



Beiarn kommune  
8110 MOLDJORD

## MØTEINNKALLING

---

**Utvalg:** PLAN- OG RESSURSUTVALGET  
**Møtested:** Møterommet, Kommunehuset  
**Møtedato:** 28.01.2016      **Tid:** 10:00

---

Eventuelt forfall meldes til tlf. 75569000  
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

### Innkalte:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Forfall Innkalt for</b>
Medlem	Rune Jørgensen	
Medlem	Hilde Anita Rasch-Olsen	
Medlem	Tone K. Helbostad	
Leder	Ole-Håkon Hemminghytt	
Medlem	Linda Larsen	

## SAKSLISTE

**Saksnr.**      **Arkivsaksnr.**  
**Tittel**

### DELEGERTE VEDTAK

1/16	16/28 <b>GODKJENNING AV PROTOKOLL - PLAN OG RESSURSUTVALGET</b>
2/16	15/359 <b>HOVEDPLAN VANNFORSYNING 2016-2020</b>
3/16	13/662 <b>SAMARBEIDSPROSJEKT MELLOM KOMMUNENE BEIARN, SALTDAL OG BODØ. SKISSEPROSJEKT FOR NYE VEILØSNINGER PÅ DELER AV FV 812 OG 813.</b>
4/16	15/314 <b>KJØP AV PARSELL AV GNR. 41, BNR 30 - KLAGE PÅ VEDTAK SIGM. TROLI &amp; SØNN ANS</b>
5/16	16/13 <b>MØTEPLAN - PLAN OG RESSURSUTVALGET 2016</b>

- 6/16 13/100  
**OPPSTART PLANARBEID BEITEPLAN FOR BEIARN KOMMUNE**
- 7/16 16/12  
**MOTORFERDSEL I UTMARK - BARMARK - § 6 - BJØRN SANDMO**
- 8/16 15/626  
**MOTORFERDSEL I UTMARK - §5A - TRONES GRUNNEIERLAG V/  
TROND SOLÅS OG GUNNAR SKOGLUND**
- 9/16 15/587  
**MOTORFERDSEL I UTMARK § 6 - BEIARN SNØSCOOTERKLUBB -  
MERKING OG VEDLIKEHOLD AV ISFISKELOYP**
- 10/16 16/21  
**MOTORFERDSEL I UTMARK - § 6 - KJELL ANTONSEN**
- 11/16 15/570  
**MOTORFERDSEL I UTMARK - § 6 BARMARK - AKSEL SKOGLUND**
- 12/16 15/298  
**SØKNAD OM TILSKUDD FRA VILTFONNDET TIL KURS I  
PARTERING OG VIDEREFØREDLING AV ELG**

Beiarn kommune, 20.01.2016

Ole Håkon Hemminghytt  
leder

# Delegerte vedtak

Dato: 18.11.2015 - 18.01.2016 Utvalg: PLR Plan- og ressursutvalget

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
15/437	19.11.2015 REKVISISJON AV OPPMÅLINGSFORRETNING - KJELL PETERSEN - GNR 45/2 & 9 - JORDLOVSBEHANDLING	DS 141/15	TEK//TG	GNR 45/2 & 9
15/607	23.11.2015 MOTORFERDSEL I UTMARK - § 5 BOKSTAV C - JARL DOKMO	DS 142/15	L/K//EEL	K01
15/528	26.11.2015 SØKNAD OM DISPENSASJON MOTORFEDSEL I UTMARK § 5 BOKSTAV C, E - BERNT ASLE KARLSEN	DS 143/15	L/K//EEL	K01
15/455	01.12.2015 FRADELING FESTETOMT GNR.41/5/1 - JORUNN LAASTAD	DS 144/15	L/K//EEL	GNR 41/5/1
15/619	03.12.2015 SØKNAD OM MOTORFERDSEL I UTMARK - § 5 BOKSTAV C, E - OTTO JOHN NAVJORD	DS 145/15	L/K//EEL	K01
15/456	03.12.2015 INNLOSNING FESTETOMT - GNR 19/1/2 - FINN KVÆL	DS 146/15	TEK//TG	GNR 19/1/2
15/547	03.12.2015 DELING AV EIENDOMMEN GNR 12/11 M.FL ETTER JORDLOVENS §12 6.LEDD - DAGRUN RØNNÅBAKK BO.	DS 147/15	L/K//AAE	GNR 12/16
15/608	07.12.2015 SØKNAD OM KONSESJON PÅ ERVERV AV FAST EIENDOM - GNR 18/5 - JOSTEIN JOHAN JOHANNESSEN	DS 148/15	L/K//AAE	GNR 18/5
15/556	07.12.2015 SØKNAD OM KONSESJON PÅ ERVERV AV FAST EIENDOM - GNR. 12/16 - OTTO JOHN NAVJORD	DS 149/15	L/K//AAE	GNR 46/11
15/437	10.12.2015 FRADELING GNR 45/2 & 9 - PLAN- OG BYGNINGSLOVSBEHANDLING	DS 150/15	TEK//TG	GNR 45/2 & 9 Søknad innvilget
15/456	10.12.2015 PLAN- OG BYGNINGSLOVBEHANDLING INNLOSNING FESTETOMT GNR 19/1/2	DS 151/15	TEK//TG	GNR 19/1/2 Søknad innvilget

# Delegerte vedtak

Dato: 18.11.2015 - 18.01.2016 Utvalg: PLR Plan- og ressursutvalget

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
13/127	15.12.2015 <b>Gunnar Storhaug</b> FERDIGGODKJENNING TILSKUDD TIL SPESIELLE MILJØTILTAK I JORDBRUKET GUNNAR STORHAUG	DS 153/15	L/K//AMW	V08
16/7	11.01.2016 MOTORFERDSEL I UTMARK - § 5 BOKSTAV C - ARVID STIFJELL	DS 1/16	L/K//EEL	K01 Søknad innvilget
15/635	11.01.2016 MOTORFERDSEL I UTMARK - §5 BOKSTAV C - ASBJØRN KRISTENSEN	DS 2/16	L/K//EEL	K01 Søknad innvilget
16/6	11.01.2016 MOTORFERDSEL I UTMARK - §5 BOKSTAV C - PER KRISTENSEN	DS 3/16	L/K//EEL	K01 Søknad innvilget
16/20	15.01.2016 MOTORFERDSEL I UTMARK - § 5 BOKSTAV C OG E - BARBRO BERNTSEN	DS 4/16	L/K//EEL	K01 Søknad innvilget

## GODKJENNING AV PROTOKOLL - PLAN OG RESSURSUTVALGET

---

Saksbehandler:

Arkiv:

Arkivsaksnr.: 16/28

---

**Saksnr.: Utvalg**

**Møtedato**

1/16 Plan- og ressursutvalget

28.01.2016

**HOVEDPLAN VANNFORSYNING 2016-2020**

---

Saksbehandler: Frank R. Movik  
Arkivsaksnr.: 15/359

---

Arkiv: M10

**Saksnr.: Utvalg**  
2/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

Beiarn kommune legger «Hovedplan vannforsyning med tiltaksplan 2016 – 2020 ut til offentlig ettersyn.

