



Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan for Storelva innfartsparkering fv. 862

Gårds- og bruksnummer: 71/1

PLAN-ID: 5501-1951



Til offentlig ettersyn:

Vedtatt i kommunestyret:

Prosjektnummer: 6321020

Public360: 24/01638

Innhold

1	Sammendrag	6
2	Bakgrunn	6
2.1	Planområdet	7
2.2	Hensikt med planen	7
2.3	Forslagsstiller.....	7
2.4	Mål for planarbeidet.....	7
2.5	Tidligere vedtak i saken	7
2.6	Forholdet til forskrift om konsekvensutredning	7
3	Planprosessen.....	8
4	Planstatus og rammebetingelser	8
4.1	Overordnet planer	8
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	10
4.3	Tilgrensende planer	10
4.4	Statlige planretningslinjer	10
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	11
5.1	Beliggenhet	11
5.2	Dagens areal bruk og tilstøtende arealbruk.....	11
5.3	Landskap	12
5.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	13
5.5	Naturmangfold	13
5.6	Trafikkforhold	14
5.7	Grunnforhold	14
5.8	Barns interesser	15
5.9	Støy og støv	15
5.10	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	16
5.11	Analyser/utredninger	17
6	Beskrivelse av planen.....	17
6.1	Planlagt arealbruk	18
6.2	Reguleringsformål	18
6.3	Tekniske forutsetninger	19
6.4	Fravik fra vegnormal.....	19
6.5	Plassering og utforming	20
6.6	Universell utforming.....	21
6.7	Klima- og miljøtiltak	21
6.8	Løsninger for vann- og avløp	21
7	Virkninger av planen	21
7.1	Overordna planer, rammer og føringer	21

7.2	Landskap.....	22
7.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	22
7.4	Vurderinger etter kapittel II i naturmangfoldloven	22
7.5	Vurderinger etter vannforskriften § 12	22
7.6	Trafikkforhold	23
7.7	Barns og unges interesser	23
7.8	Sosial infrastruktur	23
7.9	Universell utforming.....	23
7.10	Klimagassutslipp.....	23
7.11	Klimatilpasning	23
7.12	Risiko- og sårbarhetsanalyse	24
7.13	Støv og støy	25
7.14	Teknisk infrastruktur	25
7.15	Oppsummering/ avveining av virkninger	25
8	Gjennomføring av planen	25
8.1	Forholdet til sektorlover.....	25
8.2	Framdrift og finansiering	26
8.3	Føringer som tas med videre i plan for ytre miljø.....	26
8.4	Planlagt framdrift	26
9	Innkomne innspill og merknader	26
9.1	Sammendrag av innspill og merknader med kommentarer	27
9.2	Endringer etter høring og offentlig ettersyn.....	29
10	Vedlegg.....	29

1 Sammenheng

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av innfartsparkering i umiddelbar nærhet til Storelva bussterminal. Tiltaket skal gi brukerne som bor utenfor bykjernen lettere overgang fra bil til bybusstilbudet, samt støtte opp under Tenk Tromsø sitt mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Innfartsparkeringen med 28 parkeringsplasser skal etableres på areal ved en tidligere anledning er planert ut. Grusmassene er komprimert og planert av Statens Vegvesen. Det skal etableres en ny atkomst fra fylkesvegen med opphøyd gangfelt og intensivbelysning for å bedre trafikksikkerheten for barn og unge som ferdes langs gangfeltet til skolen.

2 Bakgrunn

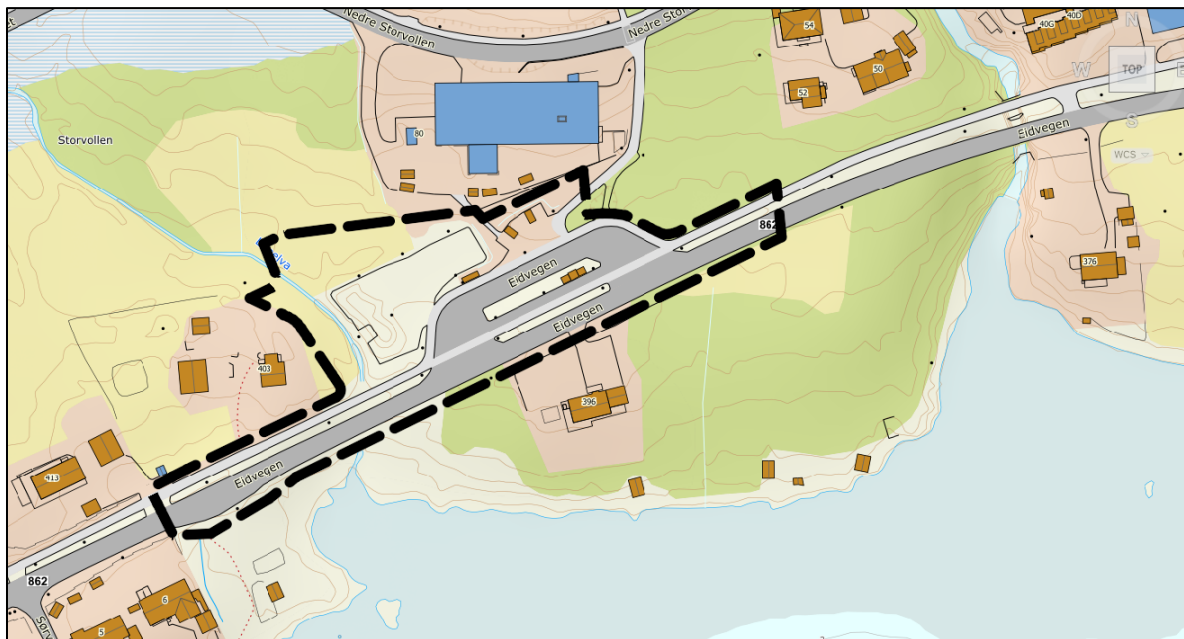
Troms fylkeskommune (TFK) sammen med Tromsø kommune (TK) har for perioden 2015-2018 inngått en «Belønningsavtale» med Samferdselsdepartementet. Avtalen innebærer at byområdet tilføres statlige midler for å legge til rette for mer og bedre kollektivtilbud og mindre personbiltrafikk. Strategisk kollektivgruppe med representasjon fra TFK, TK og Statens vegvesen (SVV) har fungert som styringsgruppe for gjennomføring av tiltak i denne avtalen.

Ny og utvidet bussterminal ved Storelva ble finansiert av belønningsordningen og ferdigstilt i 2017, og fremstår som en velfungerende holdeplass med sanntidsinformasjon, god belysning, gode benkeløsninger, sykkelstall, skur, og ikke minst vesentlig oppgradert trafikksikkerhet.

Styringsgruppen bestilte i 2016 en utredning om bruk av innfartsparkering som virkemiddel for å legge til rette for overgang fra bil til bybuss, og på den måten redusere biltrafikken inn mot og i sentrumsområdet. Rapporten ble ferdigstilt i 2017, og pekte på Storelva som én av flere gunstige lokasjoner.

Reguleringsplanen rydder opp i gjeldende plan for Storelva bussterminal, slik at bussterminalen reguleres på nytt. Dette vil resultere i at plankart og eksisterende situasjon stemmer. Se kartutsnitt side 10 av gjeldende plan, Plan-id: 1139.

2.1 Planområdet



Kart 1: Planavgrensning

2.2 Hensikt med planen

Hensikten med planen er et ferdig regulert område for etablering av Storelva innfartsparkering, på bestilling fra Tenk Tromsø.

2.3 Forslagsstiller

Troms fylkeskommune, på vegne av Tenk Tromsø.

2.4 Mål for planarbeidet

Samfunns mål: Bidra til å oppfylle nullvekstmål for biltrafikk ved å etablere mulighet for parkering og enkel overgang til høyfrekvent bybusstilbud.

Effekt mål: Bidra til å oppfylle nullvekstmål for biltrafikk ved å etablere mulighet for parkering og enkel overgang til høyfrekvent bybusstilbud

Resultat mål: Prosjektet skal levere ferdig vedtatt reguleringsplan og detaljert byggeplan.

