

Oppdragsgiver  
**Gildeskål kommune**

Rapporttype  
**Planbeskrivelse til detaljregulering**

Dato  
**23.01.2023, revidert 07.02.23**

# Detaljregulering

## Gang- og sykkelveg Inndyr



**DETALJREGULERING  
GANG- OG SYKKELVEG INNDYR**

PlanID: 202201  
Saks nr. 2022/783  
Oppdragsnr.: 1350050791  
Oppdragsnavn: Detaljregulering – Gang- og sykkelveg Inndyr  
Dokument nr.: 01  
Filnavn: Planbeskrivelse\_Gang-og sykkelveg Inndyr.docx

**Revisjonsoversikt**

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	15.11.2022	Opprinnelig planbeskrivelse	ML	MW	MW
02	10.01.2023	Revisjoner etter tilbakemelding fra Gildeskål kommune	ML	MW	MW
03	23.01.2023	Endringer i arealtabell	ML	MW	MW
04	07.02.2023	Endringer i arealtabell	MW		



## Innhold

<b>1.</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>BAKGRUNN</b> .....	<b>6</b>
2.1	Hensikten med planen .....	6
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold.....	6
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	6
2.4	Utbyggingsavtaler.....	6
2.5	Krav om konsekvensutredning (KU) .....	6
<b>3.</b>	<b>PLANPROSESSEN</b> .....	<b>7</b>
3.1	Oppstartsmøte.....	7
3.2	Varsel om oppstart.....	7
3.3	Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn.....	7
3.4	Øvrig medvirkning.....	7
<b>4.</b>	<b>PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER</b> .....	<b>8</b>
4.1	Statlige planer og føringer .....	8
4.2	Regionale planer .....	9
4.3	Kommunale (overordnede) planer .....	9
4.4	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner .....	10
<b>5.</b>	<b>EKSISTERENDE FORHOLD</b> .....	<b>11</b>
5.1	Beliggenhet.....	11
5.2	Stedets karakter, bebyggelse og landskap.....	11
5.3	Vegtrase .....	12
5.4	Trafikkforhold.....	12
5.5	Anlegg for gående og syklende.....	12
5.6	Kollektivtransport.....	13
5.7	Kulturminner og kulturmiljø.....	14
5.8	Naturmangfold.....	14
5.9	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder .....	15
5.10	Landbruk / naturressurser .....	15
5.11	Barns interesser .....	16
5.12	Sosial infrastruktur .....	16
5.13	Universell tilgjengelighet .....	16
5.14	Teknisk infrastruktur .....	16
5.15	Grunnforhold .....	16
5.16	Støyforhold .....	18
5.17	Forurensning.....	18
<b>6.</b>	<b>PLANFORSLAGET</b> .....	<b>19</b>
6.1	Planlagt arealbruk.....	19

6.2	Bebyggelse og anlegg .....	19
6.3	Planlagte offentlige anlegg.....	20
6.4	Standardvalg for gang- og sykkelveg .....	20
6.5	Nærmere beskrivelse av planstrekningen .....	20
6.6	Avkjørsler .....	23
6.7	Grøft og skjæring/fylling.....	24
6.8	Trafikkløsning .....	25
6.9	Bussholdeplass .....	26
6.10	Miljøoppfølging.....	26
6.11	Universell utforming.....	26
6.12	Landbruksfaglige vurderinger.....	26
6.13	Kulturminner.....	26
6.14	Teknisk infrastruktur .....	26
6.15	Eiendomsforhold.....	27
6.16	Gjennomføring og miljøoppfølging .....	29
6.17	Driftsfasen/vedlikehold.....	29
<b>7.</b>	<b>VIRKNINGER.....</b>	<b>30</b>
7.1	Overordnede planer .....	30
7.2	Landskap og stedets karakter.....	30
7.3	Blå-grønnstruktur og naturmiljø .....	30
7.4	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi.....	30
7.5	Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder .....	31
7.6	Trafikkforhold.....	31
7.7	Barns interesser .....	31
7.8	Folkehelse og kriminalitetsforebygging .....	31
7.9	Universell tilgjengelighet .....	31
7.10	Grunnforhold .....	31
7.11	Forurensning.....	31
7.12	Teknisk infrastruktur .....	31
7.13	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	32
7.14	Virkninger for tilstøtende eiendommer .....	32
7.15	Anleggsperioden.....	32
<b>8.</b>	<b>INNKOMNE INNSPILL .....</b>	<b>33</b>

## 1. Sammendrag

Planforslaget legger opp til fremtidig etablering av gang- og sykkelveg på strekningen Flathaugen i nord til Oldervika i sør gjennom Inndyr i Gildeskål kommune. Det prosjekterte tiltaket strekker seg over ca. 2 kilometer og går langs vestre side av Fylkesveg 838. Vegen er i dagens situasjon smal og trafikkert med tungtransport, bilister og myke trafikanter året rundt. Vegen er adkomst for en rekke boliger, skole, sentrumsfunksjoner og kommunehus med mer. Forventet effekt med en fremtidig realisering av gang- og sykkelveg vil være separering og trygging av myke trafikanter i forhold til dagens situasjon.

I planforslaget legges det til grunn en løsning med 3 meter grøft (1,25 + 0,5 + 1,25) og en gang- og sykkelveg med 2,5 meter asfaltert bredde og 0,25 meter skulder på hver side. Tiltaket medfører at private eiendommer langs Fylkesveg 838 blir berørt. Det er derfor blitt gjennomført en grundig medvirkningsprosess i forbindelse med detaljreguleringen.

Planens hovedformål: gang- og sykkelveg, samt veg.

Andre formål: Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg, annen veggrunn – grøntareal, fortau og boligbebyggelse.

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket.

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Hensikten med planen

Formålet med planen er å regulere gang- og sykkelveg gjennom Inndyr sentrum iht. tidligere vedtak i Gildeskål kommunestyre. Gang- og sykkelvegen er et trafikksikkerhetstiltak, først og fremst for å sikre barn og unge en trygg skoleveg.

### 2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Gildeskål kommune. Prosjektleder er Hedvig Pedersen Holm, tlf. +47 990 38 112, e-post: [holhed@gildeskal.kommune.no](mailto:holhed@gildeskal.kommune.no)

Reguleringskonsulent er Henning Larsen/Rambøll. Oppdragsleder er Mathias Wigum, tlf. +47 452 47 919, e-post: [mathias.wigum@henninglarsen.com](mailto:mathias.wigum@henninglarsen.com). Prosjektleder veg er Magnus Sørbo, tlf. +47 924 04 986, e-post: [magnus.sorboe@ramboll.no](mailto:magnus.sorboe@ramboll.no)

### 2.3 Tidligere vedtak i saken

I kommunens planstrategi, sak 2019/995, vedtatt av Gildeskål kommunestyre den 18.juni 2020, skal det utarbeides en reguleringsplan for gang- og sykkelveg gjennom Inndyr sentrum.

### 2.4 Utbyggingsavtaler

Før det gis igangsettingstillatelse for tiltak som berører fv. 838, skal det inngås en gjennomføringsavtale mellom tiltakshaver og Nordland fylkeskommune. Avtalen skal være basert på byggeplaner for tiltaket, som fylkeskommunen skal godkjenne. Forholdet sikres gjennom egen rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen.

### 2.5 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning.

### **3. Planprosessen**

#### **3.1 Oppstartsmøte**

Oppstartsmøte med befaring ble avholdt 04.04.2022, se vedlagt referat (vedlegg 2.1). PlanID er satt til: 202201

#### **3.2 Varsel om oppstart**

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert i Avisa Nordland den 20.05.2022. Planoppstart ble også annonsert på kommunens hjemmesider. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og offentlige myndigheter 13.05.2022. Frist for uttalelser var 26.06.2022.

Det kom inn 8 skriftlige høringsuttalelser, 2 fra offentlige myndigheter og 6 fra berørte naboer og andre interessenter. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 8 «Innkomne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

#### **3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn**

Planforslag ble 1. gangs behandlet i plan- og eiendomsutvalget den 07.02.23.

Offentlig ettersyn var i perioden 13.02.23 – 27.03.23.

#### **3.4 Øvrig medvirkning**

Det har i tillegg til skriftlig varsel av planoppstart blitt avholdt følgende møter:

- Folkemøte ved kommunestyresalen på kommunehuset i Inndyr, tirsdag 7. juni 2022.
- Befaring og medvirkningsmøter med berørte grunneiere, tirsdag 7. juni og onsdag 8. juni 2022.
- Individuelle nabomøter med berørte grunneiere 5. og 6. september 2022.

## 4. Planstatus og rammebetingelser

*I dette kapitlet er relevante utdrag fra andre planer og føringer gjengitt.*

### 4.1 Statlige planer og føringer

#### **Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)**

*Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.*

*Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.*

*Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO<sub>2</sub> i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.*

#### **Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)**

*Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsen i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.*

#### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008)**

*Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.*

*Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold. (...)*

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

*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

#### **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)**

*Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Gjennom å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer vil utbygger og arealplanleggere bevisstgjøres på at spesielle hensyn til støy kan være nødvendig. Bruk av støysoner som virkemiddel er*



derfor et viktig virkemiddel i retningslinjen. Retningslinjen skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven.

## 4.2 Regionale planer

### Fylkesplanen for Nordland 2013 – 2025 – arealpolitiske retningslinjer

Nordland fylkeskommunes politikk for arealforvaltning er basert på plan- og bygningslovgivningen, forskrifter, nasjonale forventninger samt andre nasjonale og regionale føringer. De arealpolitiske retningslinjer (kapittel 8) er en del av «Fylkesplan for Nordland 2013– 2025» og gir retningslinjer for viktige politikkområder og planmessig bruk og vern av arealene på alle nivå i fylket. Fylkeskommunen har ansvaret for å samordne arealpolitikken på regionalt nivå. Særlige relevante underkapitler for Inndyr gang- og sykkelveg er 8.2 (By- og tettstedsutvikling), 8.3 (Naturressurser, kulturminner og landskap), 8.4 (Næringsutvikling), 8.5 (Kystsonen), og 8.6 (Klima og klimatilpasning).

## 4.3 Kommunale (overordnede) planer

### Gildeskål kommune - Kommuneplanens arealdel 2015-2027

I kommuneplanens arealdel ligger planområdet hovedsakelig innenfor hensynsone H910 som omfatter gjeldende reguleringsplaner. I nord og i sør ligger planområdet innenfor kjøreveg, boligbebyggelse og LNFR-område.



