

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SF Fortau
- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- SPA Parkering

§12-6 - Hensynssoner

- H140 Frisikt

Linjesymbol

- RpGrense
- RpFormålGrense
- Regulert senterlinje
- Senterlinje illustrasjon
- Frisiktlinje
- RpSikringGrense
- Måle og avstandslinje

Punktsymboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring

Kartopplysninger

Kilde for basiskart: Kartverket
 Dato for basiskart: 18.09.2020
 Koordinatsystem: ETRS89.UTM-33N
 Høydegrunnlag: NN2000

Ekvidistanse: 1m
 Kartmålestokk: 1:500 m (i A1)

Detaljregulering
Kongshaugveien, Andenes

Arealplan-ID:
1871_202005

Andøy kommune **Med tilhørende reguleringsbestemmelser**

Forslagsstiller:
Andøy kommune

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

SAKS-NR	DATO	SIGN

Kommunestyret sitt vedtak

Ny 2. gang behandling		
Offentlig ettersyn fra		
2. gangs behandling		
Offentlig ettersyn fra		
1. gangs behandling		
Kunngjøring av oppstart av planarbeid	03.04.2020	EI
Oppstartsmøte...		

PLANEN ER UTARBEIDET AV:

Norconsult

TEGNNR.	DATO	SIGN.	MALHE

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

N:\520\64\2020\646\BIM\Arealplan\Modell\Forslag til detaljreguleringsplan for Kongshaugveien.dwg, 2020-10-20 10:25:45



Andøy kommune

DETALJREGULERING «KONGSHAUGVEIEN, ANDENES»

REGULERINGSBESTEMMELSER

Planforslaget er datert: 20.10.2020

Dato for siste revisjon av plankartet: 20.10.2020

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 20.10.2020

Vedtatt dato:

Plan- ID: 1871_202005

I

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrensen.

1 PLANENS HENSIKT

Hensikten med reguleringsplanen er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende langs Kongshaugveien ved etablering av fortau.

2 AVGRENSNING

I samsvar med plan- og bygningslovens § 12-7 gjelder disse bestemmelsene for det området som er vist på plantegningen med reguleringsgrense.

3 SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (pbl. § 12-5)

3.1 Generelt

Trafikkområdene skal utformes som vist i plankartet. Det stilles krav om ytterligere detaljering i form av byggeplaner før igangsetting av tiltak. Byggeplanen skal ivareta prinsippene for universell utforming.

Offentlig fortau og parkering skal utformes i henhold til enhver tid gjeldende formingsveileder og Statens vegvesens «Veileder N100 Veg- og gateutforming».

3.1 Fortau (SF)

SF skal være offentlig og opparbeides med linjeføring og bredde som går fram av plankartet med minimum 2,5 meter asfaltert bredde.

3.2 Annen veggrunn – teknisk anlegg (SVT)

SVT skal benyttes til nødvendig veggrunn utenom trafikkareal for å ivareta vegens og gang- og sykkelvegens funksjon. Vedlikeholds sone/grøft skal tilsås.



Andøy kommune

Området benevnt SVT kan benyttes til skjæringer, fyllinger, rekkverk, murer, plassering av lysmaster, skilt og grøfter.

Innenfor området der det er mulig og formålstjenlig er det tillatt å mellomlagre masser.

3.3 Kjøreveg (SKV)

SKV er offentlig vegareal.

3.4 Parkering

Det skal etableres kantparkering for Barnas hus ved dagens parkeringsområde. Parkering opparbeides som vist i plankartet (SPA) med plass til 8 biloppstillingsplasser.

Parkeringsplasser skal dimensjoneres og utformes i henhold til Statens vegvesens krav, beskrevet i «Håndbok N100 Veg- og gateutforming» D.7 Kantparkering.

3.5 Avkjørsel

Det skal etableres 2 avkjørslar. Ved Thon hotel Andrikken og sivilforsvarets lager. Avkjørsel skal dimensjoneres for buss.