**Saksutredning:**

Vannforsyning er en kommunal primæroppgave. Vannsektoren har et forsyningsmessig samfunnsansvar som er forankret i nasjonale lover og forskrifter og i EU's vanndirektiver. Mattilsynet er tilsynsmyndighet, og skal etterse at kommunen følger opp sitt ansvar.

**Bakgrunn:**

Vannforsyning er en viktig oppgave i Beiarn kommune. Hensikten med ny hovedplan og tiltaksplan er;

- å gi en samlet oversikt over kommunens eksisterende vannanlegg.
- å beskrive tilstand, kapasitet og problemer i de eksisterende anlegg.
- å planlegge tiltak for framtidig vannverksstruktur.

Tiltaksplanen er utarbeidet på basis av tidligere utført grunnvannskartlegging og skisseprosjekt, og med bakgrunn i mål som er satt opp for kommunens vannforsyning.

Konklusjoner på hva som ønskes utført er tatt inn i en tiltaksplan/tiltaksdel – der også investeringsomfang inngår.

Gjeldende hovedplan for vannforsyning ble vedtatt i 1999 og hadde som viktigste tiltak utbygging av Tollåkilda. Det har i liten grad blitt gjennomført revisjoner i planperioden.

Beiarn kommune har flere ganger hatt tilsyn og revisjon av sine vannverk fra Mattilsynet. Det har i liten grad vært merknader hva gjelder måten vannforsyningen drives på, og det foreligger oppdatert risiko- og sårbarhetsanalyse og internkontrollsystem for vannforsyningen.

Hovedplanen for vannforsyning, med tiltaksplan for 2016 – 2020, beskriver tiltak for å ivareta en sikker og fremtidsrettet vannforsyning. Hovedtiltakene er å forsterke og utbedre Ågleinåga vannverk gjennom bygging av nytt høydebasseng og trykkøkning for høytliggende bebyggelse, samt senere bygge ut Tollåkilda vannverk og knytte dette sammen med Ågleinåga vannverk.

## Økonomi

Vannområdet er i dag tilnærmet selvkostfinansiert gjennom gebyrer fra abonnentene. Alle kostnader til investering, drift og vedlikehold inngår i grunnlaget for selvkostberegningen. Ny selvkostberegning, hvor planlagte investeringstiltak er medtatt, følger vedlagt hovedplanen. Investeringer i denne størrelse vil gjøre det nødvendig å vurdere dagens avgiftsnivå på vannområdet.

Tiltaksplanen er ambisiøs, men tiltakene vurderes som nødvendige for å ivareta en fremtidsrettet vannforsyning. Gjennomføringsfasen vil stille store krav til eget personell og også nødvendiggjøre innleide av fagressurser utenfra.

Tiltaksplanen rulleres årlig som en del av budsjettet og økonomiplanen. De samlede investeringstiltak, i tillegg til drift og vedlikeholdsnivået, er grunnlaget for utviklingen av vanngebyrene fra år til år.

## Vedlegg:

1. Høringsutkast Hovedplan vann for Beiarn kommune datert ... (Ettersendes)
2. Tiltaksplan for Hovedplan vann 2015 datert 16.11.2015.
3. Selvkostberegning 2016
4. Selvkostberegning 2020

BEIARN KOMMUNE

## TILTAKSPLAN FOR HOVEDPLAN VANN 2015

ADRESSE COWI AS  
Bodø Storsenter, 3. Etg.  
Verkstedveien 1  
8008 Bodø  
TLF +47 02694  
WWW cowi.no

TILTAKSPLAN

### INNHOOLD

1	Innledning	2
2	Bakgrunn	2
2.1	Eksisterende vannverk	2
2.2	Tiltak for fremtidig vannverksstruktur	4
3	Beskrivelse av tiltak	5
3.1	Prøvepumping Tollåkilden	5
3.2	Høydebasseng Eiterjord	5
3.3	Trykkøkning Storjord	6
3.4	Vannbehandlingsanlegg, Tollåkilden	6
3.5	Overføringsledning Tollåkilden – Larsos.	6
4	Kostnader	7
4.1	Investeringskostnader	7
4.2	Investeringsplan	8
4.3	Kapitalkostnader	8
5	Vedlegg	9
6	Referanser	9

OPPDRAGSNR A073296  
DOKUMENTNR.  
VERSJON 4  
UTGIVELSESDATO 03.11.2015  
UTARBEIDET Høsten 2015  
KONTROLLERT FRFO  
GODKJENT 16.11.2015



## 1 Innledning

Beiarn kommune har gjeldende hovedplan vann utarbeidet i 1999. Planen er vedtatt, og planperioden er 50 år. Tiltaksplanen, som er en del av hovedplan vann, skal revideres/oppdateres ved hver rullering av kommunens økonomiplan. Beiarn kommune har gitt COWI oppdraget med å revidere tiltaksplanen, samt oppdatere hovedplanen i henhold til dagens situasjon og den reviderte tiltaksplanen.

Dette dokumentet presenterer den reviderte tiltaksplanen.

Utgangspunkt for revideringen har vært rapporten fra prosjektet "Skisseprosjekt Beiarn kommune - Sikker vannforsyning", utarbeidet av COWI i 2014.

I forbindelse med revidering av tiltaksplanen og hovedplanen har det vært avholdt møte og gjennomført befarings i Beiarn kommune.

## 2 Bakgrunn

Beiarn kommune har i dag to hovedvannverk med adskilte forsyningsnett. Disse er Ågleingåga vannverk og Tollåkilden. Begge vannverkene har i dag godt vann, men Tollåkilden er å foretrekke med tanke på trygt, godt og sikkert vann.