Figur 1 Kommuneplanens arealdel (Kilde: Gildeskål kommune)

#### Aktuelle generelle bestemmelser:

- Bebyggelsen skal utformes slik at mest mulig av eksisterende vegetasjon og terreng bevares. Den skal plasseres og underordne seg markerte landskapsdrag.
- Tiltak skal ta utgangspunkt i stedets identitet, kultur- og naturmiljø.
- Forbindelse/siktlinjer til sjøen bør opprettholdes.
- Alle avkjørsler skal oppfylle Statens vegvesen sine krav til avkjørselsutforming.
- Langs fylkesveiene skal nye avkjørsler henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel når forholdene ligger til rette for det.

- Byggegrense mot alle fylkesveier er 50 meter fra veimidten.
- I bestemmelsesområdene 1-4 skal det utarbeides reguleringsplan for gang- sykkelvei som skal oppfylle Statens vegvesens krav.

#### 4.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

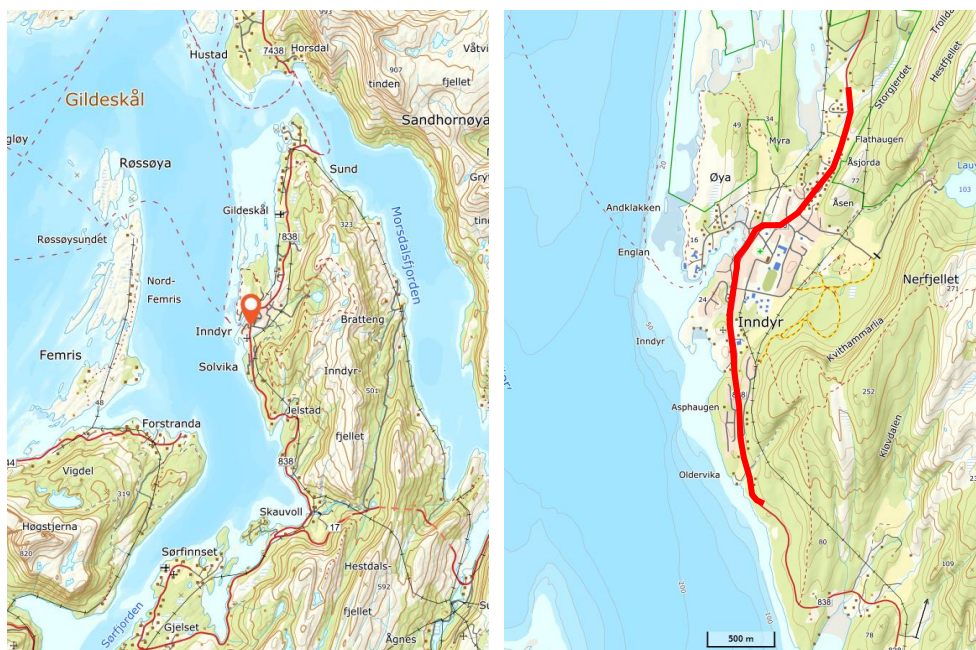
PLANID	PLANNAVN	VEDTAKS-DATO
198801	Inndyr B9	9/27/1988
199701	Øya	3/4/1997
200203	Inndyr skole - Sykehjemmet - Sjømyra	5/12/2006
201010	Havnegata, Inndyr	6/19/2014
199102	Inndyr havn	10/10/1991
197902	Inndyr sentrum	4/23/1979
198203	Inndyr industriområde/Steinveien	6/24/1982
200204	Skeineshaugen	5/7/2002
201003	Solvikhaugen	12/20/2012

## 5. Eksisterende forhold

*I dette kapitlet er planområdet beskrevet, uavhengig av det planlagte tiltaket.*

### 5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Gildeskål kommune, Inndyr tettsted. Planområdet omfatter deler av Inndyrvegen og avgrenses av Flathaugen i nord og følger vestsiden av fylkesvei 838 frem til Oldervika i sør. Strekningen er på ca. 2 kilometer.



Figur 2 Beliggenhet i Gildeskål, strekning i Inndyr vist til høyre. (Kilde: Norgeskart.no)

### 5.2 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Planområdet totale areal er 55,5 daa og består av Inndyrvegen (fv. 838) med sidearealer og grenser hovedsakelig til frittliggende boligbebyggelse og næringsbebyggelse. Landskapet i planområdet er i dag preget av kantvegetasjon, grøft- og eksisterende veganlegg, og noe jordbruksareal. Det er minimale høydeforskjeller langs strekningen. Bebyggelse langs strekningen består hovedsakelig av eneboliger med tilhørende hager og parkering.



Figur 3. Skråfoto av Inndyr sentrum. (Kilde: Nordlandsatlas 3D)

### 5.3 Vegtrase

Vegbredden langs Fylkesveg 838 varierer mellom 5 og 6,5 meter. Det er ikke gjennomgående gang- og sykkelveg innenfor tiltaksområdet i dag. For deler av strekningen er det imidlertid opparbeidet anlegg for gående og syklende. Fra fylkesvegen går det flere private adkomstveger inn til boliger på begge sider av traseen.

### 5.4 Trafikkforhold

Fv 838 Inndyrveien går mellom kryss med Fv 17 ved Skauvoll i sør og fergeleie Sund (fergesambandet Sund – Horsdal – Sørarnøy) i nord. Den er hovedvei med ÅDT 400 og 12 % tungtrafikk. Fartsgrensen er 30 km/h gjennom sentrum (600 meter). Strekningen som er skiltet med 30-soneskilt, begynner og slutter med fartshumper. Utenfor denne fartsgrensen er den 50 km/h ca. 700 meter og 60 km/h ca. 500 meter nord for sentrum. Sør for sentrum er det 50 km/h ca. 1200 meter som avsluttes der randbebyggelsen slutter. Totalt er lengden med særskilt fartsgrense ca. 3 km.

#### Ulykkestatistikk

Det er ingen politirapporterte personskaueulykker de siste 10 årene på fv 838 innenfor planområdet. En ulykke var markert i Statens vegvesens ulykkesregister NVDB i Inndyr, men der sto det at det var i tunnel med fartsgrense 80 km/h så denne anses som feilregistrert.

### 5.5 Anlegg for gående og syklende

Tilbudet til gående og syklende varierer langs Inndyrveien. Nord for kryss med Skoleveien er det ikke gang- eller sykkelvei, se Figur 1. Sørover er det gang- og sykkelvei med trafikkdeler som begynner like sør for krysset med Skoleveien på østsiden av veien. Profilet her er 6 m veibredde med dekkebredde 5,5 m, 2 m trafikkdeler og 2,5 m gang- og sykkelvei. Dette tverrsnittet fortsetter ca. 300 meter for å så skifte side til et ca. 150 m langt fortau med 2,5 bredde på vestsiden av veien. Deretter er det ca. 250 meter med gang- og sykkelvei med trafikkskille vest for Inndyrveien. Sør for dette opphører gang- og sykkeltilbudet og fartsgrensen øker til 50 km/h.

Inndyrvegen er en tofelts vei uten midtlinje og har i dag ensidig fortau på deler av strekningen. De forskjellige delstrekningene er beskrevet under.

#### Sjømyra 1-Inndyrveien 105

Fra Sjømyra 1 til Inndyrveien 105 er det gang- og sykkelveg på østsiden av fylkesveg 838.



Figur 4 GS-veg på østsiden av fv.838

### Miljøgata

I 2006 ble Miljøgateprosjektet ferdigstilt. Veien gjennom sentrum hadde i mange år vært en trafikkfarlig strekning, tungt trafikkert og til dels uoversiktlig og trang. Miljøgata går gjennom sentrum fra Inndyrveien 70 til Sjømyra 1. Miljøgata ligger på vestre side av fv. 838.



Figur 5 Miljøgata gjennom Inndyr sentrum

### Solvikhaugen gang- og sykkelveg

Ved Solvikhaugen boligfelt er det opparbeidet en strekning med gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegen blir også benyttet som adkomstveg for boligfeltet.



Figur 6. Gang- og sykkelveg langs Solvikhaugen boligfelt.

## 5.6 Kollektivtransport

Det er flere holdeplasser langs med Inndyrveien samt ved skolene vest og øst for sentrum. Bussene har stort sett avganger tilpasset skoleskys, men som mest ca. 3 per retning om morgenen mellom kl. 7 og 8. Holdeplassene har generelt en lav standard når det gjelder kantstein, plattform og lehus. Holdeplassene langs fylkevegen er stort sett kanstopp i dagens situasjon. Det finnes en busslomme sør i planområdet (Kvithammerlia).

Dagens bussholdeplasser har venteareal med varierende standard. Det mangler særlig godt utformet venteareal på samtlige holdeplasser og ved de fleste er det kun terreng eller kjørebane der myke trafikanter kan stå og vente,

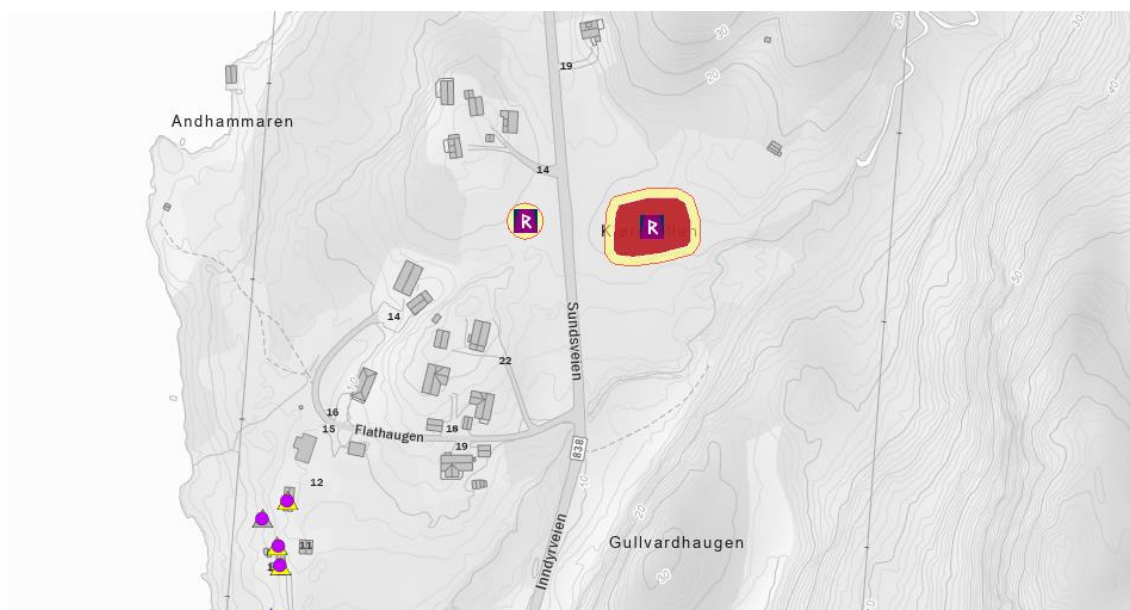
## 5.7 Kulturminner og kulturmiljø

Det er foretatt en utsjekk i databaser for kulturminner. Rødgården (Angellgården) som ligger langs tiltaksområdet er registrert med kulturminneID 27456. Angellgården består av våningshus. På andre eiendommer i området står et stabbur, en jordkjeller og et bryggehus som har tilhørt Angellgården men som ikke er fredet. Bryggehuset er beskrevet med byggeår 1767. Opprinnelig besto anlegget også av sjøhus og bårstue.