Plassering av avkjørsel (vist på plankart med piler) er veiledende, men antallet og fra hvilken gate/veg tomte skal ha adkomst fra/til, er bindende. Ved justering av plasseringen må det dokumenteres at avkjørslar er i tråd med gjeldende vegnormaler og ikke kommer i konflikt med kryss og kurvatur.

Avkjørsel og adkomst skal ivareta kravene til nødetatene.

4 HENSYNSSONER (pbl. § 12-6)

4.1 Hensynssone frisikt

Frisiktsoner (H140)

Det skal ikke være sikthindringer, som gjerder, murer og beplantning høyere enn 0,5 m over vegens nivå innenfor frisiktsoner. Enkelttrær, skilt, lysstolper og lignende kan tillates plassert innenfor frisiktsonen i henhold til retningslinjer gitt av statens vegvesens håndbok.

5 REKKEFØLGEBESTEMMELSER (pbl. § 12-7 NR. 10)

5.1 Rekkefølgekrav for utbygging innenfor planområdet

Før eller samtidig med at det gis rammetillatelse skal det være godkjent en plan for håndtering av vann, avløp og overvann.

5.2 Riggområde

Før det gis igangsettingstillatelse/byggetillatelse for tiltak på tomte skal det foreligge en godkjent riggplan for anleggsområdet. Riggplanen skal blant annet ivareta fremkommelighet for gående og syklende langs kongshaugveien og trafikksikre løsninger i forbindelse med økt anleggstrafikk i området.

Planbeskrivelse

Kongshaugveien, Andenes

Plan- ID: 1871-202005

Forslagstiller: Andøy kommune

20.10.2020

Innhold

1. Sammendrag.....	3
2. Bakgrunn.....	3
2.1 Hensikten med planen	3
2.2 Prosjekt mål.....	3
2.3 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	3
2.4 Krav om konsekvensutredninger	3
3. Planprosess.....	3
3.1 Medvirkning	3
3.2 Varsel om oppstart.....	3
4. Planstatus	4
4.1 Overordnede planer	4
4.1.1 Fylkeskommunale planer	4
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	4
4.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	4
5. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon	5
5.1 Beliggenhet.....	5
5.1.1 Avgrensing og størrelse på planområdet.....	5
5.2 Dagens arealbruk/tilstøtende arealbruk.....	5
5.5 Teknisk infrastruktur.....	6
5.8 Trafikkforhold	6
5.9 Barns interesser og sosial infrastruktur	6
5.10 Næring.....	6
6. Beskrivelse av planforslaget	7
6.1 Bakgrunn for foreslått løsning	7
6.2 Reguleringsformålets plassering og utforming	7
6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	7
6.3.1 Fortau	7
6.3.2 Kjøreveger	8
6.3.3 Avkjørsel.....	8
6.3.4 Frisikt	8
6.3.5 Gangfelt	8
6.3.6. Parkering	8
7. Konsekvensutredning.....	9
8. Virkninger/konsekvenser av planforslaget	9
8.1 Landskap	9
8.1 Teknisk infrastruktur.....	9

8.2 Overvann og flom.....	9
8.3 Havnivåstigning og stormflo	9
8.4 Kulturmiljø og kulturminner	9
8.5 Nærmiljø/Friluftsliv	9
8.6 Naturmangfold og naturressurser.....	9
8.7 Luftkvalitet og støy	10
8.8 Trafikkforhold	10
9. ROS- analyse.....	10
10. Innkomne innspill.....	12

1. Sammendrag

En detaljregulering er en reguleringsplan som detaljert fastsetter hvordan arealer skal brukes innenfor plankartets avgrensning. Plankartet suppleres med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Formålet med detaljregulering for gang- og sykkelveg/fortau Kongshaugveien, Andenes er å fastsette hvordan nytt fortau skal utformes og hvordan denne skal forholde seg til tilliggende arealer. Fortauet vil ha en bredde på 2,5 meter og legges på nordsiden av Kongshaugveien. Nytt fortau kan innebære beslag av deler av private eiendommer som ligger langs veien. Det vil være behov for å tilrettelegge for to nye avkjørsler.

Detaljreguleringen er nødvendig juridisk grunnlag for gjennomføring av prosjektet og erverv av grunn.

2. Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å sikre trygg skoleveg langs Kongshaugveien. I dag er det ikke tilrettelagt for myke trafikanter i planområdet.

2.2 Prosjekt mål

Denne reguleringsplanprosessen følger opp vedtak om trygging av skoleveg. Reguleringsplan for strekningen skal sikre et juridisk grunnlag for gjennomføring av prosjektet.

2.3 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Reguleringsplanforslaget med Planbestemmelse, planbeskrivelse og ROS-analyse er utarbeidet av Teknisk enhet ved Andøy kommune. Norconsult har bistått med tegning av plankart. Kommunestyret i Andøy kommune er vedtaksmyndighet for reguleringsplanen.

Planen berører en liten del av parkeringen til Andrikken eiendom, G.nr: 48 og B.nr: 361.

2.4 Krav om konsekvensutredninger

Planen er vurdert til å ikke utløse krav til konsekvensutredning. Temaet omtales i kapittel 7.

3. Planprosess

3.1 Medvirkning

Planarbeidet følger bestemmelsene i plan- og bygningsloven (PBL). PBL kapittel 12 gir føringer for gjennomføring av planprosessen. Høring og offentlig ettersyn gjøres med grunnlag i PBL §§ 12-10 og 3-7.

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om planoppstart ble kunngjort den 3 april 2020 med frist for innspill den 1 mai 2020, i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8. Det ble varslet i Andøyposten og Bladet Vesterålen og sendt til berørte grunneiere/rettighetshavere og aktuelle myndigheter og interesseorganisasjoner.

Varsel om oppstart til reguleringsplanarbeid ble sendt ut med utgangspunkt i følgende planområde:



Det kom inn 4 merknader og innspill til planarbeidet. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 8. Kommentarene viser hvordan innspillene er fulgt opp i planarbeidet.

Nabomøte ble avholdt i kommunestyresalen den 21.10.2020, Det har vært dialog med berørte grunneiere underveis i planleggingen via mail korrespondanse og møter.

4. Planstatus

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Fylkeskommunale planer

Forholdet til overordnede planer blir behandlet gjennom planprosessen og merknadsbehandling. Planlagte tiltak er ikke i strid med overordnede målsetninger eller retningslinjer.

Kommuneplanens arealdel

Forslag til planområde er i kommuneplanens arealdel for Andøy kommune 2013-2024 er i stor utstrekning avsatt til grav og urnelund, boligbebyggelse og sentrumsformål. Forslaget til detaljreguleringsplanen vil tilrettelegge for etablering av fortau og parkeringsareal.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det er ingen gjeldende reguleringsplan i området.

4.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonal transportplan

De nasjonale målene for transportsektoren er innarbeidet som mål i Nasjonal transportplan (NTP). Det overordnede målet i Nasjonal transportplan (2018-29) lyder:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»

Hovedmålet er også spesifisert gjennom tre delmål:

1. Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.
2. Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.
3. Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøpåvirkninger.

For gang- og sykkeltrafikk er det også definert egne strategier i NTP

- Sykkelandelen som i dag ligger på 4-6 % skal økes i planperioden gjennom bygging av sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikken.
- Gange: Korte avstander mellom viktige målepunkter, etablering av snarveger samt trygge og attraktive omgivelser er viktig for gående. Eksempler på tiltak for gående er fjerning av barrierer, opprusting av snarveger, bedre skilting og stedsinformasjon.

Det er forventet at arealbruken i planforslaget skal redusere transportbehov. Føringerne gir også en forutsetning om reduksjon av klimautslipp, tilrettelegging for myke trafikanter og bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

5. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon

5.1 Beliggenhet

Kongshaugveien ligger i Andøy kommune mellom Fv.82/storgata og Haugnes veien ved Andenes Skole.

Det er ikke registrert trafikkulykker i kongshaugveien.

5.1.1 Avgrensning og størrelse på planområdet

Området har et areal på ca. 1700 m².

5.2 Dagens arealbruk/tilstøtende arealbruk

Vegarealets tilstøtende områder omfatter hovedsakelig bebygde arealer. Flere boliger og et hotell ligger helt i vegkanten eller veldig tett mot vegen. Ellers preges sidearealene av private hager, en kirkegård og et lager benyttet av sivilforsvaret. Det eksisterer også en barnehage ved sørsiden av veien bak private boliger.