Prosjektet skal resultere i en ferdig etablert innfartsparkering.

2.5 Tidligere vedtak i saken

Det er ingen tidligere vedtak i saken. Det er et vedtak som gjelder innkjørselen til gbnr.. 71/58. Vedtaket er for å ivareta avkjørselen til eiendommen. Se vedlagt vedtak V54-34-22.

2.6 Forholdet til forskrift om konsekvensutredning

Det er vurdert fra Tromsø kommune at det ikke er krav om konsekvensutredning etter § 6 eller § 8 i kapittel 2 i forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket framsatt av Troms fylkeskommune i forbindelse med plan 1951 er dermed unntatt krav om konsekvensutredning.

Fylkeskommunes vurdering:

Etablering av en innfartsparkering, vurderer fylkeskommunen som et tiltak som kommer inn under vedlegg II punkt 10 bokstav e) om infrastrukturprosjekter, jmfør §8 bokstav a) i forskriften om konsekvensutredning (KU-forskriften). Tiltaket må altså vurderes nærmere

etter § 1+ i KU-forskriften for å avgjøre om tiltaket kan få vesentlig virkning på miljø og samfunn.

Etter vår vurdering er det verken egenskaper ved tiltaket eller noe ved lokaliseringen av det som gjør at tiltaket kommer i konflikt med ett eller flere av kriteriene i §10 i KU-forskriften. Til grunn for vurderingen etter §10 ligger blant annet notat om naturmangfold og tilgjengelig informasjon om kjente kulturminner på www.askeladden.no

Tiltaket vil på bakgrunn av dette ikke få vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn, og utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning.

3 Planprosessen

Saken har hatt følgende framdrift:

<i>Milepæl:</i>	<i>Dato:</i>
<i>Informasjonsmøte</i>	<i>30.08.2021</i>
<i>Medvirkningsprosess:</i>	
<i>Naboskapsmøte</i>	<i>17.02.2021</i>
<i>Møte med Handikapforbundet</i>	<i>07.02. 2024</i>
<i>Innsendt planinitiativ</i>	<i>05.10.2021</i>
<i>Innsendt revidert planinitiativ</i>	<i>30.10.2021</i>
<i>Kommunalt samordningsmøte</i>	<i>15.11.2021</i>
<i>Oppstartsmøte</i>	<i>16.03.2022</i>
<i>Avtale om overføring av planforberedelser §3-7</i>	<i>16.01.2023</i>
<i>Omforent oppstartsmøte referat</i>	<i>23.06.2024</i>
<i>Varsel om oppstart</i>	<i>28.10.2024</i>
<i>Høring og offentlig ettersyn</i>	<i>23.02.2026</i>
<i>Merknadsbehandling</i>	
<i>Vedtatt plan</i>	

3.1 Konsultasjonsplikt etter sameloven §4-4

Tiltaksområdet er innenfor reinbeitedistrikt 14 Sallir/Kvaløya. Området er registrert som vinterbeite. Det er tilbydd konsultasjon til distriktet både digitalt og per post tidlig i planprosessen. Svarfrist var 16.04.2025. Fylkeskommunen har ikke mottatt svar fra distriktet innen rimelig tid verken digitalt eller per post. Det er i tillegg forsøk å kontakte distriktet per telefon etter fristen var gått ut. Fylket anser dette som at distriktet ikke ønsker konsultasjon og saken er derfor behandlet etter de alminnelige saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnet planer

Regional transportplan for Troms 2022-2033, vedtatt 13.12.2022 (fylkeskommunal plan)

Fylkeskommunen har en viktig rolle i arbeidene med bypolitikk, bypakker og byvekstavtaler. Nullvekstmålet skal bidra til at flere reiser kollektivt, i tillegg til flere syklistar og gående. Nasjonalt er det et mål om at flere skal sykle eller gå. Trafikksikkerhet for myke trafikanter generelt, og barn og unge spesielt, må prioriteres.

I overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet er kollektivtilbud særlig viktig for å bidra til redusert personbiltrafikk. Det arbeides med alternative løsninger til dagens fossildrevne fartøy og kjøretøy, og det er forventninger til at merkostnader som følger av statlige krav kompenseres og ikke medfører kutt i transporttilbudet.

Kommuneplan samfunnsdel «Tromsø vil», vedtatt 17.07.2020

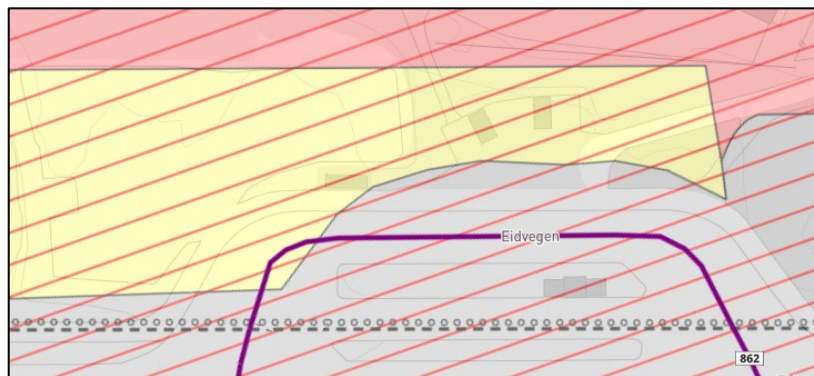
Planen er på en rekke satsningsområder i tråd med Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) med tilhørende arealstrategi. Storelva innfartsparkering vil kunne være en nøkkel for måloppnåelse på en rekke punkter i bydelssenteret.

Under følger noen av de mest sentrale, listen er ikke uttømmende:

- Tilrettelegge for et kortreist hverdagsliv som reduserer transportbehovet, innfartsparkeringen kan bidra til at en reiser kortere med bil og at en dermed oppnår nullvekstmålet raskere.
- Gjøre det å gå, å sykle eller å reise kollektivt til det enkleste valget, framfor å kjøre personbil.
- Redusere transportbehovet gjennom samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen (SBAT). Plasseringen av innfartsparkeringen er utenfor bomringesonene (sone 6) som også kan bidra til at en benytter kollektiv transport oftere.

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 29.03.2017

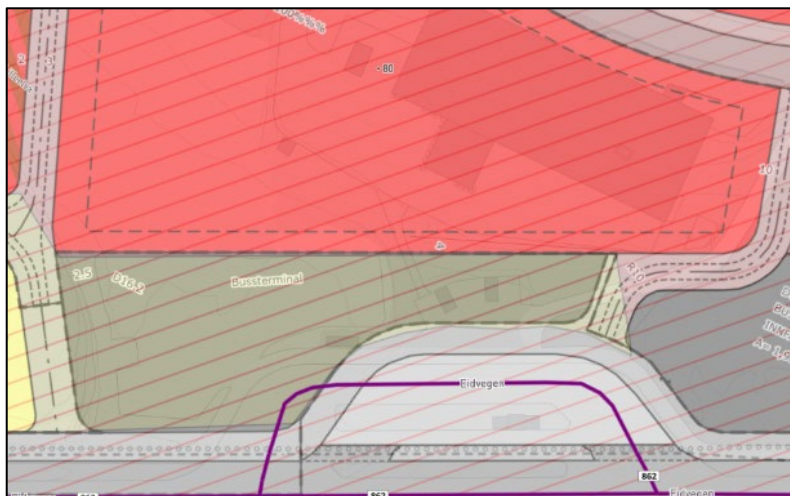
Plan-id 0142 «Kommuneplanens arealdel 2017-2026». Det aktuelle området er avsatt til boligformål.



Kart 2: Kartutsnitt plan 0142

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Plan-id: 1139 «Sørvestre del av Storelva med vestre samleveg/RV 862 mm» Vedtatt 30.09.1998. Mindre reguleringsendring vedtatt 24.08.2004 og 20.06.2005. Det aktuelle området er avsatt til bussterminal.