Figur 7. Rødgården til venstre (Kilde: Digitaltmuseum). Kulturminne Angellgården (Kilde: Nordlandsatlas)

Det er videre registrert en fredet gravhaug (KulturminneID 8072) lengst nord i planområdet.



Figur 8. Fredet gravhaug vest for fylkesvegen. Fornminne gårdshaug øst for fylkesvegen. (Kilde: Nordlandsatlas)

## 5.8 Naturmangfold

### Naturtyper og verneområder

Åsen - Kjeldalen naturreservat ligger like øst for planområdets nordligste del. Området er vernet på grunn av forekomster av rike løvskoger. På det nærmeste er avstanden mellom verneområdet og planområdet ca. 40 meter. I følge Naturbasen er det ikke registrert naturtyper innenfor planområdet. Nærmeste kjente lokalitet er en kalkskog ved Høgøya ca. 250-300 meter vest for planområdet. I det samme området er det registrert flere andre naturtyper. Øst for planområdet er det registrert en bjørkeskog med høgstauder (Naturbase ID BN00104814). Avstanden mellom naturtypen og planområdet er ca. 700-800 meter. Det er et visst potensiale for at det kan forekomme viktige naturtyper knyttet til arealer med artsrik veikant og naturbeitemark.



Figur 9: Veikanter og skjæringskanter har stedvis en rik karplanteflora (bilde til venstre). Mye av arealet med dyrka mark i planområdet er tydelig gjødselpreget og har lite arts mangfold (se bilde til høyre). Kilde: Google Maps

#### Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

Det er lokalisert tre arter av nasjonal forvaltningsinteresse i plan- og influensområdet. Det sørligste funnet er karplanten buestarr (livskraftig – LC). Det nordligste funnet er svartvier og linesle (begge livskraftig – LC). Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2021, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2021 i planområdet.

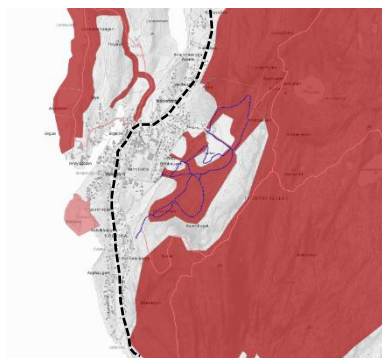
#### Fremmedarter

Det er registrert enkelte fremmede arter i og nær planområdet. Hittil er det påvist seks arter: skogskjegg, parkslirekne, hagelupin, tromsøpalme, rynkerose og fagerfredløs. Samtlige tilhører den høyeste risikokategorien (SE, svært høy økologisk risiko). Mange av forekomstene er beplantninger i private hager.

Naturmanfold er beskrevet nærmere i vedlegg 4.4.

### 5.9 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Inndyr har store friluftsområder og flere tur- og friluftsruter i nærheten av tiltaksområdet. Rekreasjonsområder vil ikke bli berørt av tiltaket, men skaper heller enklere tilkomst til disse.

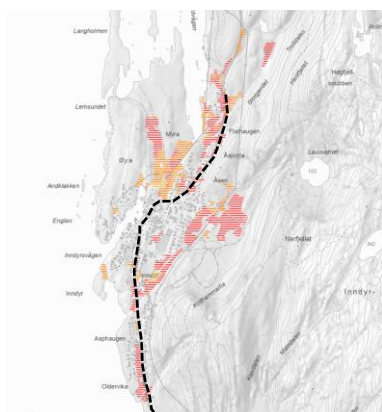


Figur 10: Utklipp av kart med kartlagte friluftsområder i nærheten av planområdet. (Nordlandsatlas)

### 5.10 Landbruk / naturressurser

Planområdet omfatter noe jordbruksareal. I arbeidet med fagnotat naturmangfold (vedlegg 5.4) er det vurderes å være en forholdsvis rik karplanteflora på skjæringskanter som har et tynt løsmassedecke over berggrunnen. Stedvis har fyllingskantene samme artsrike preg, mens andre steder preges de av nærhet til dyrka mark og da med redusert arts mangfold som følge av gjødselpåvirkning. Arealer med dyrka mark er generelt preget av kraftig gjødsling og har derfor ikke verdi med hensyn til karplanteflora. Enkelte arealer som er brakklagte eller i bruk som beitemark har et noe mer artsrikt preg.

Langs planområdet og i områdene rundt er det registrert steder med fulldyrket jord. Kartutsnittet under viser fulldyrka jord med stor verdi i rødt, og innmarksbeite med middels verdi i oransj.



Figur 11: Utklipp av kartlagte jordbruksarealer (Kilde: NIBIO)

### 5.11 Barns interesser

Inndyrveien brukes av barn og unge til og fra skole og barnehager, og som tilkomst til rekreasjonsområder.

### 5.12 Sosial infrastruktur

Fylkesveg 838 går gjennom Inndyr sentrum. I sentrumsområdet finnes det blant annet kulturhus, skole, barnehage, aldershjem, butikker, bank og andre sentrumsfunksjoner. Brukere av disse funksjonene benytter seg mye av fylkesvegen enten med bil eller går/sykler.

### 5.13 Universell tilgjengelighet

Det er i liten grad lagt til rette for universell utforming ved dagens situasjon. Det eksisterer ikke et eget tilbud for myke trafikanter på deler av strekningen i dag. Dette fører til konflikter, særlig mellom gående, syklende og bilister.

### 5.14 Teknisk infrastruktur

#### Vann, avløp og overvann

Vannledningsnettet i Inndyr ligger primært i kommunale og private veger med kryssing av fylkesvegen. Det er i planprosessen ikke kommet fram behov for utskiftning som er hensiktsmessig å gjennomføre i forbindelse med etablering av g/s-veg. Det er imidlertid en utfordring at ledningsnettet for overvann ikke har kapasitet til mer vann. Se vedlagt overordnet VA-plan for ytterlig beskrivelse (Vedlegg 4.7).

#### Bekkekulvert nord

Lengst nord i g/s-veg krysser en bekk fylkesvegen med en kulvert som har dimensjon BxH ca 0,7 x 1,1 m. Denne bekken har et nedbørsfelt ca 1,45 km<sup>2</sup> og feltet er bratt med ca 50% skog i tillegg til snaufjell og småvann øverst i nedslagsfeltet.

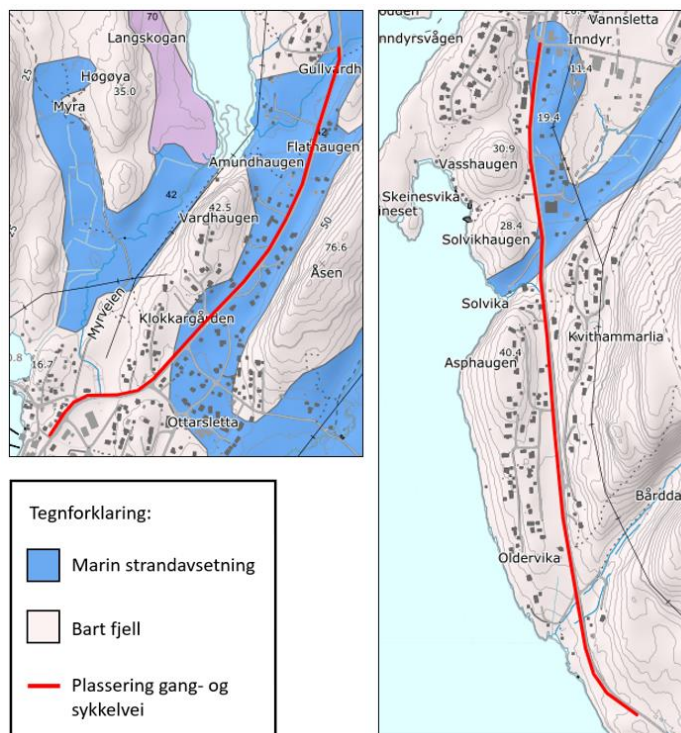
#### Bekkekulvert sør

Lengst sør i traseen for g/s-veg krysser en bekk fylkesvegen med en kulvert som har utløpsdimensjon BxH ca 0,5 x 1,3m. Kulvertens innløp er et rør med ukjent dimensjon og kulverten er innløpskontrollert. Denne bekken har et nedbørsfelt på ca 0,18 km<sup>2</sup> og er i stor grad skogkledd.

### 5.15 Grunnforhold

Vedlegg 4.2 tar for seg grunnforhold langs planområdet. Ifølge løsmassekartet til NGU er det strandavsetning på store deler av arealet i nordvest. Det er også strandavsetning på den nordligste delen av den sørlige delen. På øvrigt areal er det ifølge løsmassekartet bart fjell. Gjennom digital befaring er det observert flere steder fjell i dagen og kun et tynt løsmassedekke. Det er trolig større mektighet på løsmasselaget i områder markert som «bart fjell» der det er dyrket mark.





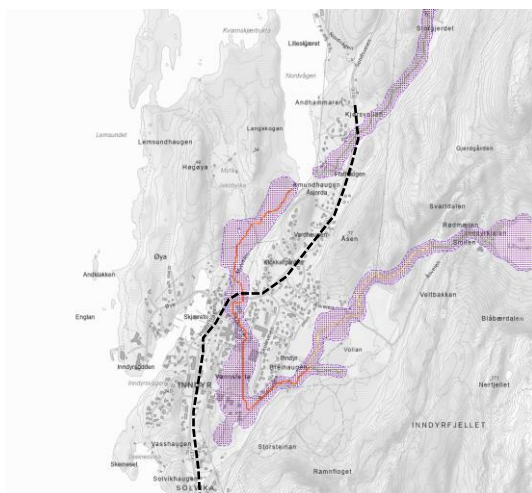
Figur 12: Kwartærgeologisk kart, nordgående trase til venstre, sørgående trase til høyre. Kilde: NGU.

### Flom- og skredfare

På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet.