### 2.1 Eksisterende vannverk

#### 2.1.1 Ågleinåga

Det største vannverket, Ågleinåga, henter råvannet fra elven som kommer fra Ågleinvatnet. Inntaksdammen er på ca. kote 140 m og har volum på ca. 4000 m<sup>3</sup>. Det er erfaringer med at dammen er utsatt for tilstanden i elven og nedbørsituasjon. Ved barfrost og lange perioder uten nedbør har en opplevd at det ikke har vært tilsig til dammen i det hele. Ved større nedbørsmengder kan erosjon og ras fra terrenget langs elven føre med seg sand, grus, stein, røtter, trær med videre som kan fylle igjen dammen. Det er således behov for rutinemessig rensk av inntaksdammen. Dammen er bygd med overløp til siderenne. Dammen har en mindre lekkasje mot terrenget.

Selve vannbehandlingsanlegget ble bygget i 1980. I 2014 ble det montert nytt UV- anlegg. I senere tid er det også etablert nødstrømsaggregat ved anlegget. De 2 hygieniske barrierene består av UV-anlegget og klausulert nedslagsfelt. Vannverket har i tillegg utstyr for kloring i reserve. Vannverket ble godkjent i 9. mars 2012. Det er fritt vannspeil i vannbehandlingsanlegget på ca. kote 105 m. Kvaliteten på levert vann fra vannverket er normalt god og gjennomsnittlig mengde over året i 2013 var ca. 500 m<sup>3</sup>/d.

I tilknytning til dette vannverket er det også en reservevannkilde, Eiteråga. Råvannet blir hentet fra elven Eiteråga. Elven har sitt utspring fra vannet Kvalvatnet. Reservevannverket ble etablert i 1982 og ble senere fornyet i 1995. Selve inntaket er en perforert silkasse ute i elven. Fra denne kassen går det en Ø160 mm ledning, delvis med varmekabel et stykke inn på land. I ca. 2005 ble det bygget et nytt pumpehus med 2 pumper som sender vannet opp til magasinet ved vannbehandlingsanlegget ved Ågleinåga. I perioder med barfrost og ved tørke opplever en også i denne elven at det er vanskelig å samle opp nok vann. En løsning for å skaffe bedre tilsig har da vært å gjøre midlertidige tiltak ved terskel for utløpet fra Kvalvatnet.

Forsyningsnettet ble i stor grad bygd i perioden 1978-1982. Ledningsnettet fordeler seg mot Moldjord og Tverrvik nedover dalen og mot Storjord/Larsos oppover dalen. Hovedledning fra vannbehandlingsanlegget har dimensjon Ø225 mm i første del og får etter hvert mindre dimensjon mot hver av endene. Hovedledninger har dimensjon Ø160 mm og endeledningene har dimensjon Ø110 mm

Det er ikke etablert høydebasseng ut på nettet.

I dag er det om lag 445 abonnenter som er tilknyttet vannverket på Ågleinåga.

## 2.1.2 Tollåkilden

Nytt vanninntak Tollåkilda erstattet den gamle kilden fra Hestagå. Den nye kilden er etablert med en grunnvannsbrønn i løsmasser ved Tollåga. Prøveboringer i forkant hadde avklart at grunnvannskilden hadde svært god kapasitet og meget god kvalitet. I tilknytning til brønnene er det etablert et nytt vannbehandlingsanlegg, utjevningsmagasin på 100 m<sup>3</sup> og tilhørende ledningsnett. Beiarn kommune vurderer å etablere trykkøkning for øvre del av Trolia, men dette beskrives ikke nærmere i dette dokumentet.

Kvaliteten på levert vann fra vannverk er stabil og god. Gjennomsnittlig mengde over året er ca. 150 m<sup>3</sup>/d.

De 2 hygieniske barrierene består av UV-anlegget og klausulert nedslagsfelt rundt grunnvannsbrønnen. Vannverket ble godkjent i 14. januar 2013.

Erfaringen fra drift av anlegget er meget god siden det ble satt i drift i 2007.

Det gamle vannbehandlingsanlegget Heståga er nå reservevannkilde, og må tas i bruk ved f.eks. brann, men fungerer også som hovedanlegg for øvre del av Trolia. Heståga må i fremtiden bestå som reservekilde, da det ellers blir uforholdsmessig store kostnader forbundet med grunnvannsuttaket hvis dette skal dimensjoneres for også å kunne levere brannvann. Tollåkilden kan i dag levere brannvann i ca 40 minutter før magasintanken er tom.

Hoveddelen av forsyningsnettet ble etablert på 70-talet og består av hovedledninger med dimensjon mellom Ø180 og Ø110 mm. Nedover dalen slutter ledningsnettet med dimensjon Ø110 mm ved Israelbakk.

Det er ikke etablert høydebasseng ute på fordelingsnettet.

I dag er det om lag 112 abonnenter som er tilknyttet vannverket på Tollåkilden.

## 2.2 Tiltak for fremtidig vannverksstruktur

Hovedplan vann har som mål at Beiarn kommune, gjennom investering og drift, skal kunne tilby sine innbyggere trygt, godt og sikkert vann. Erfaringene fra driften av de 2 vannverkene tilsier at begge vannverkene i dag har godt vann, men Tollåkilden er å foretrekke når det gjelder trygt, godt og sikkert vann.

Hovedargumentet mot Tollåkilden som fremtidig felles vannkilde for begge forsyningsområdene er at for å få dette til er det nødvendig med en overføringsledning mellom Tollåkilden og Larsos. Avstanden mellom disse til punktene er 8000 meter, noe som gjør dette til en relativt kostbar løsning.

I 2013 ba Beiarn kommune Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) om å gjøre hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge grunnvannsressursene i forsyningsområdene for Ågleinåga og Tollåkilden vannverk. Sommeren 2014 ble det utført sonderboringer ved tre lokaliteter i forsyningsområdet for Ågleinåga samt i området ved Tollåkilden.

Resultatene fra undersøkelsene ble presentert i NGU-rapport 2015.005. Konklusjonen i rapporten er at det ikke er muligheter for uttak av større mengder grunnvann i områdene Ågleinåga – Eiteråga, Storjord eller Nes – Osbakk. Ved Tollåga er det imidlertid gode muligheter for uttak av større mengder grunnvann, og at en utvidelse av Tollåkilden med flere brønner kan utgjøre en alternativ vannkilde til Ågleinåga.

