Risiko- og sårbarhetsanalyse