Tiltaksområdet ligger likevell noen steder langs strekningen innenfor utløpsområdet for snøskred, og i aktsomhetsområdet for flom.

Planområdet ligger i et område hvor det er mulighet for marin leire (under marin grense). Det kan dermed potensielt være utsatt for kvikkleireskred.



Figur 13: Aktsomhetsområde for flom, NVE

### 5.16 Støyforhold

Biltrafikk gjennom Inndyr sentrum er forholdsvis lav. Planområdet har ikke registrert støysone i Staten vegvesens kartdata. Foruten i selve anleggsperioden, generer ikke tiltaket økt støynivå.

### 5.17 Forurensning

Ifølge grunnforurensningsdatabasen er det ikke markert områder med mistanke eller påvist forurensning langs traseen. Det er markert et gult punkt sør for traseen som regnes som akseptabel forurensning med dagens areal og resipientbruk. Ifølge grunnforurensningsdatabasen er dette et kommunalt deponi og saken er avsluttet. Markeringen er ca. 100 meter i luftlinje fra gang- og sykkelveien og ligger nedstrøms, se vedlegg 4.5.

## 6. Planforslaget

I dette kapitlet gjøres det rede for innholdet som er gitt gjennom plankart og -bestemmelser.

### 6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet foreslås regulert til samferdselsformål, annen veggrunn - grøntareal, bolig og midlertidig anlegg- og riggområde.

#### Reguleringsformål

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Boligbebyggelse (1110)</i>	B	4,4
<i>Forretninger (1150)</i>	FOR	0,8
<i>Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg (1590)</i>	ASB	0,1
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Kjøreveg (2011)</i>	KV	11,6
<i>Fortau (2012)</i>	FO	0,3
<i>Gang-/sykkelveg (2015)</i>	GS	7,0
<i>Annen veggrunn – grøntareal (2019)</i>	AVG	12,9
<i>Kollektivholdeplass (2073)</i>	KH	0,3
<i>Parkering (2080)</i>	P	0,6
Nr. 3 Grøntstruktur		
<i>Turveg (3031)</i>	TV	0,1
<i>Friområde (3040)</i>	FRI	0,6
Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift		
<i>LNFR (5100)</i>	LNFR	10,5
<b>PBL §12-7 Bestemmelsesområder</b>		
<i>Midlertidig bygge- og snleggsområder</i>	#AR	17,3

### 6.2 Bebyggelse og anlegg

#### Nr. 1 Bebyggelse og anlegg

- Felt B omfatter enkeltstående boligtomter som berøres av tiltaket. Bestemmelser knyttet til formål B fastsettes av enhver tid gjeldende kommuneplanens arealdel og tilgrensende reguleringsplaner.

- Felt ASB er tilknyttet eiendom med bebyggelse som omfattes av vedtaksvern. Innenfor felt ASB kan det gjøres midlertidige inngrep i forbindelse med etablering av gang- og sykkelveg, som bearbeiding av terreng og etablering av mur.

### 6.3 Planlagte offentlige anlegg

#### §12-5 Nr. 2 - Samferdselsanlegg og infrastruktur

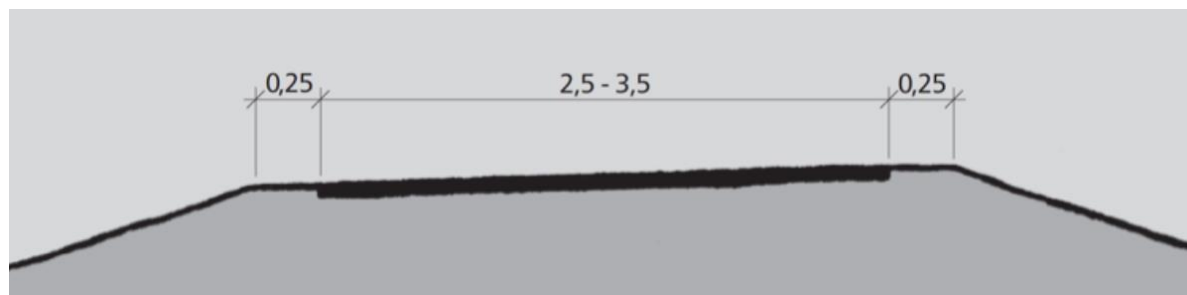
- Kjøreveg o\_KV1 reguleres til offentlig kjøreveg.
- Kjøreveg f\_KV2 reguleres til felles adkomst for eksisterende boligområder langs Fylkesveg 838.
- Felt o\_AVG (Annen veggrunn – grøntareal) kan blant annet benyttes til følgende formål: belysning, overvannshåndtering, vegteknisk infrastruktur, murer, rekkverk, stabiliserende tiltak, grøfter, skjærings- og fyllingsskrånninger, samt snølagring.
- Felt o\_GSV reguleres til offentlig gang og sykkelveg.
- Felt o\_FO reguleres til offentlig fortau
- Innenfor felt o\_KH (Kollektivholdeplass) tillates bussholdeplass og venteeareal med leskur, sykkelparkering, opplysningstavler, belysning og installasjoner som naturlig hører til områdets funksjon som kollektivholdeplass.

#### §12-7 Bestemmelsesområder

- Arealer merket med bestemmelsesområde #AR og #AR1 kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde.

### 6.4 Standardvalg for gang- og sykkelveg

Det legges til grunn en løsning med 3 meter kjørefelt + 0,5 meter skulder på fylkesvegen. Deretter følger 3 meter grøft (1,25 + 0,5 + 1,25) og til sist en gang- og sykkelveg med 2,5 meter asfaltert bredde og 0,25 meter skulder på hver side. Gang- og sykkelvegen dimensjoneres i det vesentlige utelukkende for gående og syklende. Langsgående motorisert ferdse her begrenses til drift og vedlikehold, og adkomst for enkelte avkjørsler.

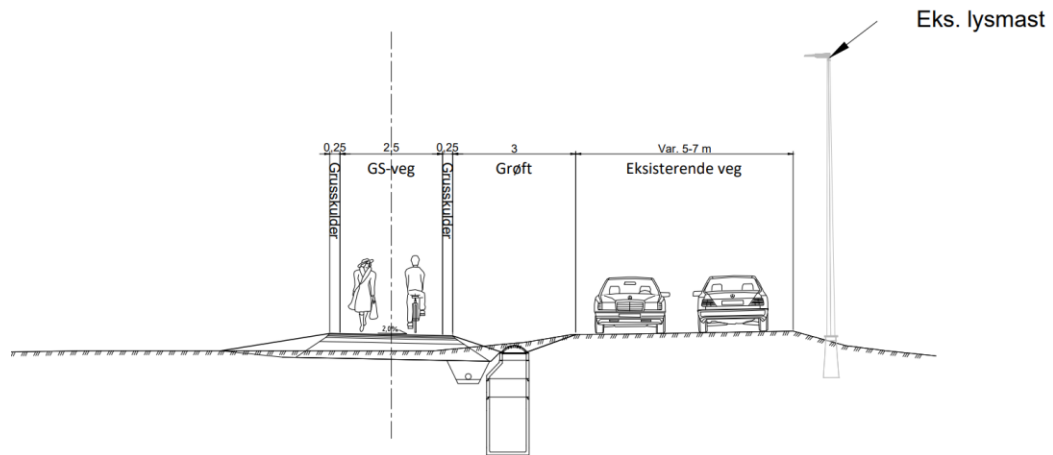


Figur 14: Normalprofil for gang- og sykkelveg

### 6.5 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Det er blitt gjort en vurdering om veien skal gå langs østre eller vestre side av fylkesvegen. Løsningen som ga de minste konsekvensene for bl.a. berørte eiendommer, veikryssing og skjæring/fylling er gjennomgående trase på vestre side. Ny gang- og sykkelveg vil derfor ligge sammenhengende langs vestsiden av fylkesveg 838. Løsning med 3 meter grøft + 3 meter gang- og sykkelveg legges til grunn for utforming av tiltaket.

NORMALPROFIL - GANG- OG SYKKELVEG  
 Linje 70 110/72 210  
 M = 150



Figur 15: Normalprofil 3+3.

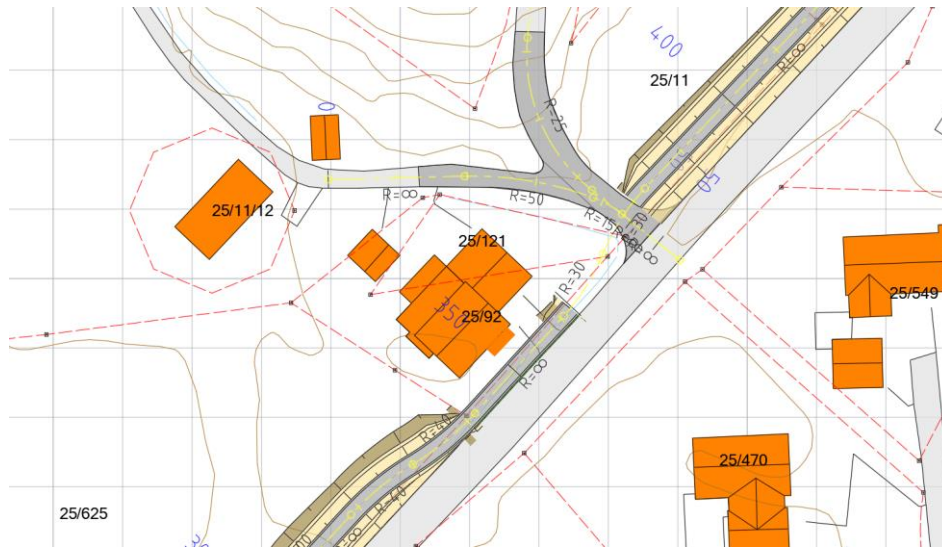


Figur 16: Dagens situasjon, til venstre. Utsnitt fra 3D vegmodell, til høyre.

Der det er trangt mellom kjøreveg og privat eiendom er det sett på alternative løsninger. Nedenfor følger en beskrivelse av tiltak som bemerker seg i dette prosjektet. Tiltaket vil medføre behov for erverv av privat grunn som beskrives nærmere i kapittel 6.15.

#### Vardhaugen 2 og 4

For eiendom gnr./bnr. 25/92 og 25/121 er det i dag 4,8 meter mellom husvegg på tilbygg og eksisterende vegkant. Dette tilsier at en løsning på 3+3 meter vil innebære riving av tilbygg. Dette er ikke aktuelt. Det er heller ikke aktuelt å legge ny gang- og sykkelveg på andre siden av fylkesvegen. Det er ikke ønskelig å oppføre rekkverk mtp. nedføring og rekkverksrom. Det er derfor her valgt å legge fortau forbi eiendommen.