5.5 Teknisk infrastruktur

I øst ligger et gravitasjonsrør for felles avløp, og i vest går det kommunal vannledning og felles avløp.



5.8 Trafikkforhold

Fartsgrensen i kongshaugveien er 50 km/t og består av tre kryss. Kryssene til Storgate, Kong Hans gate og Haugnesveien har knapp siktlinje og vikeplikt til høyre. Den reelle gjennomsnittsfarten for kjøretøy er dermed betraktelig lavere enn tillatt hastighet. Veiens bredde er 6 meter.

Det mangler i dag et gjennomgående tilbud for gående og syklende i planområdet da de i dag benytter samme areal som kjøretøy. Det er heller ikke lagt opp til trygge kryssinger for myke trafikanter i planområdet samtidig som boligområder, butikker, skole og barnehage gir et behov for ferdsel av gående og syklende langs veien.

Tiltaket vil ikke medføre en trafikkøkning.

5.9 Barns interesser og sosial infrastruktur

Det er barnehage langs med veien og en skole i enden av veien. Formålet med reguleringen er å sikre trafiksikkerhet for barn og unge i forbindelse med ferdsel frem og tilbake til skole og barnehage.

5.10 Næring

Det ligger et Thon-hotell i enden av reguleringsområdet mot Fv. 82.

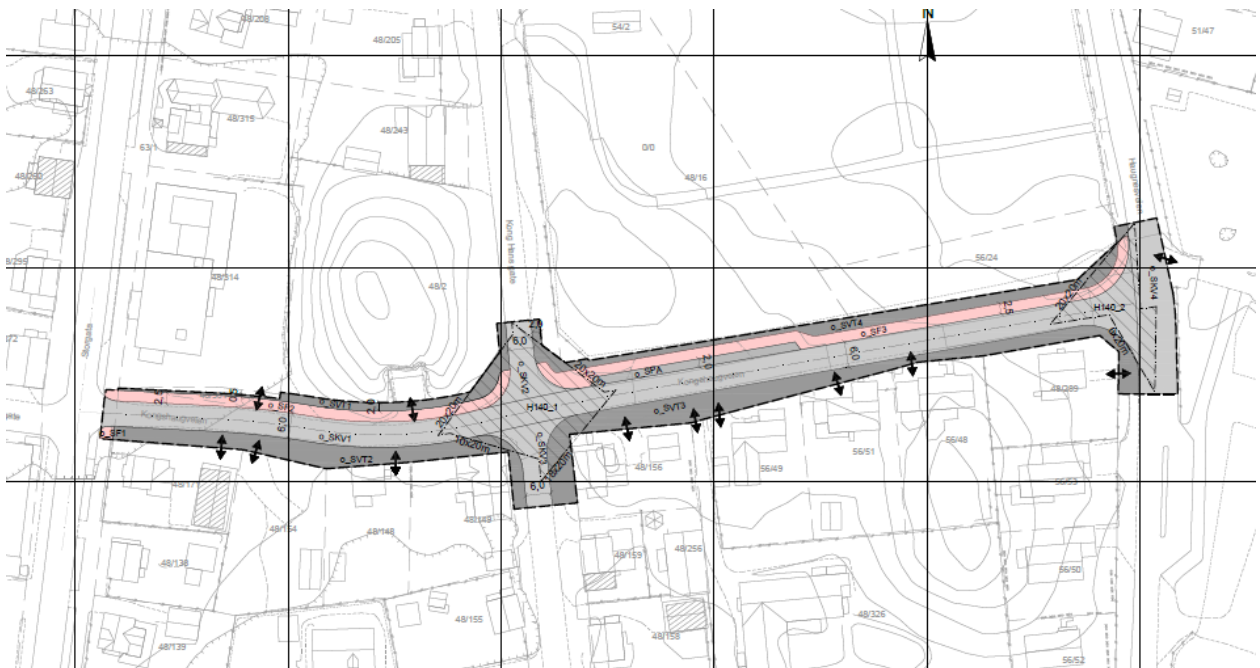


6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Bakgrunn for foreslått løsning

Hensikten med planen er å ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter som ferdes langs strekningen. Dette gjøres ved å regulere ensidig fortau langs Kongshaugveien. Planområdet størrelse er redusert under planarbeidet for ikke å komme i konflikt med tilgrensede eiendommer på sørsiden av veien.