Kart 3 Kartutsnitt Plan-id: 1139

4.3 Tilgrensende planer

- Sørvestre del av Storelvaområdet – Planid: 1139 vedtatt 30.09.98
- Utvidelsesareal for Kvaløya vg. skole – Planid: 1578 vedtatt 31.01.07
- Storelvaområdet – Planid: 0532 vedtatt 22.02.89
- I Kystsoneplanen ligger det et friluftslivsområde (FR) med planid: 0143. Vi har vurdert at tiltaket ikke vil komme i konflikt med den interkommunale kystsoneplanen

Statlige planretningslinjer

Statlig planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vedtatt 24.01.2025

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekrafts målene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer.

Statlig planretningslinjer for klima og energi, vedtatt 20.12.2024

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Tiltenkt innfartsparkering ligger i umiddelbar nærhet til Storelva bussterminal. Planområdet er ca. 1400 m² og ble allerede planert ut i 2017. Eiendommen som innfartsparkeringen skal etableres på er gr.bnr. 71/1 som eies av Tromsø kommune.

5.2 Dagens areal bruk og tilstøtende arealbruk

Område for planlagte innfartsparkering ble planert ut med grus av Statens Vegvesen i 2017/2018, men er ikke i bruk til parkering. Området brukes i dag som snø deponi i vinterhalvåret for Storelva bussterminal. I umiddelbar nærhet bak parkeringen ligger Kvaløysletta Videregående Skole, avdeling byggfag. Til venstre for parkeringen er det en privat eiendom med en bolig. Til høyre for parkeringen ligger Storelva bussterminal. I bakkant og langs parkeringen mot øst er det noe vegetasjon og Lilleelva som renner langs parkeringen.



Bilde 1: Eksisterende situasjon Storelva



Bilde 2: Eksisterende situasjon Storelva



Bilde 3: Dronefoto av eksisterende situasjon ved Storelva bussterminal

5.3 Landskap

Området hvor parkeringsplassen skal bygges er i dag opparbeidet med grus og har vært slik siden 2017. I 2022 lå det en større fylling av grusmasser på den vestre delen av parkeringsplassen.

På vestsiden av parkeringsplassen kommer Lilleelva ned og går i rør under fylkesvegen. På området over parkeringsplassen er det et stykke med jomfruelig terreng med lav vegetasjon, trær og myr før man kommer opp i et boligfelt. Øst for parkeringsplassen er det i dag bussterminal og sykkelparkering. På oppsiden av sykkelparkeringa ligger et større bygg tilhørende Kvaløya videregående skole.

Utenfor planområdet på vestsiden av Lilleelva ligger det en privat bolig.

Fra fylkesvegen på nedsiden er det ca. 50 m ned til havet (kote 0, NN2000). Selve parkeringsplassen ligger på kote 6 og er relativt flat. Terrenget over parkeringsplassen har en helning på ca. 1:20, mens fra parkeringsplassen og ned til kote 0 er helningen ca. 1:12. Sjøbunnen har en helning på ca. 1:11 ned til kote -20.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø i tiltaksområdet.

5.5 Naturmangfold

Det er registrert fremmedarter av interesse i planområdet,

Karplante: Fagerfredløs.

Fugler: Tjeld, Vipe, Storspove, Fiskemåke, Brushane, Gråmåke, Granmeis, Ærfugl, Grønnefink, Svartand, Stjertand, Konglebit, Stær, Heilo, Havelle, Rødstilk.

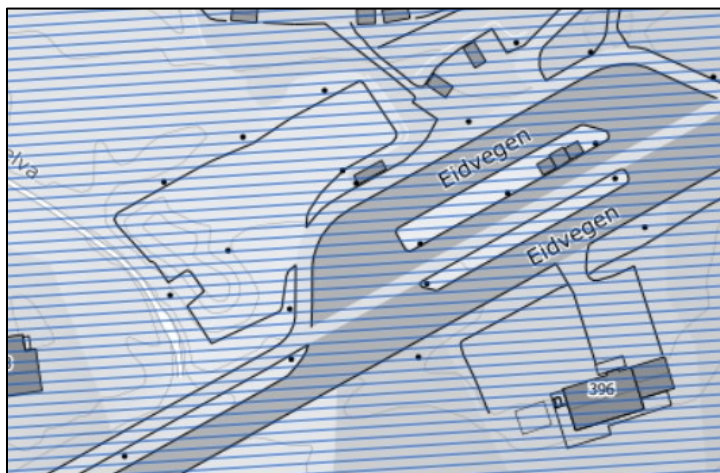
Området for registrerte fuglearter har en radius på 300 meter og senter er lokalisert utenfor planområdet.



Kart 4: Artskart.artsdatabanken.no

5.6 Reindrift

Tiltaksområdet berører vinterbeite til reinbeitedistrikt 14, Sállir/Kvaløya.



Kart 5: Kilden.nibio.no. Vinterbeite RBD. 14

5.7 Trafikkforhold

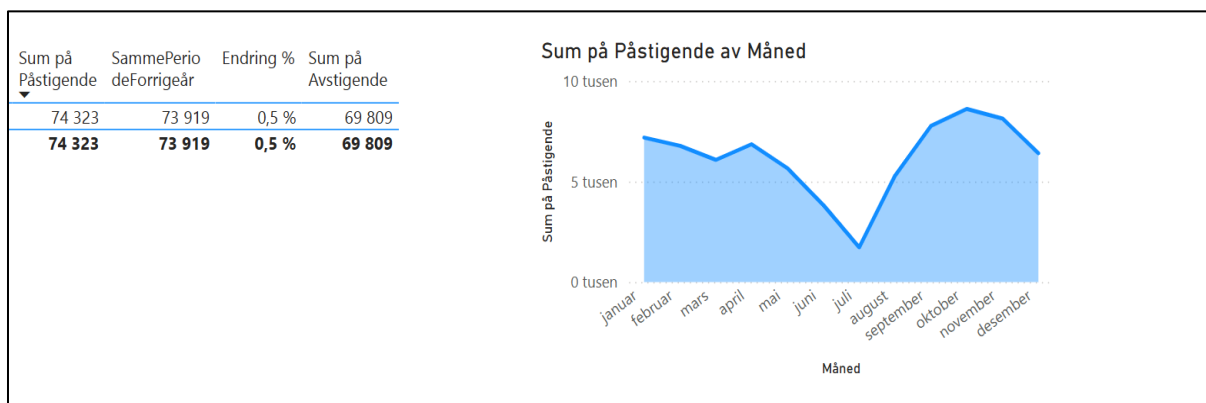
Vegsystem: FV862 S2D1 M6336 F2.

Fartsgrense 50 km/t.

Trafikkmengde: ÅDT 2024, 9000

Ulykkessituasjon: Historisk sett har strekningen fra Eidvegen 403 til 50 meter forbi bussterminalen 3 trafikkulykker i henholdsvis 1989, 2000 og 2009. Det er imidlertid ikke registrert ulykker på strekningen de siste 15 årene.

Storelva bussterminal betjente i 2024, 69808 avstigninger og 74323 påstigninger. Bussterminalen brukes i stor grad av skoleelever, og dermed mest brukt gjennom skoleåret, og minst brukt i skoleferien.



Tabell 1: Antall påstigninger Storelva bussterminal

5.8 Grunnforhold

Det tiltenkte området er i dag en opparbeidet grusplass som ligger på kote 6, ca. 50 meter fra havet. Terrenget ovenfor og nedenfor har en helning på henholdsvis 1:20 og 1:12 mot sør øst. Den gruslagte plassen skal asfalteres (bærelag og asfalt) for å anlegge 28

parkeringsplasser. Det skal også lages en ny avkjørsel til parkeringsplassen med gjennomgående stikkrenne.

Inngrepene som skal gjøres i prosjektet vil tilføre grunnen minimalt med tilleggslast. Det er ikke utført grunnundersøkelser i området, men berg i dagen i fjæresonen gjør at det ikke er risiko for omseggripende skred i sjøen som kan spre seg bakover til planområdet. På land er det sannsynligvis kort til berg, terrenget på oversiden er slakt og området er allerede påvirket av anleggsarbeid, så det er liten risiko for at skred kan starte her og spre seg bakover. Områdestabiliteten anses som tilfredsstillende iht. TEK17, §7-3 Sikkerhet mot skred. For nærmere detaljer se vedlagt geoteknisk vurdering. 6321020-GEOT-001-geoteknisk vurdering.