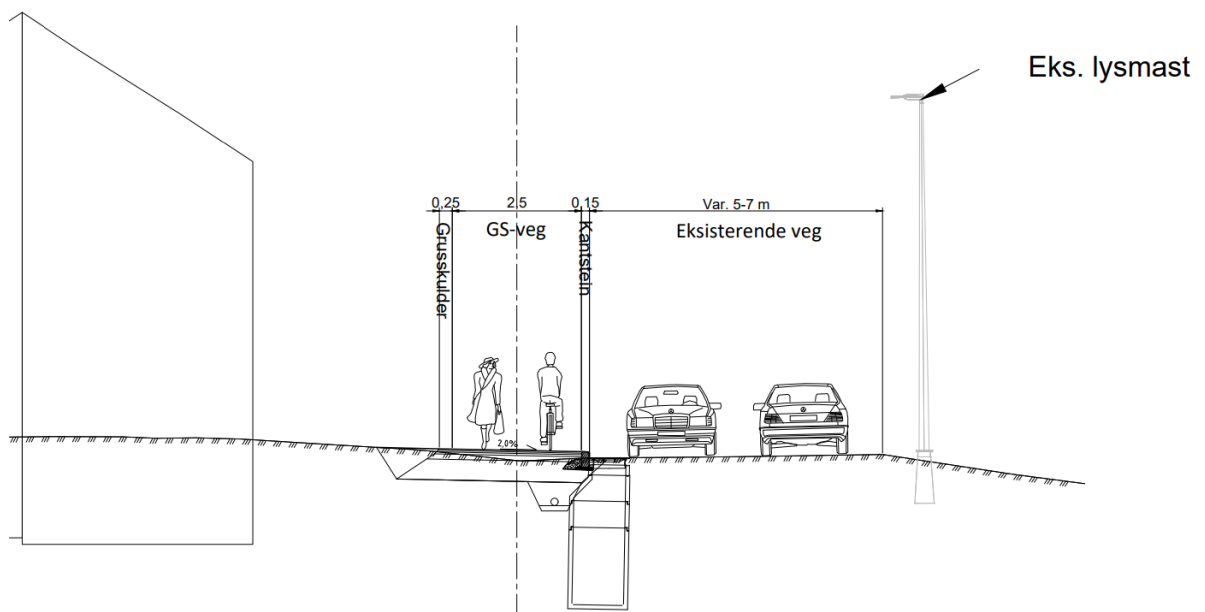


Figur 17: Situasjonsskart med fortau forbi Vardhaugen 2 og 4.

#### NORMALPROFIL - FORTAU

Linje 71 110/72 110

M = 1:50



Figur 18: Normalprofil forbi Vardhaugen 2 og 4. 2,5 m fortau.

#### Oldervika 28

Ved gnr./bnr. 25/3 er det utfordringer med at huset ligger på en liten høyde. Avkjørsel vrien å få til mtp. å oppfylle kravene i N100 til stigning. Siktkrav til GS-veg er ikke optimale. Det er gjort vurderingen hvor det er sett å beholde avkjørsel der den er. Dette gir utfordrende sikt til GS-vegen, og mur både på nordsiden og sørsiden for å ta opp stigningen uten for store konsekvenser. Det er derfor valgt en løsning der man forskyver avkjørsel nordover for å bedre stigningsforhold, og for å unngå for mye mur.



Figur 19: Oldervika 28.

## 6.6 Avkjørsler

Det vil være behov for å justere samtlige av dagens avkjørsler slik at de oppfyller N100 (2021) med krav til maksimal stigning, og horisontal- og vertikalkurvatur. Avkjørsler er markert med avkjørselspil i plankartet. Det vil bli midlertidig erverv i forbindelse med tiltak og justering av avkjørsler. Nedenfor følger en liste med foreslåtte løsninger av avkjørsler som berøres i dette prosjektet. Endelig utforming av nye avkjørsler tas i samråd med grunneier i neste fase.

Eiendom:	Dagens løsning	Foreslått løsning:
25/3, Oldervika	Avkjørsel har i dag 10 % stigning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning på ca. 11%.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/3, enebolig	Avkjørsel har i dag 12,5 % stigning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning på ca. 8,5 %.</li> <li>- Etablering av mur.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
125/7	Avkjørsel har i dag 18 % stigning lenger bak i sidevegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning ny 17 %. Stigning over 12,5 % aksepteres som følge av at det ligger utenfor nødvendighetene til prosjektet.</li> <li>- Kryss trekkes 5 m inn</li> <li>- Reguleres som avkjørselpil.</li> <li>- Kryss trekkes 5 m inn.</li> <li>- Holdeplassutforming justert. GS-veg føres bak.</li> </ul>
25/126	Avkjørsel har i dag 5 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning på 5 %.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/119 og 25/120	To eiendommer som i dag ikke har avkjørsel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 25/119 foreslås å evt. få samme avkjørsel som 25/126.</li> <li>- 25/120 vurderes til å kunne få samme avkjørsel som 25/96 (samme grunneier).</li> </ul>
25/96	Avkjørsel har i dag 5,5 % stigning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning ny foreslås til 8,5 %.</li> <li>- Reguleres med avkjørselpil</li> <li>- Garasje rives</li> </ul>
25/389	Avkjørsel har i dag hhv. 13,5 % mot nord, og 15 % mot garasje i sør	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stigning på 12,5 %.</li> <li>- Avkjørsel til 25/389 samme sted.</li> <li>- En liten omlegging til avkjørsel noe lenger sør.</li> </ul>
25/78		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foreslås innløst i samråd med grunneier</li> </ul>
25/41 og 25/63	Opparbeidet iht. reguleringsplan med 12 % stigning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny GS-veg foreslås lagt opp iht. videre arbeid med Solvikhaugen reguleringsplan.</li> </ul>

25/106	Stigning eksisterende på 1,5 %. Garasje tett på.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avklares nærmere mot reguleringsplan for Solvikhaugen.</li> <li>- Vurderes enten tilkoblet sidevegen/adkomstvegen til boliger på Solvikhaugen, evt. ført ut mot fylkesveg iht. dagens situasjon.</li> </ul>
25/123 og 25/124	Dagens avkjørsler er på 3,5 og 6,5 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garasje på 25/123 rives.</li> <li>- Slå sammen avkjørsler.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>

<b>Eiendom:</b>	<b>Dagens løsning</b>	<b>Foreslått løsning:</b>
25/560, 25/188, 25/375		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beholde avkjøslene som de er i dag.</li> </ul>
25/92	Stigning eksisterende er 12 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanering avkjørsel direkte til bolig. Etablering av felles adkomst på baksiden.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil</li> </ul>
25/157	Dagens stigning er på 4 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grøft på 2 m.</li> <li>- Mur mot skråning.</li> <li>- Ny avkjørsel på 8,5 %.</li> </ul>
25/164	Stigning på ca. 7 % ned og opp.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 % ned og 8,5 % opp.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil der dagens avkjørsel er.</li> </ul>
25/178 og 25/182	Stigning på 4,5 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny avkjørsel med 6 %.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/66	Stigning i dag på 8,2 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny stigning på ca. 6 %, da denne begynner litt tidligere.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/316 og 25/9	Dagens avkjørsler på ca. 5 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foreslått med felles avkjørsel med fall på ca. 2-6 % avhengig av hvor disse legges.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/47 og 25/7	Dagens avkjørsel med ca. 10 % stigning	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samkjøres i avkjørsel på mot sør på eiendomsgrensen til 25/47 og 25/7 med kjøring langs GS-veg.</li> <li>- Samkjørt avkjørsel og egen oppkjøring til eiendommen 25/7.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
25/6	Stigning på dagens er 18,5 %.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legges til 12,5 %.</li> <li>- Behov for slakere fyllingskråning for å ivareta landbruksområdene.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>
26/5	Sitnging på mellom -6 og 4 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foreslås beholdt, men litt brattere.</li> <li>- Reguleres med avkjørselspil.</li> </ul>

## 6.7 Grøft og skjæring/fylling

Grøft mellom fylkesveg og gang- og sykkelveg er hovedsakelig lagt til 3 meter bredde. Der det er trangt er grøft redusert til 0,5 meter. Grøften kan benyttes til belysning, overvannshåndtering, vegteknisk infrastruktur, samt snølagring.

Permanent erverv av grøft på utsiden varierer i bredde fra 0,5 til 3 meter. Dette arealet benyttes til skjæring/fylling, stabiliserende tiltak, rekkverk, drift, snølagring og eies av vegeier. Følgende skjæring/fylling legges til grunn for opparbeidelse av ny gang- og sykkelveg:

- Skjæring i terreng 1:2

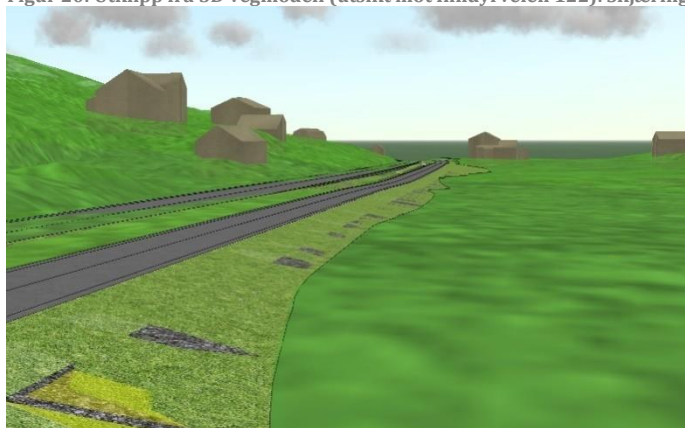


- Skjæring i fjell 10:1
- Fylling i terreng 1:2
- Fylling over 2 m høyde legges det først 1,5 m bred fylling med 1:5, før man går over på 1:2.
- Fylling jordbruksareal er lagt med 1:8 slik at arealet kan benyttes til jordbruk.

I forbindelse med anleggsperioden vil det være behov for midlertidig erverv av areal på utsiden av gang- og sykkelveg, utenfor grunnen som erverves permanent. Etter ferdigstilling av gang- og sykkelveg vil dette arealet tilbakeføres til respektive grunneiere, og vil kunne brukes til formål som ikke medfører inngrep som påvirker stabiliteten til det etablerte anlegget.



Figur 20: Utklipp fra 3D vegmodell (utsikt mot Inndyrveien 122). Skjæring/fylling 1:2



Figur 21: Utklipp fra 3D vegmodell (utsikt mot ladbruksareal ved Oldervika 28). Skjæring/Fylling 1:8.