6.2 Reguleringsformålets plassering og utforming



Bildet viser hvilket område som skal reguleres og hvordan det blir utformet.

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.3.1 Fortau

Fortau innebærer gangareal på 2,5 m pluss skulder i ytterkant og kantstein mot kjøreveg og gir mindre inngrep i private eiendommer.

Kantstein mellom kjørebane og fortau har som hensikt å virke avvisende på kjøretøy og bør ha avvisende kantsteinsvis på minimum 12 cm ved fartsgrense ≥ 50 km/t. Ved fartsgrense ≤ 40 km/t bør kantsteinsvis være minimum 10 cm. Krav til nedsenk ved gangfelt er gitt i kapittel D.4.3. i N100.

6.3.2 Kjøreveger

Kjøreveg blir liggende som i eksisterende situasjon og blir ikke påvirket av fortauet. I anleggsfasen vil kjørevegen bli påvirket av arbeidet.

6.3.3 Avkjørsel

Det skal etableres 2 avkjørsler. Ved Thon hotel Andrikken og sivilforsvarets lager. Avkjørsel skal dimensjoneres for buss.



Plassering av avkjørsel (vist på plankart med piler) er veiledende, men antallet og fra hvilken gate/veg tomta skal ha adkomst fra/til, er bindende. Ved justering av plasseringen må det dokumenteres at avkjørsler er i tråd med gjeldende vegnormaler og ikke kommer i konflikt med kryss og kurvatur.

Avkjørsel og adkomst skal ivareta kravene til nødetatene.

Der gaten har langsgående kantstein, bør nedsenket kantstein føres gjennom avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene. Kantsteinsvis i overgang mot kjørebane bør maksimalt være 2 cm.

6.3.4 Frisikt

Det skal ikke være sikhindringer, som gjerder, murer og beplantning høyere enn 0,5 m over vegens nivå innenfor frisiktsoner. Enkelttrær, skilt, lysstolper og lignende kan tillates plassert innenfor frisiktsonen i henhold til retningslinjer gitt av statens vegvesens håndbok.

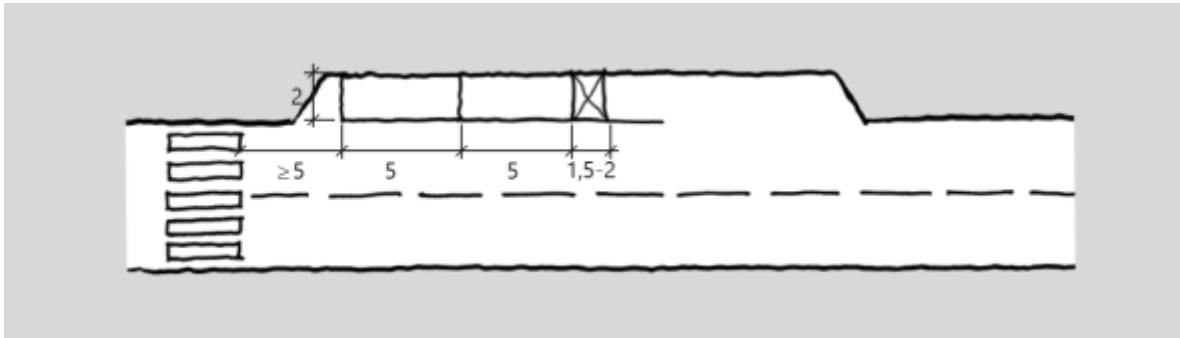
6.3.5 Gangfelt

Kantstein mellom kjørebane og fortau skal nedrampes ved gangfelt. Dette gjelder ikke ved opphøyd gangfelt eller kryssområde. Kantstein ved gangfelt anbefales å ha nedramping med helning 1:12 eller slakere. Kantstein i overgang mot gangfeltet (bunn av nedrampingen) bør ha 2 cm vis. flatt areal i bakkant av nedrampet kantstein bør være minimum 1,2 m.