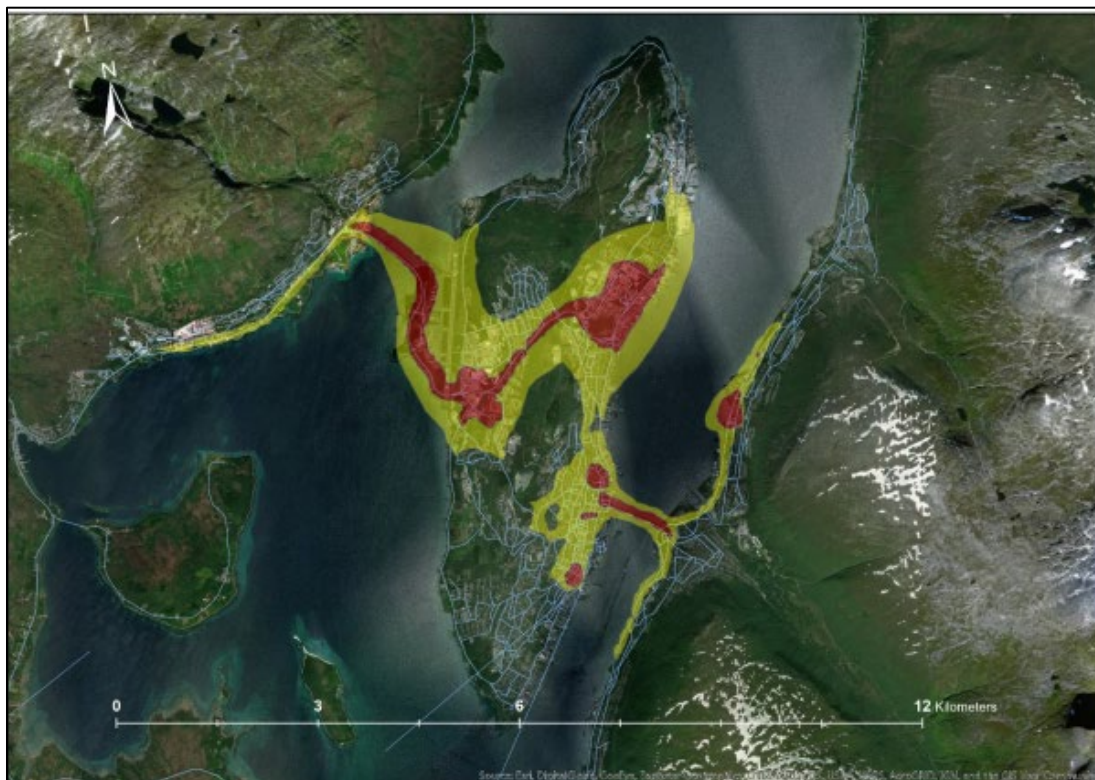
5.9 Barns interesser

I umiddelbar nærhet til innfartsparkeringen ligger Kvaløysletta VGS. Storelva skole, kombinert barn- og ungdomsskole, ligger lengere nord for planområdet. Det er mange barn og unge som benytter seg av dagens bussterminal samt at det er mange skolebarn som går til Storelva skole langs gang- og sykkelvegen. Det er derfor viktig at den nye avkjørselen for innfartsparkeringen er utformet slik at den er spesielt trafikksikker for kryssende barn og unge.

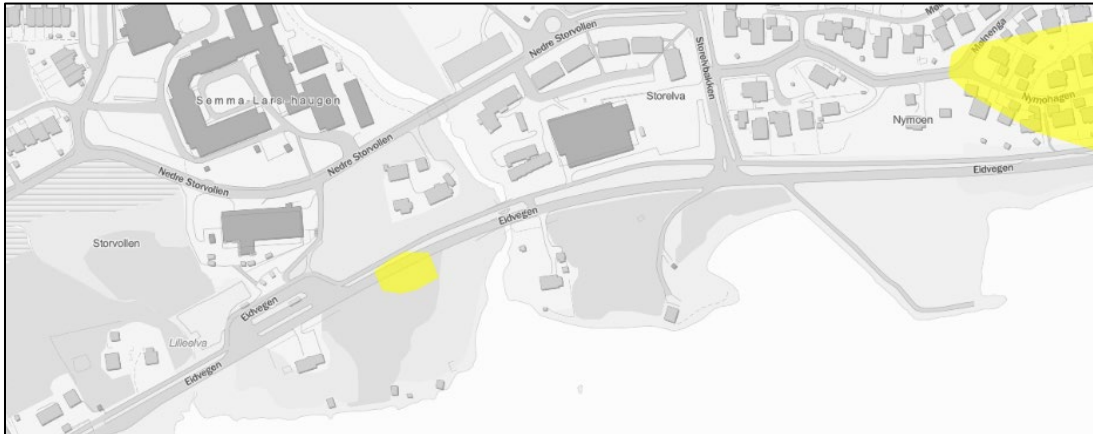
5.10 Støy og støv

Støy

Det fremkommer i luftsonekartet utarbeidet av NILU at det ikke er støv over grenseverdien ved Storelva bussterminal. Se vedlagt rapport NILU rapport 26/2019.



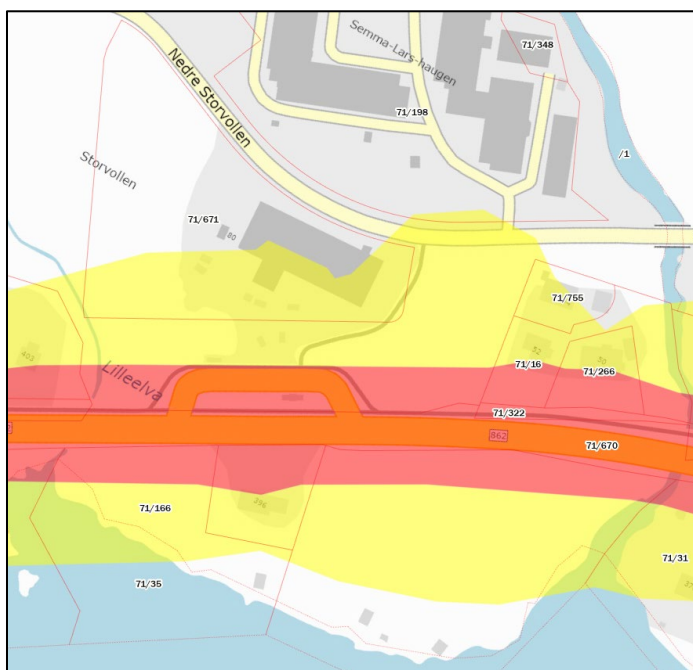
Bilde 4 : Luftsonkart for Tromsø, Kilde Nilu



Bilde 5: Luftsonekart for Tromsø, zoomet inn på Storelva. Grensesnittet for målingene er Eidkjosen

Støy

I dagens støy situasjon ligger området i gul og rød sone for trafikkstøy som genereres av trafikk fra fylkesveien.



Bilde 6: Støykart, Kilde; Statens vegvesen.

5.11 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Tiltaksområdet ligger under marin grense. Området ligger i aktsomhetssone for flom som kommer fra Lille Elva samt aktsomhetsområde for kvikkleireskred.

Av Statens vegvesen er området kartlagt rød og gul støysone, støy er generert av trafikk fra fylkesveien som går parallelt med tiltaksområdet.