## 6.8 Trafikkløsning

For å få kjøretøyene å respektere den lave fartsgrensen må opphøyninger i kjørebanelen i form av fartshumper eller opphøyde gangfelt tilrettelegges.

Forslag på ny lav fartsgrense i sentrum innebærer at dagens strekning med 30 km/t blir 40 km/t og forlenges i nord forbi krysset med Skoleveien. Dette for at mange elever kommer krysse Fv838 på nytt gangfelt i krysset med Skoleveien. Den høyere fartsgrensen er motivert da forlengelsen i seg ikke oppfyller kravene for fartsgrensen 30 km/t. Med 40 km/t er sannsynligheten større at fartsgrensen respekteres.

Med ny gang- og sykkelvei vest for Inndyrveien må en del trær fjernes, og dagens hekker ved diverse eiendommer må holdes lave for å oppnå gode siktforhold. Med tanke på de strengeste siktkravene er noen garasjer litt i veien og må rives/flyttes (Gnr./bnr. – 25/96 Avkjørsel: 41170, Gnr./bnr. – 25/106 Avkjørsel: 41600, Gnr./bnr. – 25/123 Avkjørsel: 41800). Flere avkjørsler får bratte stigninger som er rett innenfor stigningskrav.

## 6.9 Bussholdeplass

Eksisterende kantstopp for buss videreføres i planen. Kantstoppene ligger stort sett på oversiktlige rettstrekkninger, har 50 km/t som fartsgrense og en trafikkmengde som i sum tilsier at kantstopp er OK løsning.

Busslommen sør i planområdet er tenkt videreført, men justeres slik at den er i henhold til krav for utforming av busslomme ved utbedringsstandard, jf. Statens vegvesens håndbok N100.

Planen legger opp til tilkomst fra GS-vegen og ut til holdeplassene/kantstoppene. Det for å legge til rette for at busspassasjerer står i disse mens de venter, fremfor å stå ute langs fylkesvegen.

## 6.10 Miljøoppfølging

Med hensikt til snø vinterstid reguleres «Annen veggrunn – grøntareal» i planforslaget og skaper gode muligheter for snørydding og håndtering av overflatevann.

## 6.11 Universell utforming

Planområdet er relativt flatt og det er i planen ivaretatt Statens vegvesens anbefaling om under 5% stigning (Håndbok V129) for hele strekningen av den nye gang- og sykkelvegen.

## 6.12 Landbruksfaglige vurderinger

Arealer med dyrka mark er generelt preget av kraftig gjødsling og har derfor ikke verdi med hensyn til karplanteflora. Tiltaket beslaglegger noe areal (gang og sykkelveg + 3 meter grøft) som i dag benyttes dyrka mark i områdene nord og sør for Inndyr sentrum, men påvirker ikke landbruk i betydelig grad. Det skal gjennomføres en kartlegging av naturverdier og fremmede arter i plan- og influensområdet før anleggsstart. Tiltakshaver skal i samarbeid med faglig ressurs vurdere behov for ytterligere tiltak dersom det registreres viktige naturverdier.

## 6.13 Kulturminner

Gang/sykkelvegen gjør at veganlegget vil komme nærmere Angellgården, noe som vil være negativt for landskapsbildet. Etter 1. gangs behandling av planforslaget i planutvalget, er forslag til gang- og sykkelveg forbi Rødgården tatt ut av planen, da det er eksisterende gang- og sykkelveg på østsiden av fylkesvegen her. Det er kun en del av eiendommen som blir berørt i nord.

## 6.14 Teknisk infrastruktur

Det vil være behov for håndtering av overvann fra g/s-veg og grøntrabatt som skiller g/s-veg fra bilveg. Det foreslås løsning der grønstrukturen kan motta overvann slik at overvann kan fordrøyes på overflaten i tillegg til at tilgjengelig infiltrasjonskapasitet kan utnyttes. Kulverter som krysser vegegen må forlenges for å få plass til ny g/s-veg. Vedlagte plantegninger GH01, GH02, GH03, GH21, GH22 viser forslag til nytt overvannsledningsnett og hvor overvann kan slippes til. Tegningene angir også hvor det er utfordrende soner for påslipp av overvann.

### Overvann

For håndtering av overvann foreslås at grønstrukturen legges lavere enn vegbane og g/s-veg. Det må etableres sandfang med jevne mellomrom som overløp fra grønstruktur. Overvannsledning fra sandfang må føres til bekkedrag eller fordrøyes før påslipp til kommunalt overvannsnett/avløp-felles.

### Bekk nord

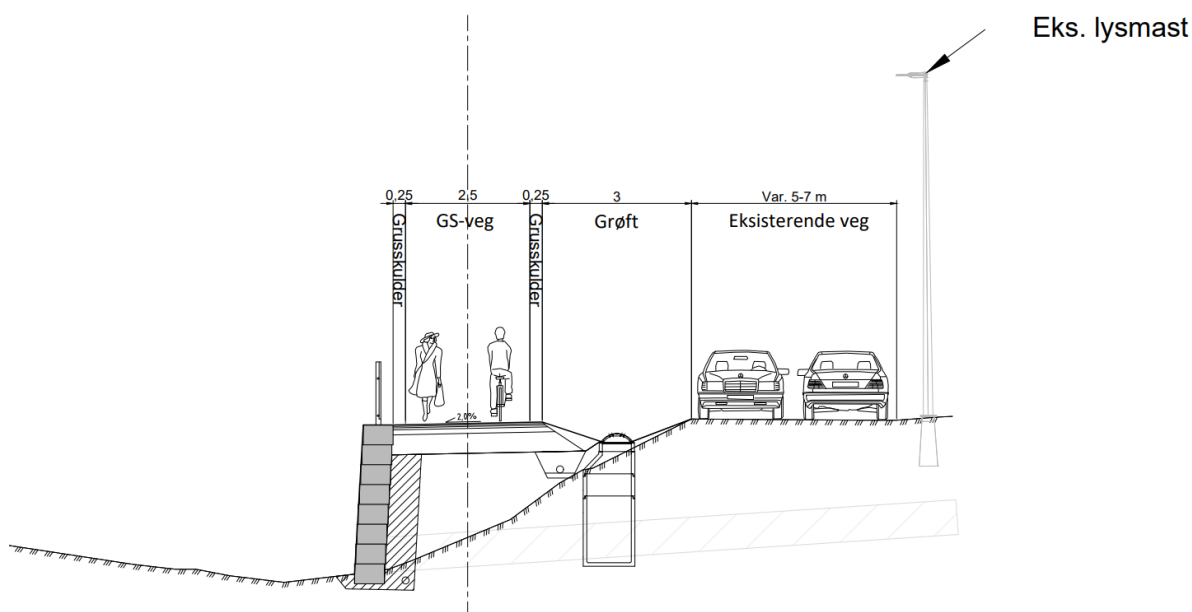
Nedbørsfeltets størrelse for bekk i nord gjør at det anbefales å benytte flere ulike metoder for hydrologisk vurdering av flomvannsmengder. Dimensjonerende flom anbefales satt til 4,0 m<sup>3</sup>/s. Det bør vurderes å utvide kulvert gjennom hele veibanen for å sikre tilstrekkelig kapasitet, spesielt siden det her ikke er omkjøringsmuligheter. Det er viktig at nødvendig forlengelse av kulvert for å kunne bygge g/s-veg ikke tar ned kulvertens kapasitet ytterligere. En

bokskulvert med BxH 2x1,5 m kan også være tilstrekkelig for å håndtere dimensjonerende flomvannsføring i denne bekken.

#### Bekk sør

Nedbørsfeltets størrelse for bekk i sør gjør at det anbefales å benytte ulike metoder for hydrologisk vurdering av flomvannsmengder. Dimensjonerende flom anbefales satt til 1,0 m<sup>3</sup>/s. Kulverten er innløpskontrollert med et rør i innløpet til kulverten, dimensjon er ukjent. Det bør vurderes om kulvertens innløp kan renskes/utvides for å øke kulvertens kapasitet.

NORMALPROFIL - GANG- OG SYKKELVEG  
Linje 70 110/ 72 110 - Ved kulvertforlengelse  
M = 150



#### Snølagring

Det legges til rette for snølagring i grøft mellom gang- og sykkelveg og fylkesveg.

### 6.15 Eiendomsforhold

Reguleringsplankartet og vedlagte W-tegninger gir informasjon om eiendomsinngrep som tiltaket utløser behov for. Under følger en oversikt over permanent og midlertidig erverv.

Tabell 1: Erverv oversikt

Sør			
Gnr	Bnr	Permanent erverv	Midlertidig erverv
25	510	957	594
25	353	450	523
25	76	280	459
25	7	2 724	2 201
125	7	40	113
25	130	116	66

25	126	105	70
25	119	86	53
25	120	110	49
25	96	170	123
25	77	350	84
25	389	373	156
25	3	20	62
25	78	383	221
25	106	113	78
25	151	167	129
25	65	128	55
25	1	51	162
25	16	225	55
25	89	31	3
25	123	192	66
25	124	147	58
25	323	47	22
25	567	211	81
25	249	281	107
25	59	314	119
25	19,36	122	96
<b>SUM SØR</b>		<b>8 193</b>	<b>5 805</b>

Nord			
Gnr	Bnr	Permanent erverv	Midlertidig erverv
25	361	18	43
25	500	42	74
25	108	28	59
25	122	56	83
25	149	17	58
25	453	24	39
25	43	104	50
25	560	31	40
25	188	0	6
25	375	2	127
25	210	53	65
25	146	120	93
25	155	222	126
25	625	263	197
25	92	32	41
25	121	13	13
25	11	191	117
25	157	227	158

25	33	329	261
25	62,164	186	110
25	9	13	11
25	182	16	38
25	182-2	155	92
25	451	198	124
25	66	24	44
25	316	119	74
25	9-2	139	159
25	47	200	311
25	7-2	204	376
25	6	1 013	1 456
26	5	149	312
<b>SUM NORD:</b>		<b>4 188</b>	<b>4 757</b>
<b>TOTAL NORD OG SØR:</b>		<b>12 381</b>	<b>10 562</b>

#### 6.16 Gjennomføring og miljøoppfølging

Utbygging kan settes i gang så snart nødvendige tillatelser foreligger og byggeplan er ferdigstilt. Tidsperspektiv for gjennomføring av prosjektet avhenger av finansiering, samt avtaler med grunneiere (grunnavståelse).

Etter nærmere ettersyn av kartgrunnlaget er det tydelig at dette ikke helt samsvarer med faktiske forhold. Det vil si at vegen varierer en del i helning, samt at denne ikke alltid har korrekt tverrfall mtp. kurver. Det må legges til grunn nærmere innmåling av vegkant før byggeplan for gang- og sykkelvegen blir utført.