6.3.6 Parkering

Det skal tilrettelegges for 8 stk. parkeringsplasser i parkeringslomme etter Statens vegvesens håndbok N100 kapittel D.7.1.1 Kantparkering. Det settes av 5 meter per kjøretøy med 1,5 - 2 m til manøvreringsareal for annenhver plass.

Ved barnehagen vil parkering for forflytningshemmede skje ved inngang/porten til barnehage.



Figur D.41: Parkeringslomme (mål i m)

7. Konsekvensutredning

Vurdering ihht. Forskrift om konsekvensutredning

Andøy kommune vurderer at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning §§ 6-7. Tiltaket er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger på miljø og samfunn, etter forskriftens § 10 og kommer derfor ikke innenfor krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8. Virkningene av planforslaget vil imidlertid bli belyst i planbeskrivelsen i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner.

8. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Landskap

Planforslaget vil ikke gi noen konsekvenser for Landskapet i nærområdet.

8.1 Teknisk infrastruktur

Tiltaket vil ikke gi noen konsekvenser for teknisk infrastruktur, annet enn at kumlokk kanskje må flyttes. Det vil gå fra 10 til 8 parkeringsplasser innenfor planområdet.

8.2 Overvann og flom

Det vil ikke være fare for overvann og flom i planområdet.

8.3 Havnivåstigning og stormflo

Det vil ikke være fare for havnivåstigning og stormflo i planområdet.

8.4 Kulturmiljø og kulturminner

Området er ikke registrert som kulturmiljø. Det er ingen registrerte kulturminner i området.

8.5 Nærmiljø/Friluftsliv

Friluftsliv vil ikke bli påvirket av tiltaket. Tiltaket vil kunne påvirke nærmiljø i anleggsfasen.

8.6 Naturmangfold og naturressurser

Ifølge Miljødirektoratets Naturbase (kart.naturbase.no) er det innenfor planområdet ikke registrert viktige eller utvalgte naturtyper, eller prioriterte arter inkl. rødlista arter.

8.7 Luftkvalitet og støy

Det foreligger ikke støyberegninger fra vegen/støysonekart. Annen forurensing er ikke kjent i området.

Planområdet har ikke dårlig luftkvalitet, på grunn av planområdets beliggenhet.

8.8 Trafikkforhold

Trafikkforholdene i området vil bli bedre enn de er i dag.

9. ROS- analyse

Mulige uønskede hendelser er ut fra en vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets fremtidige funksjon og hendelser som kan påvirke omgivelsene som følge av ny arealbruk. Hendelsene er delt inn i flomfare, skred, forurenset vann og sårbare enheter.

Natur og klima			
Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Er området flomutsatt?		X	Ingen flomfare i området
Vind		X	
Er det fare for utglidning, kvikkleire e.l.? Er området utsatt for jordras?		X	
Vil tiltaket påvirke viktige naturverdier, sårbare arter osv.?		X	
Er området utsatt for ras, snø- eller steinskred?		X	
Luftforurensing		X	
Forurensing i grunnen		X	

Infrastruktur			
Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Beredskap og ulykkesrisiko		X	Det har aldri forekommet ulykker i dette området.
Vil ulykker/naturskader på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området eller atkomsten?:			
-hendelse på veg		X	
Er området utsatt for støy fra transport, skytebaner, bedrifter o.l.?		X	

Vil bortfall av følgende tjenester gi spesielle ulemper for området?:			
-vannforsyning		X	
-elektrisitet		X	
-teletjenester		X	
Er det spesielle farer forbundet med bruk av vegger innenfor området?:			
-til skole/barnehage	X		Det er på grunn av skole og barnehage at tiltaket iverksettes.
-til nærmiljøanlegg og idrettsanlegg		X	
-til butikk		X	
-til busstopp		X	
-jernbaneoverganger		X	
Har området alternative atkomststruter for utrykningskjøretøy?		X	