Slik vi vurderer det er det dermed bare Tollåkilden som kan oppfylle målene for vannforsyning som er nedfelt i hovedplanen, og som på sikt kan løse dagens og kjente fremtidige utfordringer. På bakgrunn av dette vil vi i det videre bruke Tollåkilden som utgangspunkt for beskrivelse av tiltak.

## 3 Beskrivelse av tiltak

### 3.1 Prøvepumping Tollåkilden

Tollåkilden har ikke vært prøvepumpet over tid på en slik måte at det er mulig å dokumentere at den har kapasitet til å levere den vannmengden som er nødvendig med utvidet forsyningsområde. I forkant av etablering av Tollåkilden slik den er i dag, ble det gjort prøvepumperinger som indikerer at kilden har meget god kapasitet, men det vil være fornuftig med ytterligere testing før kommunen fattet endelig vedtak om utvidelse av denne kilden.

I tiltaksplanen er derfor prøvepumping av Tollåkilden satt opp som tiltak nr 1, og det første som må iverksettes. Prøvepumping bør startes opp så snart som mulig, for å ha best mulig grunnlag for å ta en endelig beslutning på om Tollåkilden kan erstatte Ågleinåga som hovedvannkilde. Ideelt sett burde prøvepumpingen som minimum strekke seg over ett år, for å fange opp årstidsvariasjoner.

Det anbefales derfor at det snarest innhentes nødvendig hydrogeologisk kompetanse til å vurdere hvor nye brønner kan/bør etableres, og beskrive hvilket utstyr som er nødvendig i tilknytning til testbrønnen for å dokumentere kapasiteten. Det må også lages program for prøvepumping og uttak av vannanalyser for å dokumentere både kapasitet og kvalitet. Hydrogeologiske kompetanse kan med fordel innhentes fra NGU som allerede kjenner til det arbeidet som er gjort for å kartlegge grunnvannsressursene i kommunen.

Forutsatt at testingen viser at Tollåkilden har nødvendig kapasitet og kvalitet, tas testbrønnen i bruk som produksjonsbrønn i forbindelse med utbygging av tiltak beskrevet i pkt 3.4.

Prøvepumping av Tollåkilden er estimert til å ha en kostnad på 495.000 kr eks mva.

### 3.2 Høydebasseng Eiterjord

Etablering av høydebasseng på 600 m<sup>3</sup> nedenfor renseanlegg Ågleinåga. Det vises til skisseprosjekt for beskrivelse av høydebassenget.

I tillegg til å utjevne forbruksvariasjoner over døgnet og ha volum for brannvann, skal høydebassenget etableres på kote 80-85 slik at

trykkforholdene på vannforsyningsnettet reduseres til "normalt" nivå. Dagens trykk er unødvendig høyt i store deler av ledningsnettet, noe som bl.a. medfører behov for trykkreduksjoner, og fare for økt lekkasje. Endelig plassering av høydebasseng må vurderes og avklares under detaljprosjektering av etableringen.

Høydebasseng på Eiterjord er estimert til å ha en kostnad på 3.300.000 kr eks mva.

### 3.3 Trykkøkning Storjord

Når det etableres høydebasseng på Eiterjord som beskrevet i punktet ovenfor, vil en del av den høyereliggende bebyggelsen på Storjord få for lavt trykk. For å kompensere for dette er det tatt med etablering av en trykkøkingsstasjon på Storjord. Det må også vurderes om andre områder vil få behov for trykkøkning når endelig plassering av høydebasseng er avklart.

Trykkøkning Storjord er estimert til å ha en kostnad på 935.000 kr eks mva.

### 3.4 Vannbehandlingsanlegg, Tollåkilden

Forutsatt at Tollåkilden har tilstrekkelig kapasitet til å overta som hovedvannkilden vil det være nødvendig å utvide produksjonskapasiteten for drikkevann. For å gjøre dette er det i skisseprosjektet beskrevet at det etableres to nye produksjonsbrønner, og nytt vannbehandlingsanlegg med prosessanlegg og utjevningmagasin på ca 200m<sup>3</sup>.

Nødvendig vannbehandling ved Tollåkilden er estimert til å ha en kostnad på kr 5.000.000 eks mva.

### 3.5 Overføringsledning Tollåkilden – Larsos.

For å kunne bruke Tollåkilden som hovedvannkilde, er det nødvendig med en overføringsledning fra Tollåkilden som kobles sammen med eksisterende vannledningsnett på Larsos. Overføringsledningen vil ha en lengde på ca 8000 meter.

I skisseprosjektet ble overføringsledningen beregnet å ha en kostnad på ca 19,5 mill. kr. Under befaringen i forbindelse med revidering av tiltaksplanen registrerte vi imidlertid at det kan bli nødvendig å legge deler av ledningstraseen i eller i nær tilknytning til vei. Dette er dokumentert i vedlegg nr 1. For å ta hensyn til dette er det lagt til kostnad for ca 1000 meter grusvei, og 350 meter asfaltert vei, som kan komme til å bli berørt av gravearbeider. I

kostnaden er det forutsatt at vei tilbakeføres til samme standard/tilstand som den hadde før gravearbeidene startet.

I tillegg er mengden fjellgrøft justert opp, da det under befaring ble klart at mengdene som var inkludert i skisseprosjektet ikke står i forhold til hva som kan bli aktuelt.

Graving inntil og i eksisterende fylkesvei er kostnadsdrivende, og kan påføre Beiarn kommune vedlikeholdsansvar for den berørte delen veien. Dette gjelder særlig de ca 350 meterne langs FV494. Ved detaljprosjektering anbefaler vi derfor at det brukes noe ekstra ressurser for å finne/vurdere traseer/løsninger som gjør at ledningstraseens konflikt med fylkesvei holdes på et minimum.

Overføringsledning mellom Tollåkilden og Larsos er estimert til å ha en kostnad på kr 26.290.000 eks mva.

## 4 Kostnader

### 4.1 Investeringskostnader

Investeringskostnadene som presenteres i tiltaksplanen er beregnet på bakgrunn av kostnadene som fremkom i skisseprosjektet fra 2014. Disse er justert der det er funnet nødvendig. Videre er det lagt til 10% uforutsatt, 10% for prosjektering og byggeledelse. Det er ikke tatt hensyn til finanskostnader (etter kommunens ønske).