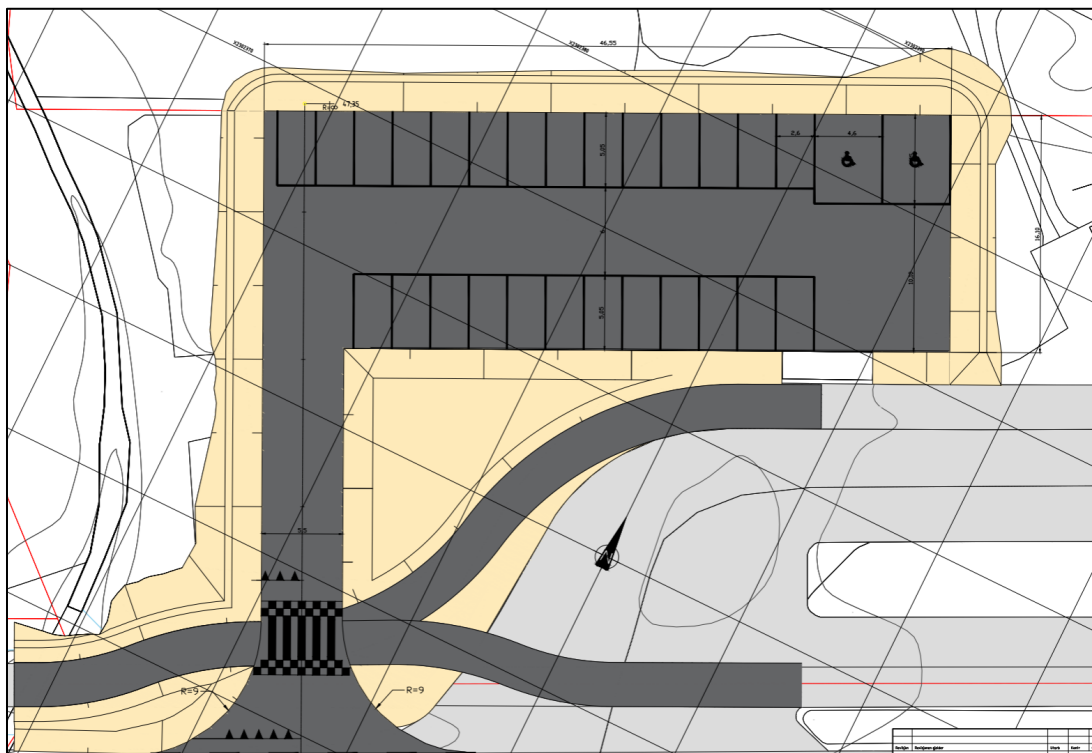
5.12 Analyser/utredninger

Følgende utredninger er gjort i planfasen:

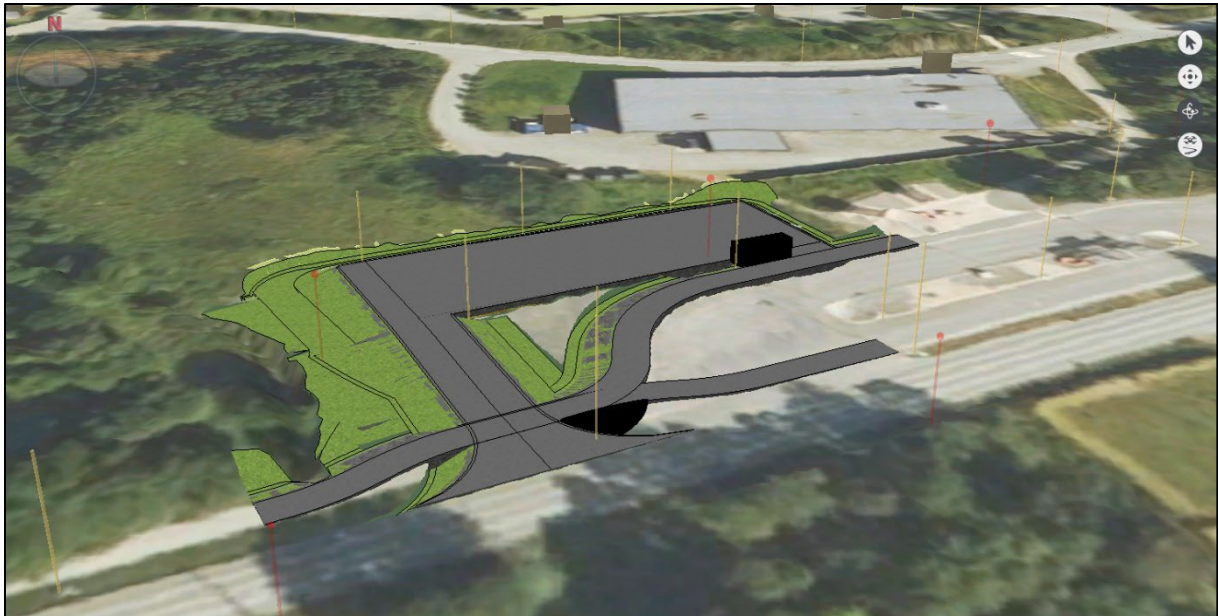
- Geo-teknisk rapport
- TS-revisjon
- Ros-analyse
- Trafikknotat
- Vann og avløps rammeplan
- Manuell trafikk telling

6 Beskrivelse av planen

Det skal etableres en innfartsparkering tilhørende Storelva bussterminal med 28 parkeringsplasser. Parkeringen skal være universelt utformet etter SVVs håndbøker. Det skal etableres en ny atkomst fra fylkesvegen med opphøyd gangfelt og intensivbelysning for å bedre trafikksikkerheten for barn og unge som ferdes langs gangfeltet til skolen. Etableringen av innfartsparkeringen skal gi befolkningen utenfor bynære områder et bedre tilbud over til høyfrekvent bussruter og støtte opp under Tenk Tromsøs mål om 0 vekst i biltrafikken.



Tegning 1: Tegningsnummer L001 – Storelva Innfartsparkering.



Bilde 7: 3-D modellering – Storelva innfartsparkering

6.1 Planlagt arealbruk

Planlagt arealbruk for hele tiltaket er 1350 m². Dette inkluderer innfartsparkeringen, ny atkomst, sideterreng og regnbed.

6.2 Reguleringsformål

I planen inngår følgende arealformål etter plan og bygningsloven, og det er knyttet reguleringsbestemmelser til en rekke av disse formålene.

AREALFORMÅL og SOSI-KODER

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kjøreveg, (o_KV) sosi 2011
- Gang og sykkelveg, (o_GS) sosi 2015
- Annen veggrunn – tekniske anlegg, (o_AVT) sosi 2018
- Annen veggrunn, grøntareal, (o_AVG) sosi 2019
- Kollektivholdeplass, (o_KH) sosi 2073
- Parkeringsplass, (o_PI) sosi 2074
- Samferdselsanlegg (o_ST) sosi 2001

Grønnstruktur:

- Blågrønn struktur, (o_BG) sosi 3002
- Overvannstiltak, (o_OVT) sosi 3100

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, sosi 6001

6.3 Tekniske forutsetninger

Planforslaget tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok N100 Veg og gateutforming, brukt til å dimensjonere parkeringsplasser, dimensjonere kryss og innkjøring, og utforme løsning for gående og syklende. N200 Vegbygging er brukt for å dimensjonere overbygning, utforme åpen grøft og overvannshåndtering. N-V121 Geometrisk utforming av veg og gatekryss, brukt for tekniske detaljer i utforming av kryssløsning. Fra kommunens veiledere er det tatt utgangspunkt i Tromsø kommune sin VA-norm samt Veileder for overvann i byggesaker.

6.4 Fravik fra vegnormal

Det er gjennomført en trafikkrevisjon av planområdet følgende funn er gjort:

Tegning D001/E001 plan og profil og tegning F001 normalprofil og overbygning

Tegning D001 viser plan og profil av ny atkomstveg, mens E001 er en målsatt plantegning som viser hele det nye arealet (atkost, parkeringsplass og gs-veg). F001 viser overbygning og normalprofil for avkjørselen.

Avvik

1. Kryssutformingen avviker fra normalkravet, da innkjøring i avkjørsel fra nord er arealmessig i konflikt med inn-/utkjøring fra bussterminalen. Ideelt sett skulle avkjørsel vært lagt med noe avstand til bussarealet.