Virksomhetsbaserte forhold			
Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Omfatter området spesielt brannfarlige anlegg?		X	
Vil følgende hendelser som kan inntreffe i nærliggende virksomheter (industri etc.), utgjøre en risiko?:			
-utslipp av giftige gasser/væske		X	
-utslipp av eksplosjonsfarlige/ brennbare gasser/ væsker		X	
-Vil tiltaket begrense framtidige utvidelser av sikkerhetssoner rundt nærliggende virksomheter?		X	

Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?		X	
---	--	---	--

Tidligere bruk			
Uønsket hendelse	JA	NEI	Merknad
Vil tiltaket påvirke kulturminner?		X	
Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomheter som følger:			
- Avfallsdeponi (forurensing, stabilitet)?		X	
-Massedeponi (byjord, forurensing, stabilitet)?		X	
-Industrivirksomhet, bensinstasjon, olje/kjemikalieanlegg, gartneri, e.l.?		X	
-Militære anlegg?		X	

10. Innkomne innspill

Sammendrag av innspill	Kommentarer
<p>Statens vegvesen, 14.04.2020 Statens vegvesen har ut fra sitt ansvarsområde ingen merknader til varselet.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Nordland fylkeskommune, 28.04.2020 Nfk ber om at fylkesplan for Nordland, kap. 8. Arealpolitikk i Nordland, tas hensyn til i planarbeidet.</p> <p>NFK anbefaler Andøy kommune å anlegge en droppsone/hjertesone ved Fv82/storgata. Et slikt tiltak kan redusere antall som kjører til skole for levering/henting av barn.</p> <p>Andøy kommune bør vurdere muligheten til å bli Trafikksikker kommune, noe som kan utløse økte midler til trafikksikkerhet i kommunen.</p> <p>Vi anbefaler at fortau bygges med minimum 2,5 meter asfaltert bredde, og da bør det</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Droppsone/Hjertesone Droppsone forekommer sør for skolens parkering. Droppsone ved fv82 vil kreve mye plass og gå ut over privatrettslige eiendomsforhold. • Trafikksikker kommune Andøy kommune har allerede fått status som trafikksikker kommune. • Fortau <p>Fortau vil ha minimum 2,5 meters bredde og følge statens vegvesens håndbok N100.</p> <p>Boliger og trappeoppganger til boliger ligger for nært veien, til at det vil være plass til</p>

<p>reguleres 3 meter bredt. Ensidig fortau bør legges til boligsiden av vegen, slik at det blir minst mulig kryssing over kjørevegen for skolebarna. Vi forventer en god tilpasning til krysset med fv. 82 Miljøgata/Storgata.</p> <p>Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med kjente verneverdige kulturminner. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Når planforslag foreligger, vil vi ta stilling til om det er behov for arkeologisk befaring på stedet før endelig uttalelse kan gis</p>	<p>fortau på veiens sør-side. Etablering av fortau på nordsiden vil gi bedre siktlinje og dermed være en tryggere løsning for myke trafikanter, spesielt ved kryss. Fortauet vil bli en forlengelse av gang-og sykkelvei ved storgata fv.82.</p>
<p>Beboere i kongshaugveien 12 og 16, 12.05.2020 Håper på minst mulig påvirkning for beboere i området. Ønsker gangfelt på motsatt side av beboelse, frykter da parkeringsplassen til barnehagen. Lurer på om det er nødvendig å lage gangfelt hele veien til skolen, men heller innføre stenging av gaten innenfor visse tidsrom. Ønsker å bli informert underveis.</p>	<p>Tatt til orientering. Problemstillingen med parkeringsplass til barnehage og valg av side for fortau kommer frem i planbeskrivelsen.</p>
<p>Norlandia, 03.04.2020 Planlegger utvidelse av Andrikken Hotell. Gang og sykkelvei kan komme i konflikt med planen, ber om at dette blir tatt hensyn til i detaljreguleringen. Vil ha tilsendt detaljerte planer.</p>	<p>Tatt til orientering. Dette vil ikke bli et problem da et utbygge av hotellet ikke kan bygges helt inntil krysset av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Dette er avklart med Andrikken gjennom møte.</p>