En sammenstilling av kostnadene er vist i tabellen nedenfor. Prisene er eks.mva.

#### **Sammenstilling av kostnader**

Tiltak nr	Tiltak/Beskrivelse	Kostnad	SUM
1	Pøvepumping Tollåkilden	kr 495 000	
2	Høydebasseng Eiterjord	kr 3 300 000	
3	Trykkøkning Storjord	kr 935 000	
4	Behandlingsanlegg Tollåkilden	kr 5 000 000	
5	Overførings ledning Tollåkilden - Larsos	kr 26 290 000	
<b>Sum kostnader tiltaksplan</b>			<b>kr 36 020 000</b>

Tabell nr 1: Sammenstilling av kostnader pr november 2015.

Se også vedlegg nr 2.

### **Sammenstilling av kostnader**

Tiltak nr	Tiltak/Beskrivelse	Kostnad	SUM
1	Pøvepumping Tollåkilden	kr 495 000	
2	Høydebasseng Eiterjord	kr 3 300 000	
3	Trykkøkning Storjord	kr 935 000	
4	Behandlingsanlegg Tollåkilden	kr 5 000 000	
5	Overførings ledning Tollåkilden - Larsos	kr 26 290 000	

**Sum kostnader tiltaksplan**

**kr 36 020 000**

Kostnadene som fremkommer i tabellen ovenfor er beregnet med utgangspunkt i skisseprosjekt "Sikker vannforsyning 2014". Kostnadene fra skisseprosjektet er tillagt følgende:

Uforutsett	10 %	kr	3 000 000
Prosjektering, admin byggeledelse	10 %	kr	3 320 000
Finanskostnader	0 %	kr	-

I tillegg er det lagt til kostnader for reetablering av ca 1000 meter grusvei, og 350 meter asfaltert vei, hhv Fylkesvei 495 og 494.

Alle priser er eks. mva.

Det er ikke medregnet kostnader for evt grunnnerverv og sikring av områder.

## Investeringsplan

Tiltak nr	Beskrivelse/Navn	Investeringsår											
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020					
1	Pøvepumping Tollåkilden			kr 450 000									
2	Høydebasseng Eiterjord				kr 3 000 000								
3	Trykkøkning Storjord				kr 850 000								
4	Behandlingsanlegg Tollåkilden						kr 4 500 000						
5	Overførings ledning Tollåkilden - Larsos						kr 4 780 000			kr 16 730 000		kr 2 390 000	
	Grunnvannskarlegging NGU/Rambøll	kr 128 400	kr 20 000										
	Skisseprosjekt-Sikkervannforsyning	kr 127 000											
	Hovedplan vann m/ ny tiltaksplan		kr 200 000										
	Detaljprosjektering*				kr 430 000								
	Sum investering pr år eks mva	kr 255 400	kr 220 000	kr 880 000	kr 6 740 000	kr 9 280 000	kr 16 730 000	kr 2 390 000					
	MVA	kr 63 850	kr 55 000	kr 220 000	kr 1 685 000	kr 2 320 000	kr 4 182 500	kr 597 500					
	<b>Sum investering pr år inkl mva</b>	<b>kr 319 250</b>	<b>kr 275 000</b>	<b>kr 1 100 000</b>	<b>kr 8 425 000</b>	<b>kr 11 600 000</b>	<b>kr 20 912 500</b>	<b>kr 2 987 500</b>					
	<b>Finansiering</b>												
	Låneopptak	kr 319 250	kr 275 000	kr 880 000	kr 5 055 000	kr 6 960 000	kr 12 547 500	kr 1 792 500					
	Tilskudd fra NFK**			kr 220 000	kr 1 685 000	kr 2 320 000	kr 4 182 500	kr 597 500					
	Tilbakeføring av MVA				kr 1 685 000	kr 2 320 000	kr 4 182 500	kr 597 500					
	<b>Sum finans</b>	<b>kr 319 250</b>	<b>kr 275 000</b>	<b>kr 1 100 000</b>	<b>kr 8 425 000</b>	<b>kr 11 600 000</b>	<b>kr 20 912 500</b>	<b>kr 2 987 500</b>					

Året 2014 er oppgjort regnskapsmessig. 2015 og 2016 er finansiert med låneopptak i 2015.