Dette kan føre til trafikkfarlige situasjoner når buss kjører ut av terminalen samtidig som det skal biler inn avkjørselen til parkeringsplassen. Buss som står oppstilt for å kjøre ut vil også kunne sperre for sikten til biler som skal ut fra atkomsten.

Kommentar: Det er vurdert at atkomstvegen ikke kan trekkes nærmere elva, men en kan kanskje sjekke sporing for buss samtidig med bil og evt. vurdere avbøtende tiltak, f.eks. som sperrelinje for buss noe lengere inn på området. Det vil redusere faren for konflikt og ha en positiv betydning også for siktforholdene til biler som skal ut.

2. Det er krav til rekkverk mellom gs-veg og elv. Dette pga. at avstand fra GS-veg til faremomentet er mindre enn 1,5 m, høydeforskjellen er over 1 m og skråningen er brattere enn 1:1,5.

Kommentar: Rekkverksender må utformes slik at de ikke utgjør en fare ved påkjørsel av syklist.

Feil

1. Det mangler en tilrettelagt gangforbindelse mellom parkeringsplassen og bussholdeplassen. Den må være universelt utformet slik at brukere av HC parkering kommer seg enkelt og sikkert ned til bussterminalen.

2. Fyllingsutslaget fra parkeringsplassen slår ut i eksisterende gangveg/sti fra bussterminal og opp til skolen. Her bør en se på en alternativ løsning slik at eksisterende sti opprettholdes.

3. Ved detaljprosjektering kantstein er det viktig at overgangen mellom gs-veg og bussterminal og andre sidearealer utformes med nedsenk / ikke avvisende kantstein, slik at det ikke oppstår uhell med syklist knytta til avvisende kantstein.

4. Arealer for regnbed og elv/bekk kan ved tilfeller være et typisk lekeområde for barn på skoleveg. Det kan vurderes om rekkverk også bør føres opp mot regnbed/elv langs atkomstvegen.

Merknad

Vi oppfatter at det også skal utarbeides en belyningsplan. Her er det viktig å unngå konflikt i forhold til skiltplassering, og at plassering av lysmaster også hensyntar syklisters ift. mulig påkjørsels fare.

Tegning L001 vegoppmerking, L002 skiltplan og L003 skiltliste

Merknad:

Skilt planen og vegoppmerkingsplan er enkel og oversiktlig, og vi kan ikke se noen momenter som skulle være uheldig i forhold til trafiksikkerheten langs atkomstvegen og ved parkeringsplassen. Det som er litt uklart, og som ikke fremgår av skiltplan, er forholdet mellom buss og sykkel. GS-vegen krysser inn og utkjøring til holdeplass, og her er det ikke skiltet med vikeplikt for syklist, slik som det er gjort i avkjørselen inn til parkeringa. Dette kan skape forvirring mht hvem som har vikeplikt av buss og sykkel.

Utover dette er det viktig at det nye anlegget sees i sammenheng med eksisterende skilting av holdeplass og øvrig gs-veg, slik at skiltinga i området blir gjennomgående og forutsigbar. Skiltplanen skal for øvrig godkjennes av Statens vegvesen, som er skiltmyndighet også for fylkesveg.

Funnene i rapporten blir tatt videre i prosjekteringen av innfartsparkeringen og tas til følge.

6.5 Plassering og utforming

Trafikal utforming av parkeringsplass og avkjørsel.

Selve innfartsparkeringen skal ha 28 parkeringsplasser inkludert 2 handicap plasser.

Kjøreatkomsten til innfartsparkeringen skal etableres som et T-kryss med direkte tilknytning til fylkesveg 862. Utformingen skal følge Statens vegvesens håndbøker. Tilknytning til primærvei er utformet med et kryss og stigningsforhold inn til parkeringen er satt til 8%, stigningen på parkeringen er satt til -1,5%, slik at vannet renner av parkeringen. Sideterrenget er utformet med 1:4 og 1:2.

Veibredden på innkjøringen til parkeringen er satt til 5,5 meter og tilpasset personbil.

Veien er dimensjonert for snørydding med traktor eller lastebil under vinterhalvåret. Snødeponiet er nord for parkeringen, når snødeponiet smelter på våren vil vannet bli ledet ned i regnbedet for overvannshåndtering.

Utforming av arealer for myke trafikanter.

For å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter, spesielt barn og unge på vei til skole, skal det etableres et opphøyd gangfelt med intensivbelysning. Gangfeltet trekkes 5 meter inn i kryssarmen, slik at det er plass til én personbil mellom gangfeltet og innkjøringen. Denne løsningen bidrar til redusert kjørehastighet og økt trafiksikkerhet ved kryssing.

For syklende skal det mellom adkomst til innfartsparkering og bussholdeplass etableres en del øy med avvisende kantstein for å lede syklende. Avvisende kantstein skal fungere slik at ikke syklende eller kjøretøy kolliderer med ny lyktestolpe som etableres tilhørende innfartsparkeringen.

Regnbed

Det skal anlegges regnbed langs parkeringen ved Lille elva. Overvann samles i åpen grøft og ledes til regnbedet. Grøftedybde er 30 cm under forsterkningslag. Regnbedet utformes med en maksimal vannstand på 20 cm i henhold til Tromsø kommunes veileder for overvann i byggesaker.

6.6 Universell utforming

Innfartsparkeringen skal utformes etter statens håndbøker. Føringer fra Formingsveilederen skal følges og det er gjennomført medvirkning med Handikapforbundet for å få innspill til parkeringen. Gangpassasjen mellom innfartsparkeringen og hvilekuret for buss som kommer sør fra skal universelt utformes.

6.7 Klima- og miljøtiltak

Det legges vekt på å benytte materialer med lang levetid og lave utslipp, og materialvalg skal være i overensstemmelse med formingsveilederen til Tenk Tromsø.

Det er ikke utført en ombrukskartlegging på grunn av tiltakets størrelse. Eksisterende lysmaster og armatur vil bli gjenbrukt i prosjektet.

Fossilfri/utslippsfri byggeplass bør vektlegges da tilrettelegging for dette vil bidra til utslippskutt og reduksjon av støy og støv i byggefase.

Tiltaket er planlagt i hht SVVs håndbøker og ivaretar klimatilpasning.

6.8 Løsninger for vann- og avløp

Det er utarbeidet en forenklet plan for vann, avløp og overvann for parkeringen. Planen er utarbeidet i samarbeid med Tromsø kommune avdeling Vann og Avløp.

Eksisterende bussterminal har to sluker som leder overvann direkte til Lilleelva. Overvannsledning er også ført parallelt med fylkesvegen igjennom planområdet. Avrenning i planområdet dreier generelt med fall mot Lilleelva som har utløp til havet under fylkesvegen. Avrenning fra eksisterende planerte område tiltenkt innfartsparkering, ledes til Lilleelva.

I planen er det satt av en byggegrense på 10m fra Lilleelva. Byggegrensen inngår i en buffersone til elva som flomvei. Det er lagt til rette for bruk av regnbed som en infiltrering og fordrøyningsmetode. Avrenning samles i regnbed, infiltreres og ledes i drenerør til Lilleelva.

7 Virkninger av planen

7.1 Overordna planer, rammer og føringer

Planen vil ikke ha negativ virkning på overordnede planer. Detaljreguleringen vil være i tråd med foreslått Kommuneplanens arealdel (KPA) 2025-2036.

De statlige retningslinjene som foreligger ved et hvert planarbeid er ivaretatt i denne detaljreguleringen ved å gjennomføre den etter ordinær prosess.

7.2 Landskap

Planforslaget legger opp til ny avkjørsel fra fylkesveien samt mindre utbedringer av eksisterende opparbeidet areal.

Utbyggingen vil forskjønne den allerede opparbeidede parkeringen, som i dag består av en grusflate.

Planforslaget vil resultere i at dagens gruset flate ikke vil bli bruk som snø deponi, dette vil gjøre at boligen på vest siden av Lilleelva ikke vil få problemer med overvannsproblematikk. Slik det var beskrevet av eier i forbindelse med oppstartsvarelet.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner i området, planen vil derfor ikke ha noe virkning på kulturminner.