#### 6.17 Driftsfasen/vedlikehold

##### Snøopplag

Drift- og vedlikeholdsavdelingen i Gildeskål kommune er blitt forelagt planforslaget og vurderer tiltaket til å ikke utløse behov for bortkjøring av snø.

##### Overvannsanlegg

Overvannsledning, inkludert drensledninger, foreslås plassert i gang- og sykkelvegen. Dette medfører at traseen må graves opp ved gjennomføring av vedlikehold.

## 7. Virkninger

*I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.*

### 7.1 Overordnede planer

Planen vil ikke være i strid med formålet i kommuneplanens arealdel.

### 7.2 Landskap og stedets karakter

Det er i forbindelse med tiltaket utarbeidet en egen fagrapport som beskriver landskapsvirkningen, vedlegg 5.3.

Påvirkningen av tiltaket på landskapsbildet i hovedsak være nærvirkningen av tiltaket. En gang/sykkelveg vil sjelden medføre en påvirkning som betyr noe for landskapsbildet sett fra mer fjerntliggende steder.

Landskapet endres ved at det etableres en gang- og sykkelveg langs eksisterende vegnett. Vegetasjon som blir berørt skal erstattes ved hjelp av naturlig revegetering, noe som bidrar til å beholde stedkarakteren. Den nye gang-sykkelvegen søker å gjøre minst mulig inngrep i naturområder. Skråninger skal utformes med myke overganger til eksisterende terreng.

### 7.3 Blå-grønnstruktur og naturmiljø

Tiltaket vil ikke påvirke forhold som er i strid med naturmangfoldloven. Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt jf. § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse.

Arealene som påvirkes permanent er i hovedsak veikanter. Fjerning av artsrike veikanter vil være negativt for naturmangfoldet og det bør vurderes om noe av det tapte arealet kan erstattes, for eksempel ved å etablere nye artsrike veikanter ved gjenbruk av masser. Noe skog og beitemark kan bli påvirket i anleggsperioden, men det er ikke kjent hvor stor verdi disse har for naturmangfold. Beslag av fulldyrka mark, hageareal og annen sterkt endret fastmark vil ikke påvirke naturmangfold.

Bygging av gang- og sykkelvei vil påvirke vannforekomsten Inndyr bekkefelt ved at bekk må gå noen meter lenger i rør. Gitt at det tas nødvendige hensyn i anleggsperioden, vil ikke tiltaket gi noen negative konsekvenser for vannforekomstene.

Dersom det ved utbygging påtreffes fremmede arter skal dette håndteres etter planbestemmelsene. Det er ingen andre dyrearter som påvirkes av tiltaket.

### 7.4 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er utarbeidet egen fagrapport for tiltakets virkning på landskap, kulturminner og kulturmiljø, se vedlegg 4.3.

I denne reguleringsplanen vil påvirkningen av tiltaket på landskapsbildet i hovedsak være nærvirkningen av tiltaket. En gang/sykkelveg vil sjelden gi en påvirkning på landskapsbildet over lange avstander. Terrenginngrepene av gang/sykkelvegen vil variere langs traséen. Der hvor kjørevegens sideterreng er tilnærmet flatt vil terrenginngrepene være beskjedne, mens en vil få skjæringer og fyllinger der vegen ligger i skrånende sideterreng. Langs fylkesveg 838 gjennom Inndyr er terrenget generelt nokså flatt, men med delparseller hvor terrenget i hovedsak faller vestover ned mot sjøen.

Gang/sykkelvegen gjør at veganlegget vil komme nærmere Rødgården, noe som vil være negativt for landskapsbildet. En har søkt å planlegge dette inngrepet så skånsomt som mulig. Etter 1. gangs behandling av planforslaget i

planutvalget, er forslag til gang- og sykkelveg forbi Rødgården tatt ut av planen, da det er eksisterende gang- og sykkelveg på østsiden av fylkesvegen her. Det er kun en del av eiendommen som blir berørt i nord.

### **7.5 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder**

Rekreasjonsinteresser vil ikke bli negativt påvirket som følge av tiltaket. Nytt anlegg for gående og syklende vil økt tilgang på rekreasjonsmuligheter i Inndyr.

### **7.6 Trafikkforhold**

Reguleringsforslaget fremmer ikke trafikkøkning på bilvegen, men vil være et tiltak for å øke andel myke trafikkanter. Det vil derfor bli en høyere forekomst av personer som krysser veganlegget, som igjen kan føre til konflikter mellom gående, syklende og kjørende. Dette er vurdert som en del av ROS-analysen (se vedlegg 4.1).

### **7.7 Barns interesser**

Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt med gode opparbeidede løsninger for myke trafikkanter.

### **7.8 Folkehelse og kriminalitetsforebygging**

Det nye separerte gang- og sykkeltilbudet langs fv. 838 vil bidra til at folkehelsen bedres ved at det legges til rette for at flere folk kan sykle og gå mer effektivt og trygt langs strekningen. Tiltaket vil også gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for myke trafikkanter, dette ansees også som positivt for folkehelsen.

### **7.9 Universell tilgjengelighet**

Universell tilgjengelighet ivaretas i planforslaget.

### **7.10 Grunnforhold**

Innhentet informasjon tyder på at det er forholdsvis ukompliserte grunnforhold. Stort sett vil det være grunt til fjell. Der det forekommer større mektighet av løsmasse vil denne etter all sannsynlighet bestå av sand og grus som er gode masser å anlegge en gang og sykkelveg på. Løsmasser fra strandavsetning vil kunne være telefarlige. Ved behov kan dette dokumenteres med prøvegraving og sikteanalyser i geoteknisk laboratorium.

Detaljreguleringen setter rekkefølgebestemmelse om at geoteknisk undersøkelse og prosjektering må gjennomføres i forkant av byggestart.

### **7.11 Forurensning**

*Støyretningslinjen T-1442: For mindre tiltak som ikke omfattes av punktlisten over og som ikke øker støynivået, eksempelvis gang- og sykkelveger, er det ikke nødvendig å gjøre avbøtende tiltak.*

Tiltaket vil ikke øke støynivået i permanent fase og da har ikke prosjektet krav om å gjennomføre avbøtende støytiltak.

Luftforurensning under anleggsperioden er vurdert i ROS-analysen.

Forurensning i grunn er vurdert i eget notat, se vedlegg 4.5.

### **7.12 Teknisk infrastruktur**

Overvanns- og avløpsnett på Inndyr har begrenset kapasitet. «Nytt» overvann som kommer med etablering av gang og sykkelveg må føres til eksisterende bekkeløp eller fordrøyes. For delen av traseen som ligger nord for sentrum er det bekkeløp både i nord og i sør som har kapasitet til å ta imot overvann fra veien. For delen av traseen som ligger sør for sentrum, er det utfordringer med å håndtere overvann fra delen av traseen som har fall mot nord. Overvann fra den sørlige delen av traseen som har fall mot sør kan ledes til bekk i sør.

Øvrig VA-nett i Inndyr krysser g/s-veg og må hensyntas ved etablering av gang og sykkelveg, men det vurderes ikke som hensiktsmessig å etablere kommunalt ledningsnett i eller ved fylkesveg.

Det forutsettes videre at det koordineres med El-etater før oppstart av arbeid, da det eksisterer strøm og telekabler innenfor tiltaksområdet.

### **7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tiltaket vil, som alle andre infrastrukturinvesteringer, medføre økte driftskostnader for kommunen. Gildeskål kommune finansierer vedlikehold og drift.

### **7.14 Virkninger for tilstøtende eiendommer**

Gjennomføring av planforslaget medfører at vegareal blir utvidet i forhold til dagens situasjon. Dette vil medføre inngrep i hager og avkjørselsløsninger for enkelte av boligene på strekningen. Det vil flere steder være behov for å innløse deler av eiendommer. Disse arealene består stort sett av mindre stripeparseller i form av uteområder for boligeiendommer uten at det, med unntak av å flytte noen garasjer, får følger for den etablerte bebyggelsen. Det vil imidlertid være behov for å innløse én bolig langs strekningen (eiendom 25/78). Den aktuelle eiendommen reguleres i sin helet til gang og sykkelveg (o\_GS), annen veggrunn (o\_AVG) og friområde (o\_FRI).

Det er utarbeidet egen W-tegning som viser omfanget av grunnerverv ved gjennomføring av reguleringsplanen. Se vedlegg 6.1. I tillegg til erverv av areal innenfor regulert bredde vil det bli behov for midlertidig arealbeslag i anleggsperioden samt permanent erverv av sideareal for murer, grøfter mv.

### **7.15 Anleggsperioden**

Utbygging av gang- og sykkelvegen kan skje etappevis, men dette vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anlegget.