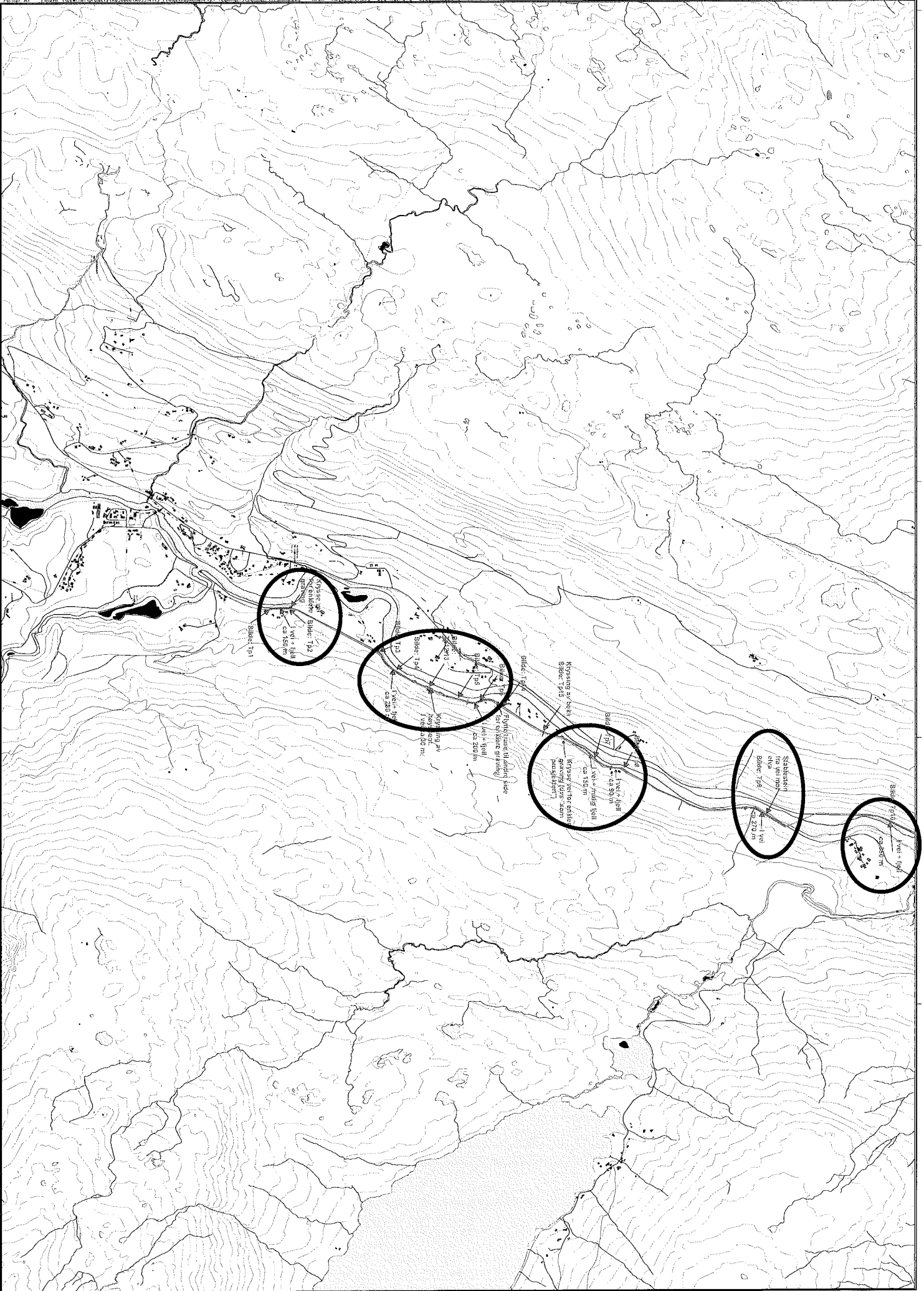
\*Detaljprosjektering i 2016 er for utførelse av tiltak nr 1, 2 og 3.  
 Detaljprosjektering i 2017 er for utførelse av tiltak nr 4 og 5.

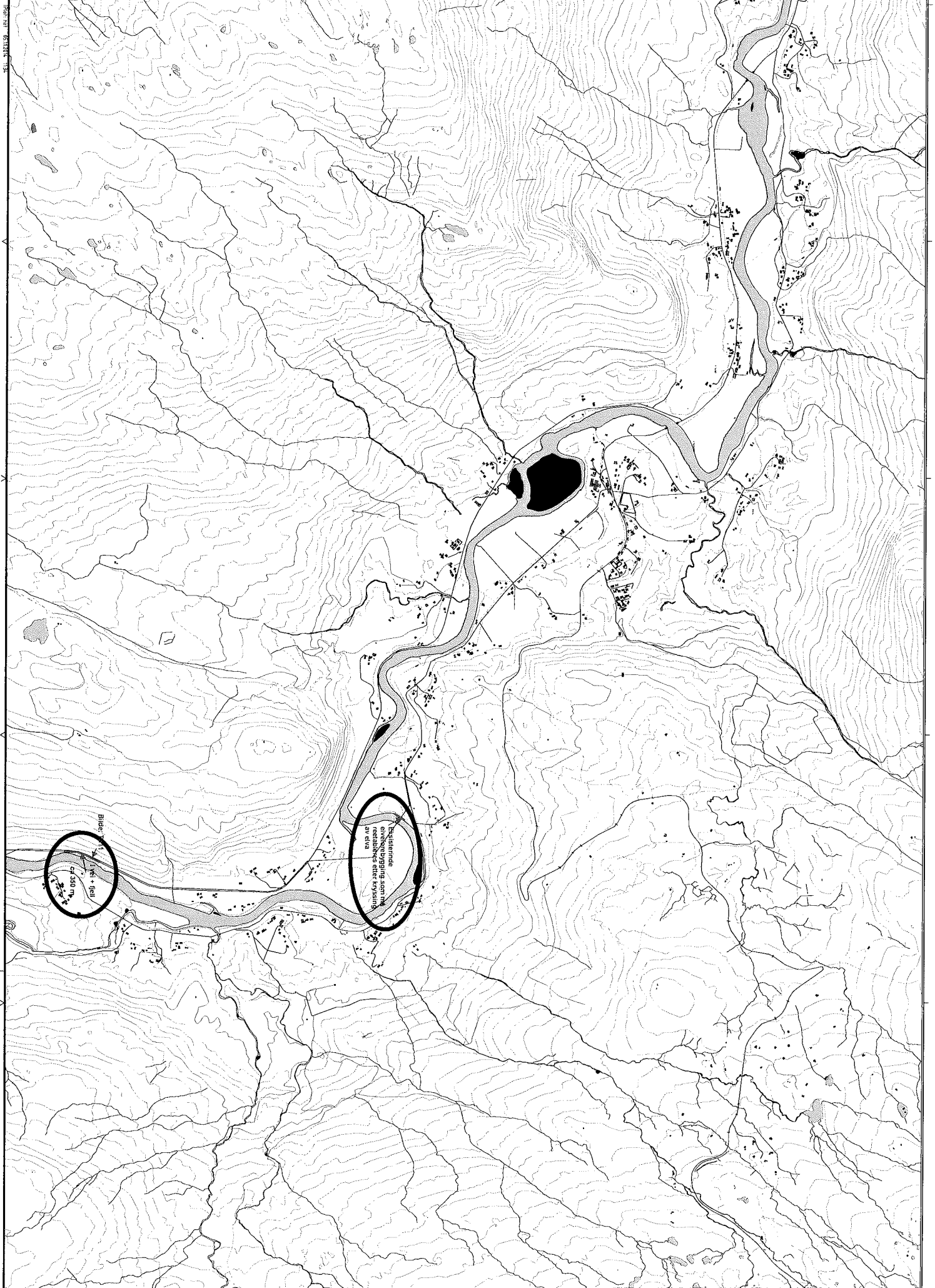
\*\* Det er forutsatt at det oppnås tilskudd fra Nordland Fylkeskommune tilsvarende 25% av kostnader eks. mva.