7.4 Naturmangfold, Vurderinger etter kapittel II i naturmangfoldloven

Jamfør § 7 – *begrunnelsesplikten* skal planer som berører naturmangfoldet begrunnes med henvisning til §§ 8–12.

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Det er foretatt et søk i Miljødirektoratets Naturbase og Artsdatabankens Artskart. Planområdet er kartlagt som ingen verdi og arealtype er åpen fastmark. Det er fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse i planområdet. Radiusen for artene er 300 meter og har hovedsenter for observasjoner er ved sjøsiden ca. 170 meter øst for planområdet. Planen er tilstrekkelig vurdert og fylket anser at § 8 er oppfylt.

§ 9 – Føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig, §9 legges derfor ikke til grunn.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planen berører ikke naturmangfoldet eller økosystemet i særlig grad da området allerede er planert ut. Det er ikke observert hekkende fugler i eller i nærheten av planområdet. Samlede belastning på naturen anses å være svært liten.

§ 11 – Kostnadsansvar

Tiltakshaver skal bære kostnadene ved eventuell miljøforringelse.

§ 12 – Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det skal benyttes teknikker og metoder som gir best samfunnsmessige resultater med minst mulig skade på naturen. Områder som berøres under anleggsperioden skal tilbakeføres etter ferdigstilling.

7.5 Vurderinger etter vannforskriften § 12

Tiltaksområdet er allerede planert ut og gruset. Etablering av innfartsparkeringen med tilhørende regnbed vil ikke forringe tilstanden ytterligere eller føre til at miljømål ikke nås.

7.6 Trafikkforhold

Formålet med planen er å legge til rette for økt bruk av kollektivtransport til arbeid og fritidsaktiviteter, og dermed redusere andelen personbiltrafikk. Dette støtter opp under målsettingen i «Tenk Tromsø» om nullvekst i personbiltrafikken.

I tilknytning til ny innfartsparkering skal det etableres en ny kjøreatkomst fra fylkesveg 862. Med tanke på at gang- og sykkelvegen benyttes av mange barn og unge på vei til skole, er det særlig viktig at løsningen ivaretar høy trafiksikkerhet. Avkjørselen trekkes 5 meter inn i terrenget, og det etableres et opphøyd gangfelt med intensivbelysning. Dette gir god oversikt og sikrer trygg kryssing for gående og syklende, samtidig som det bidrar til lavere kjørehastighet inn mot området.

7.7 Barns og unges interesser

Ny atkomst til innfartsparkeringen skal ta særlig hensyn til trafiksikkerhet for barn og unge ettersom dette er en skolevei. Det er utført en trafiksikkerhets revisjon for innfartsparkeringen for å sikre trafiksikkerheten for barn og unge.

7.8 Sosial infrastruktur

Innfartsparkeringen skal bidra til at flere utenfor bykjernen skal få en lettere overgang til bybusstilbudet.

7.9 Universell utforming

Parkeringen og tilhørende areal skal være tilgjengelig og fremkommelig for alle.

7.10 Klimagassutslipp

Det er ikke nevneverdige utslipp som følge av arealbruksendringer da tiltaket anlegges på et allerede bearbeidet område. Av denne årsak er det ikke beregnet utslipp fra arealbruksendringer.

Planforslaget vil medføre direkte utslipp i byggefase fra maskinpark, samt tilføring og bort kjøring av masser, utstyr og materialer. Valg av materialer har konsekvenser for utslipp i driftsfasen.

Planforslaget kan bidra til reduksjon i klimagassutslipp innen kommunens geografiske grenser da hensikten med tiltaket er at brukere parkerer bilen på parkeringen og benytter kollektivtransport videre til arbeidssted.

7.11 Klimatilpasning

Det etableres regnbed der overvann samles i åpen grøft og ledes videre til regnbedet, dette gjelder også snømasser. Dette vil resultere i at vannet fra nye impermeable overflater (parkeringsplassen) ledes bort på en trygg måte som ikke overskrider kapasiteten til stikkrenna som går under fylkesvegen. Situasjonen vil bedres i forhold til dagens. Se vedlagt VAO-plan.

Tiltaket etableres på eksisterende gruslagt område, nedbygging av eksisterende grønnstruktur er minimalt.

Innfartsparkering tilrettelegger for grønn mobilitet med sømløs overgang til kollektivtilbud. Tilgjengelighet for gående og syklende ivaretas.

7.12 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utført en risiko og sårbarhetsanalyse av planområdet for Storelva innfartsparkering. Dette er et sammendrag av analysen, for fullstendig analyse se vedlagt ROS-analyse.

Analysen tar for seg risiko for uønskede hendelser for planområdet og planområdets eventuelle virkning. Rapporten har identifisert totalt fem uønskede hendelser i planområdet. Disse er kvikkleireskred, flom/overvann, brann, trafikkulykke og birdstrike.

De potensielle hendelsene er minimert gjennom risikoreduserende tiltak. Skredhendelsen har samme risikobilde, men en geoteknisk vurdering vil redusere «opplevd risiko». Ved brannhendelsen er det vurdert at ingen tiltak er aktuelle, da Lilleelva har naturlig vannforsyning og planområdet har adkomst fra flere forskjellige sider.

Hendelse	Tiltak	Oppfølging i plan	Risikobilde etter tiltak
1. Skred som følge av kvikkleireskred	Geoteknisk vurdering (notat)	Ingen	Vil være samme risikobilde.
2. Flom fra Lilleelva	- Fordrøynings ved Lilleelva - Sluker ved bussterminal videreføres - Overvannsledning under fylkesvegen videreføres	Det legges inn en bestemmelse om krav til etablering av regnbed som en infiltrering og fordryningsmetode. Andre tiltak vil ordnes under prosjektering.	Forbedring av dagens situasjon vil gjøre at risikobildet reduseres.
3. Brann	Ingen		
4. Trafikkulykke med myke trafikanter	Gang og sykkelstien trekkes fem meter bakover	Skal bli opphøyd overgang over gang/sykkelvegen og etablering av intensiv belysning. Dette vil komme frem av plankart. Intensivbelysning er på prosjekteringsnivå.	Forbedring av dagens situasjon vil gjøre at risikobildet reduseres.
5. Birdstrike	- Lukkete søppelbokser - Dagens gruset areal til innfartsparkeringer skal asfalteres.	Søppelbokser følger fylkeskommunens retningslinjer i utbyggingsprosjekter. Ellers er grusing av areal på prosjekteringsnivå.	Risikobildet vil reduseres som følge av tiltak.

Risiko- og sårbarhetsanalysen slår fast at planområdet er egnet for foreslått utbygging.

7.13 Støv og støy

Etablering av innfartsparkeringen vil ikke ha påvirkning av dagens støv og støy situasjon. Støv og støy genereres av bilens hastighet. En innfartsparkering med 28 parkeringsplasser der man kjører inn til parkeringen i gangfart vil ikke påvirke dagens situasjon negativt.

Støv og støy situasjon for boligeiendommene som er nærliggende parkeringen vil ikke påvirkes negativt av innfartsparkeringen da parkeringen ikke vil tilføre ytterligere flere biler på veinettet, som vil forverre støv og støy situasjonen.

Planen anses derfor ikke å medføre en vesentlig endring av dagens støv- og støysituasjon.

7.14 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp:

I planen er det satt av en sone på 10 meter fra Lille Elva, i denne sonen anlegges ikke nye impermeable overflater. Sonen inngår i en buffersone til elva som flomvei.

Det er lagt til rette for bruk av regnbed som en infiltrering og fordrøyningsmetode. Avrenning samles i regnbed, infiltreres og ledes i drenerør til Lilleelva. Dette vil resultere i at vannet fra nye impermeable overflater (parkeringsplassen) ledes bort på en trygg måte som ikke overskrider kapasiteten til stikkrenna som går under fylkesvegen. Planforslaget vil resultere i at dagens gruset flate ikke vil bli bruk som snø deponi, dette vil gjøre at boligen på vest siden av Lilleelva ikke vil få problemer med overvannsproblematikk.