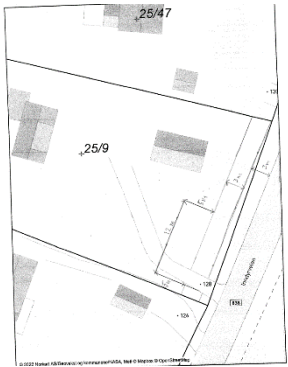


## 8. Innkomne innspill

Avsender:	Merknad:	Forslagsstillers vurdering:
<b>Nordland fylkeskommune, datert 24.06.2022</b>	Fylkeskommunen ber om at dette hensyntas til registrert byestarr som er en art av særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse i planarbeidet.	Beskrives i ROS-analyse. Tiltak medfører ingen økt risiko for art.
	Kulturminner i Nordland ser at det vil være nødvendig å avklare om den fredete gårdshaugen med KulturminneID 27456 strekker seg inn i planområdet og blir berørt av tiltaket. Vi gjør oppmerksom på at det ligger en fredet gravhaug (KulturminneID 8072) lengst nord i planområdet. Kulturminner i Nordland ber som sagt om å få tilsendt mer detaljert kartmateriale når dette foreligger, slik at registrering kan planlegge og gjennomføres. Vi gjør oppmerksom på at utgiftene ved befaringen belastes tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10.	Merknad tas til følge. Notat landskapsbilde beskrives virkninger av tiltaket ift rødgården. Kartmateriale sendes over ifm høring. Generell bestemmelse om midlertidig arbeidsstans og varslingsplikt (jf. kulturminneloven) ved funn av kulturminner i marken tas med i planforslaget.
	Areal regulert som offentlig vegformål til fylkesvegen, skal eies av Nordland fylkeskommune.	Offentlige eierformål vises i plankart.
	Plangrensen legges til senterlinjen av fylkesvegen. Vegbanen inkludert skulder, reguleres til offentlig vegformål, kjøreveg. Bredder på areal til offentlig vegformål skal påføres plankartet.	Plangrensen ligger i senterlinje. Bredder vises på plankart.
	Grøft mellom g/s-veg og kjøreveg reguleres med 3.0 meter som offentlig annen veggrunn - grøntareal. Grøfta skal gi god drenering av overflatevann og fungere som snø-opplag fra vegen og g/s-vegen.	Grøft er 3 meter.
	Det skal tilrettelegges med åpen drenering på hele planstrekningen. På delstrekninger kan det godtas lukket/annen type drenering. Dette må avklares med vegeier.	Merknad tas til følge.
	G/s-vegen reguleres med 3.0 meters bredde, der 2.5 meter blir asfaltert bredde og 0.25 meter skulder på hver side.	GS-veg er 3 meter, mindre der det er trangt.
	Rabatt: Dersom det ikke er plass eller egner seg for grøft, kan det planlegges en opphøyet rabatt-sone med kantstein mellom kjørevegen og g/s-vegen på minimum 1.5 meter.	Merknad tas til følge.
	Fortau: Der det ikke er plass til grøft eller rabatt, kan fortausløsning med kanstein diskuteres med vegeier.	Merknad tas til følge.
	Arealet utenfor g/s-veg mot andre eiendommer, reguleres i fyllingsfot eller skjæringstopp + 1 meter, men med minimum avstand fra skulderkant g/s-veg på 3 meter. Breddene kan gjøres smalere, der det er lite areal tilgjengelig. Dette må avklares med oss.	Merknad tas til følge.
	Byggegrense: Dersom planen inkluderer areal med tillatt bebyggelse, må det reguleres byggegrense mot fv. 838. Byggegrensen må avklares med oss og skal være målsatt fra senterlinje fylkesveg og markert på plankartet.	Merknad tas til følge.
	Avkjørsler: Planen må vise dagens avkjørsler og eventuelt nye og plassering av disse. Det bør vurderes samordning av avkjørsler og om g/s-vegen eventuelt på korte strekninger, kan brukes for atkomst til eiendommer. Avkjørsler reguleres i henhold til vegnormal N100. Geometriske krav, både horisontalt og vertikalt og siktkrav må oppfylles.	Avkjørsler reguleres med avkjørselspil. Forslag til utforming vises i C-tegning men detaljering tas i neste fase.
	I kryss mellom veger: Siktlinjer og hensynsone frisikt må inngå i plankartet og det knyttes bestemmelse til hensynsone frisikt. Forslag til tekst: Innenfor hensynsone frisikt tillates ikke sikthindrende elementer høyere enn 0,5 meter over kjørebanelnivå.	Merknad tas til følge. Eget temakart for frisikt.
	Fylkeskommunen ber om at det tas med følgende forslag til rekkefølgebestemmelse: Før det gis igangsettingstillatelse for bygging av g/s-vegen, skal det inngås en gjennomføringsavtale med Nordland fylkeskommune, basert på byggeplan som skal godkjennes av oss.	Merknad tas til følge.

	Geotekniske forhold og stabilitet i grunnen må undersøkes og dokumenteres.	Notat om grunnforhold avdekket at det ikke er behov for ytterligere geotekniske undersøkelser i denne fasen.
	Planen må illustrere veggeometri med fyllings- og skråningsutslag.	Merknad tas til følge.
	Behovet for ny/flytting av holdeplass for buss på planstrekningen, må vurderes i planarbeidet.	Ny holdeplass er regulert.
	<u>Klimahensyn:</u> Gang- og sykkelvegen planlegges langs fv.838, der deler av strekningen ligger innenfor 100- metersbeltet langs sjøen. I planprosessen bør forventet havnivåstigning, håndtering av overvann og fare for flom vurderes.	Varslet planområde lå innenfor 100-metersbeltet, men tiltakt vil ikke berøre dette.
<b>NVE, datert 14.06.2022</b>	NVE gir innspill på at varslet planområde ligger i et område hvor det er mulighet for marin leire (under marin grense), og kan dermed potensielt være utsatt for kvikkleireskred.	Merknad tas til følge. Se grunnforhold notat.
	En mindre del av varslet planområde ligger innenfor NVEs aktomshetsområde for flom. Det må derfor gjøres en konkret vurdering av flomfaren for tiltaket og omkringliggende areal, slik at kravene til sikkerhet i pbl og TEK17 blir ivaretatt.	Merknad tas til følge. Se VAO-plan med notat.
	Det bør gjøres vurderinger knyttet til flom der gang- og sykkelveg skal krysse eksisterende bekker. Det foreligger ingen kjente problemstillinger knyttet til overvann innenfor varslet planområde.	Merknad tas til følge.
<b>Privatperson, datert 17.06.2022</b>	Hadde ikke mulighet til å være med på folkemøte den 7 juni 2022. Da lurte jeg på ett par ting når det gjelder trasé. Veien vil komme helt inn i stua vår hvis bredde regel blir overholdt. Ønsker gjerne mer informasjon om hvordan vi skal forholde oss til dette.	Det er avholdt særromter med spesielt berørte grunneiere. Vegen er utformet for å minimere inngrep.
<b>Privatperson, datert 07.06.2022</b>	Viser til din befaring hos meg I dag på *adresse*. I.f.m. planlegging av gang- og sykkelvei som vil komme helt inntil husveggen, vil dette medføre store problemer, og gjøre at vi ikke ser det likt å bli boende her. Huset ligger kun 5 meter fra grøftkant, og bed og busker må fjernes. Støy og økende trafikk vil også gi store problemer. Det vil heller ikke være mulig å endre innkjøringen til huset, noe som har vært planlagt og godkjent av fylkeskommunen og Gildeskål kommune. Dette fordi nåværende innkjørsel er uoversiktlig og farlig. Dessuten kan ikke garasjen i 1. etg. benyttes til bil, da man vil kjøre rett ut på gang- og sykkelveien. Den beste løsningen mener jeg for alle parter vil være at kommunen utløser huset, altså kjøper det ut.	Merknad tas til etterretning og vurderes i det videre planarbeidet. Grunneier er kontaktet og blitt enig med endelig løsning.
<b>Privatpersn, datert 23.06.2022</b>	Vi på Inndyrveien X har ofte problemer med overvann fra hovedveien som renner og samles seg rett ved inngangen til huset vårt. I vedlegg sender jeg bilder.	Merknad tas til etterretning og vurderes i det videre planarbeidet. Grunneier er kontaktet og blitt enig med endelig løsning.
<b>Privatperson, datert 11.06.2022</b>	Viser til godt og engasjerende møte og 1:1 samtale den 7 juni vedr. reguleringsplan for gang og sykkelsti på Inndyr. Kartet under viser område i Inndyrsvågen der det går/syklar både små og store for å komme seg til skole, bibliotek, svømmehall, kulturhus, legevakt/Gibos og butikk. Ønsker for en betydelig mer sikker ferdsel i dette område er; Sort- asfalt (kun grus i dag) Gult- gatelys (svært mørkt vinterstid) Blått- dynamisk bom (for å sette ned hastighet på syklende) Rødt- skilt gang/sykkelsti Oransje- fartshump for 30 sone på fv 838 plassert i eller ved dagens brosteindesign og med godkjente hvite striper og skilting for fotgjengerovergang.	Merknad tas til etterretning og vurderes i det videre planarbeidet. Grunneier er kontaktet og blitt enig med endelig løsning.



<p><b>Privatperson, datert 24.06.2022</b></p>	<p>Uttalelse/bakgrunn: Mitt erverv av denne parsellen i Gildeskål, bestående av uproduktiv jord, ble forseglet av Kongen i statsråd(landbruksminister Bjarne Håkon Hansen). I tillegg til offisielt skjøte har jeg også en form «kongebrev» som bekrefte eierskapet. Ikke vanlig i moderne tid, men forteller om lokalforvaltningens (Miss)lykkede forsøk å overkjøre enkeltmennesker.</p> <p>Fylkesmannen(Statsforvalteren) refunderte alle mine utlegg etter at regjeringen hadde konkludert til min fordel. Et pinlig nederlag for Gildeskål kommune og Statsforvalter. Dept. mente det var grunnlag for sivilt søksmål mot daværende fylkeslandbrukssjef; som ikke ble fulgt opp.</p> <p>Uttalelse: Jeg er positiv til alle trafikksikkerhetstiltak, men undres over at denne strekningen er havnet øverst på prioriteringslista. Ikke alle eiendommer som berøres tåler grunnavståelse like godt uten at det reduserer fremtidig utnyttelse. Etter min mening gjelder det i særdeleshet 25/510. Jeg ber derfor om at det tas hensyn til dette i den videre planlegging/utforming av tiltaket. Fra tidligere har kommunen stilt i utsikt at på eiendommen i nord kunne bygges naust, og Statens Vegvesen/Reipå(Meløy) uttalte etter befaring vedrørende avkjørsel at siktforholdene lå til rette for det. Fikk tilsendt skisse over hvordan en slik avkjørsellomme skulle utformes.</p> <p>Oppsummering Jeg ønsker beskjæring av eiendommen som ikke vanskeliggjør/hindrer fremtidig utnyttelse, inkludert godkjent avkjørsel.</p>	<p>Merknad tas til etterretning og vurderes i det videre planarbeidet. Grunneier er kontaktet og blitt enig med endelig løsning.</p>
<p><b>Privatperson, datert 29.06.2022</b></p>	<p>Jeg viser til brev av 13.05.2022 og til telefonsamtaler med Eirik Lind. Som eier av g.nr./b.nr. 25/9 er jeg berørt av planarbeidet. Jeg har forstått det slik at gang- og sykkelveien vil legge beslag på et areal med 6 meter bredde fra fylkesveien og inn på min eiendom (teigen hvor vånings- og uthusene ligger). Dette medfører at jeg mister 4 biloppstillingsplasser, alternativt 3 biloppstillingsplasser og 1 oppstillingsplass for båten min. Jeg bringer båten på tilhenger til eiendommen hver sommer for vasking etter at den er tatt opp av sjøen. For å kompensere for dette tapet ber jeg om at det planlegges et parkeringsareal på 5 x 12 meter på vestsiden av gang- og sykkelveien. På grunn av buksering av tilhenger med båt med håndmakt er det viktig at dette parkeringsarealet er flatt og i vater. Jeg videresender (vedlagt) et scannet kart med relevant del av eiendommen hvor gang- og sykkelvei og parkeringsareal etter beste evne er tegnet inn.</p> 	<p>Merknad tas til etterretning og vurderes i det videre planarbeidet. Grunneier er kontaktet og blitt enig om endelig løsning.</p>