Kostnadene for tiltak 1-5 og detaljprosjektering er basert på erfaringstall, og vil bli gjenstand for justering. Justeringer vil hovedsakelig komme som resultat av prisstigning i planperioden, kostnadsdrivende elementer som kan fremkomme ved detaljprosjektering og differanse mellom beregnet kostnad og hva som oppnås gjennom anbuds konkurranse.



Bla. NØRDELSE. RØ. RØ. RØ.





1:500

Hovedoppstilling

	<b>Vannforsyning 2016</b>		
	<b>Tabell 1. SELVKOSTBEREGNING - HOVEDOPPSTILLING</b>		
	<b>Kostnadskomponent</b>	<b>Beregningsnøkkel</b>	<b>Kostnad</b>
	Kjerneprodukt		1 258 163
	Tilleggsytelser		71 100
	Støttefunksjoner		100 000
		<b>Selvkost</b>	<b>1 429 263</b>
	<b>Inntekter</b>		
	Årsavgifter		1 430 000
	Tilknytningsavgifter		10 000
		<b>Sum</b>	<b>1 440 000</b>
		<b>Inndeckningsprosent=</b>	<b>101 %</b>

Oversikt over investeringer og årlig belastning i form av avskrivninger (avdrag og renter)

Anl.-år	Total investering	Tilskudd	Kommunal kostnad	Avesk. tid	Aveskr. år	Slutt-avskr. år	Restverdi 2016											
							2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>TIDLIGERE INVESTERINGER</b>																		
<b>Aglensåga</b>																		
1987	350 000		350 000	20 år	17 500	2016	17 500	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	17 500	
2001	400 000		400 000	20 år	20 000	2016	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	
2002	330 000		330 000	20 år	16 500	2020	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	
2002	50 000		50 000	20 år	2 500	2021	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	
2009	210 000		210 000	20 år	10 500	2028	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	
2010	96 720		96 720	20 år	4 836	2023	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	
2012	126 308		126 308	20 år	6 315	2031	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	
2013	259 622		259 622	20 år	12 981	2032	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	
2014	877 000		877 000	20 år	43 850	2033	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	
<b>Heståsåga</b>																		
2002	240 892		240 892	20 år	12 045	2021	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	
2002	145 982		145 982	20 år	7 299	2021	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	7 299	
2004	137 196		137 196	20 år	6 860	2023	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	
2005	51 411		51 411	20 år	2 571	2024	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	2 571	
2006	982 428		982 428	20 år	49 121	2025	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	49 121	
2007	836 952		836 952	20 år	41 848	2026	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	
2009	670 000		670 000	20 år	33 500	2027	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	33 500	
2010	209 000		209 000	20 år	10 450	2029	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	10 450	
<b>Andre kostnader</b>																		
1996	100 000		100 000	20 år	5 000	2015	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
1998	225 000		225 000	7 år	32 143	2004	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	
1998	70 000		70 000	20 år	3 500	2017	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	
1999	118 000		118 000	20 år	5 900	2018	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	
2010	163 000		163 000	10 år	16 300	2022	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	16 300	
2013	118 800		118 800	10 år	11 880	2022	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	
<b>Tilskudd vannforsyning</b>																		
2014	255 400		255 400	20 år	12 770	2033	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	
2015	220 000		220 000	20 år	11 000	2034	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	
<b>Grunnvanntekning / hovedbøl</b>																		
<b>Sum investeringer før 2016</b>								307 495	289 995	284 995	284 995	281 495	259 095	224 550	222 282	215 422	184 972	
<b>NYE INVESTINGER</b>																		
2016	880 000		600 000	20 år	33 000	2035	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	
2017	6 740 000		5 655 000	20 år	282 750	2036	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	282 750	
2018	9 280 000		6 960 000	20 år	348 000	2037	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	348 000	
2019	16 730 000		12 547 500	40 år	313 688	2058	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	
2020	2 390 000		2 092 500	40 år	52 313	2059	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	
<b>Sum investering etter 2013</b>								33 000	286 750	633 750	947 438	969 750	999 750	999 750	989 750	989 750	989 750	
<b>Driftskostnader nye anlegg</b>									57 150	57 150	126 750	169 468	199 950	199 950	199 950	199 950	199 950	
<b>Sum årskostnader nye anlegg</b>								33 000	342 900	690 900	1 074 188	1 169 238	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700
<b>Sum årskostnader</b>								340 495	632 895	975 695	1 359 182	1 470 732	1 468 795	1 424 250	1 421 982	1 415 122	1 364 672	
<b>Avskrivning</b>								340 495										
<b>Avskrivning</b>																		

INNGANGSDATA  
Rente | kommunalbank

1,75 %

Hovedoppstilling

	<b>Vannforsyning 2020</b>		
	<b>Tabell 1. SELVKOSTBEREGNING - HOVEDOPPSTILLING</b>		
	<b>Kostnadskomponent</b>	<b>Beregningsnøkkel</b>	<b>Kostnad</b>
	Kjerneprodukt		2 891 596
	Tilleggsytelser		71 100
	Støttefunksjoner		100 000
		<b>Selvkost</b>	<b>3 062 696</b>
	<b>Inntekter</b>		
	Årsavgifter		1 430 000
	Tilknytningsavgifter		10 000
		<b>Sum</b>	<b>1 440 000</b>
		<b>Inndekningsprosent=</b>	<b>47 %</b>

Oversikt over investeringer og årlig belastning i form av avskrivninger (avdrag og renter)