Situasjonen vil bedres i forhold til dagens situasjon.

7.15 Oppsummering/ avveining av virkninger

Planlagt tiltak vil ikke, basert på overnevnte vurderinger, medføre vesentlige negative virkninger på omgivelsene. Tiltaket er i tråd med statlige retningslinjer for arealbruk der det settes fokus på å bruke områder det som allerede er berørt.

Storelva innfartsparkering ble allerede planert ut i 2017 noe som vil gi et betydelig mindre areal inngrep enn å etablere parkeringen i urørt mark. Ulemper i planforslaget er vurdert og nødvendig tiltak og tilpasninger av tiltaket er innarbeidet i planforslaget. Forhold som det har vært særlig fokus på er sikring av skolevei for barn og unge samt overvannshåndtering. Det er ikke avdekket forhold med vesentlige negative virkninger som tilsier at planforslaget ikke kan anbefales.

Tiltaket representerer en oppgradering av området og støtter opp under Tenk Tromsø sitt mål om 0-vekst i personbiltrafikken.

8 Gjennomføring av planen

8.1 Forholdet til sektorlover

Kulturminneloven

Dersom det i forbindelse med tiltaket fremkommer automatisk freda kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene varsles, Sametinget og fylkeskommunen, jmfør kulturminneloven § 8 andre ledd.

8.2 Framdrift og finansiering

Komplett planforslag foreslås levert oktober 2025. Deretter følger krav til offentlig saksbehandlingstid som følger av forskrifter og regelverk. Ønsket byggestart for innfartsparkeringen er høst 2026.

8.3 Føringer som tas med videre i plan for ytre miljø

YM-planen skal sikre at føringer og krav for det ytre miljø blir ivaretatt og innarbeidet i konkurransegrunnlaget.

Følgende føringer og krav fra reguleringsplanen tas med videre i YM-plan:

- Unngå spredning av fremmede, uønskede arter. Det er forekomst av Fagerfredløs i planområdet, denne skal fjernes slik at det hindres spredning og destrueres forsvarlig. Det er forekomst av hagelupin utenfor tiltaksområdet, og området skal ikke berøres.
- Støy fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur.
- Energiforbruk og klimautslipp i forbindelse med anleggsaktiviteten/prosjektet skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp.
- Anleggsarbeidet skal gjennomføres på en slik måte at ferdsel til fots og med sykkel skal kunne foregå trygt i tilknytning til anleggsområdet. Det må særlig vises hensyn mht. trafikk

8.4 Planlagt framdrift

Troms fylkeskommune sender utkast til planforslag for gjennomgang minimum 2 uker i forkant til avklaringsmøte	09. Oktober 2025
Avklaringsmøte minimum 4 uker før levering av komplett planforslag	23. Oktober 2025
Planen legges ut på høring av fylkeskommunen etter avtale om §3-7 med Tromsø kommune	23. februar 2026
Vedtatt detaljregulering av KOBY,	11. juni 2026
Byggestart av innfartsparkeringen	August 2026
Ferdigstillelse av innfartsparkeringen	Oktober 2026.

9 Innkomne innspill og merknader

Følgende offentlige myndigheter som kom med innspill til planoppstart:

- Avinor
- NVE
- Statens vegvesen

Avinor

I Avinors merknad bes det om at det tas inn to bestemmelser. En for forebygging av birdstike og varslingsprosedyre ved sprengningsarbeid. Planforslagsstiller har tatt med ønsket bestemmelser.

Merknad tas til følge.

NVE

NVE kom med følgende merknader til arbeidet:

Forutsetter at den reelle faren for områdeskred avklares som en del av reguleringsplanen og tas hensyn til i planarbeidet

Merknad om overvannshåndtering i planarbeidet.

Merknad tas til følge.

Statens vegvesen

I statens vegvesens merknad bes det om å trafikksikre gang og sykkelløsningen. Dette blir ivaretatt og det er jobbet videre med skisser av løsning for gang og sykkel.

Merknad tas til følge.

9.1 Sammendrag av innspill og merknader med kommentarer

Merknadsstiller	Oppsummering av merknad	Behandling av merknad
Avinor 07.11.2024	I Avinors merknad bes det om at det tas inn to bestemmelser. En for forebygging av birdstike og varslingsprosedyre ved sprengningsarbeid.	Bestemmelsen tas til følge
NVE 21.11.2024	NVEs konkrete innspill I plan- og bygningsloven er det et gjennomgående krav til samfunnssikkerhet og vurdering av naturfare, fra kommunens overordnede arealplanlegging til den enkelte byggesak. Kravene til sikkerhet følger av pbl. § 28-1 og TEK17, særlig kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger. På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare ivaretas gjennom selve planløsningen. Vi viser til KMDs (nå KDD) rundskriv H-5/18 «Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling» der det fremgår at «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt». <i>Grunnforhold</i> Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred (NVE Atlas) og vi forutsetter at den reelle faren for områdeskred avklares som en del av reguleringsplanen, og tas hensyn til i planarbeidet. Kravene til sikkerhet mot skred, herunder kvikkleireskred er gitt i TEK17 § 7-3 med veiledning. For mer informasjon og fremgangsmåte viser vi til NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.	Tar innspill til etterretning og innarbeides i plan.

	<i>Flom</i> Planområdet ligger utenfor aktsomhetsområde og faresone for flom. <i>Overvann</i> Klimaendringene er forventet å gi flere og mer intense nedbørshendelser, og i utbygde strøk kan dette gi skade på byggverk, infrastruktur og helse og miljø. Det er derfor viktig at det i planarbeidet er høy bevissthet rundt hvilke arealer som er best til infiltrering og fordrøyning av vann, hvilke arealer som kan sikre trygg bortledning av vann og hvilke arealer som er best egnet til å bygge på. For mer informasjon om hvordan man bør håndtere overvann i arealplanleggingen viser vi til NVEs veiledere 2/2023 – Kartlegging av fare fra overvann og 4/2022 – Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar. Generelle råd For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Meld inn faresoner NVE ønsker tilgang til alle flom- og skredfareutredninger, både rapporter og eventuelle kartlagte faresoner. Informasjon som NVE får inn, vil bli brukt til å oppdatere farekartene i NVE Atlas og det offentlige kartgrunnlaget (DOK). Kommunen kan bidra til dette ved selv å melde inn, eller å oppfordre forslagsstiller til å melde inn naturfareutredninger til NVE via Altinn. Vi oppfordrer også til å melde inn grunnundersøkelser til NADAG. Mer informasjon finnes her: Innmelding av farekartlegging - NVE. NVEs oppfølging av planarbeidet Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov. Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.	
Statens vegvesen 22.11.2024	Arbeidet med å etablere innfartsparkering ved Storelva bussterminal har pågått i mange år og er et etterlenget tiltak. Spesielt for denne planen er å	Merknad tas til følge og arbeides videre

	få en adkomst til parkeringsplassen som er adskilt fra adkomst fra bussholdeplassen, samtidig som det ivaretar sikkerheten for myke trafikanter. Adkomst både til parkeringsplass og bussterminal planlegges rett ved siden av hverandre. Det er fornuftig å ha egen avkjørsel fra parkeringsplassen til fylkesvegen, selv om den blir helt inntil adkomst til bussterminalen. Løsninga dere har skissert i oppstartsvarselet med å trekke gang- og sykkelvegen litt bort fra fylkesvegen synes å være den beste for trafikksikkerheten til alle trafikantergrupper. I videre planlegging må det sikres at det blir tilstrekkelig fysisk skille slik at det ikke blir for lett å ta en snarveg rett fram i stedet for å følge gang- og sykkelvegen. For detaljplanlegging henviser vi til våre håndbøker, spesielt vegnormalen N100 Veg- og gateutforming	med i planarbeidet
--	--	--------------------

9.2 Endringer etter høring og offentlig ettersyn

10 Vedlegg

Plankart

Planbestemmelser

Utredninger

Rapporter/andre dokumenter