Anl.-år	Total investering	Tilskudd	Kommunal kostnad	Avsk. tid	Avskr. år	Slutt avskr. år	Restverdi 2020												
							2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
<b>TIDLIGERE INVESTERINGER</b>																			
<b>Agleinåga</b>																			
1987	350 000		350 000	20 år	17 500	2016	17 500	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	17 500		
2002	400 000		400 000	20 år	20 000	2021	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000		
2001	330 000		330 000	20 år	16 500	2020	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500	16 500		
2009	50 000		50 000	20 år	2 500	2021	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500		
2002	210 000		210 000	20 år	10 500	2028	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500		
2010	96 720		96 720	20 år	4 836	2029	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836	4 836		
2012	126 308		126 308	20 år	6 315	2031	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315	6 315		
2013	259 622		259 622	20 år	12 981	2032	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981	12 981		
2014	877 000		877 000	20 år	43 850	2033	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850	43 850		
<b>Heståga</b>																			
2002	240 892		240 892	20 år	12 045	2021	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045	12 045		
2003	45 362		45 362	20 år	2 268	2022	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268	2 268		
2004	137 196		137 196	20 år	6 860	2023	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860	6 860		
2005	57 411		57 411	20 år	2 870	2024	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870	2 870		
2006	98 433		98 433	20 år	4 921	2025	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921	4 921		
2007	836 952		836 952	20 år	41 848	2026	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848	41 848		
2008	670 000	626 000	44 000	20 år	2 200	2027	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200		
2009		209 000	-209 000	20 år	-10 450	2029	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450	-10 450		
2010				20 år															
<b>Andre kostnader</b>																			
1996	100 000		100 000	20 år	5 000	2015	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000		
1998	225 000		225 000	7 år	32 143	2004	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143	32 143		
1998	70 000		70 000	20 år	3 500	2017	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500		
1999	118 000		118 000	20 år	5 900	2018	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 900		
2013	160 000		160 000	10 år	16 000	2022	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000		
2013	118 800		118 800	10 år	11 880	2022	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880	11 880		
<b>Tilskottet vannforsuring</b>																			
2014	255 400		255 400	20 år	12 770	2033	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770	12 770		
2015	220 000		220 000	20 år	11 000	2034	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000		
<b>Sum investeringer før 2016</b>													282 087						
							307 495	289 985	284 985	284 985	281 465	259 095	224 550	222 282	215 422	164 972			
<b>NYE INVESTERINGER</b>																			
<b>Prøvepumpering Tollakids / Prosjektering</b>																			
2016	880 000	220 000	660 000	20 år	33 000	2036	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	33 000	660 000	
2017	6 740 000	1 665 000	5 075 000	20 år	253 750	2038	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	253 750	5 307 750	
2018	5 280 000	2 320 000	2 960 000	20 år	148 000	2037	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	7 656 000	
2019	16 730 000	4 182 500	12 547 500	40 år	313 688	2058	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	313 688	13 468 563	
2020	2 360 000	597 500	1 762 500	40 år	52 313	2058	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	52 313	2 301 750	
<b>Sum investering etter 2013</b>													999 750						
							33 000	285 750	633 750	947 438	999 750	999 750	999 750	999 750	999 750	999 750	999 750	32 620 807	
<b>Driftskostnader nye anlegg</b>																			
							57 150	57 150	126 750	126 750	169 466	199 950	199 950	199 950	199 950	199 950	199 950	199 950	570 864
							33 000	342 900	690 900	1 074 188	1 189 238	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	1 199 700	Rente
							340 495	632 895	975 895	1 359 192	1 470 732	1 465 795	1 424 250	1 421 962	1 415 122	1 384 672			
<b>Sum årskostnader nye anlegg</b>																			
<b>Avskrivning</b>													1 470 732						
<b>INNGANGSDATA</b>																			
Rente i kommunalbank													1,75 %						

**SAMARBEIDSPROSJEKT MELLOM KOMMUNENE BEIARN, SALTDAL OG BODØ. SKISSEPROSJEKT FOR NYE VEILØSNINGER PÅ DELER AV FV 812 OG 813.**

Saksbehandler: Frank R. Movik  
Arkivsaksnr.: 13/662

Arkiv: Q60

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
52/13	Kommunestyret	18.12.2013
3/16	Plan- og ressursutvalget	28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

1. Samarbeidskommunene Beiarn, Saltdal og Bodø vedtar følgende felles prioritering av tiltak på Fv. 813 og Fv. 812:
  1. Fv. 812 - Tunell Hogndalen alt. 3, med oppgradering Bue.
  2. Fv. 812 - Saltdalslia alternativ 2, øvre del.
  3. Fv. 813 - Beiarn alternativ 1, nedre del.
  4. Fv. 812 - Tuv – Koddvåg.
2. Øvrige strekninger/tiltak foreslås som uprioriterte tiltak:
  - Fv. 813 - Beiarn alt. 1 øvre del - utbedring
  - Fv. 812 - Saltdalslia nedre del – tunell.
  - Fv. 812 - Bru Vesterli (erstatning for eksisterende bru nær kryss Fv. 812, Beiarn – Misvær).
  - Fv. 812 - Bru Misvær sentrum (ref. vedtak i Bodø Bystyre den 10.12.15, sak nr. 15/2987).
3. Saken oversendes til Salten regionråd. Samarbeidskommunene ber Salten Regionråd prioritere utbedring og nyanlegg på overnevnte strekninger i sitt innspill til Regional Transportplan Nordland 2017 – 2028 for utbedring av enkeltstrekninger og korridorer.
4. Samarbeidskommunene anbefaler at Nordland fylkeskommune igangsetter utarbeidelse av reguleringsplaner for tiltakene i prioritert rekkefølge.

**Behandling/vedtak i Kommunestyret den 18.12.2013 sak 52/13**

**Behandling:**

Repr Anne Rita Nybostad fremmet på vegne av Beiarn Bygdeliste/Beiarn Senterparti følgende forslag:

1. Det igangsettes et arbeid med samferdselsstrategi for Beiarn kommune.
2. For Beiarn kommune er det fremdeles viktig å holde på Fjordveien som en god og trygg veiløsning.
  1. Det må arbeides med å få utbedret fjellveien ned til Storjord og å få ei ny og bedre bru i Vesterli.

2. Beiarn kommune sin samferdselsstrategi må ses i sammenheng med det regionale arbeidet som skal igangsettes i regi av Salten Regionråd.

Votering:

Forslaget vedtatt med 13 mot 2 stemmer.

**Vedtakk:**

1. Det igangsettes et arbeid med samferdselsstrategi for Beiarn kommune.
2. For Beiarn kommune er det fremdeles viktig å holde på Fjordveien som en god og trygg veiløsning.
3. Det må arbeides med å få utbedret fjellveien ned til Storjord og å få ei ny og bedre bru i Vesterli.
4. Beiarn kommune sin samferdselsstrategi må ses i sammenheng med det regionale arbeidet som skal igangsettes i regi av Salten Regionråd.

Vedtatt med 13 mot 2 stemmer

**Sammendrag:**

Kommunene Beiarn, Bodø og Saltdal har i felleskap initiert et skisseprosjekt for å se på nye veiløsninger langs utvalgte strekninger for fylkesvegene 812 og 813. Fv.812 er transportrute mellom Saltstraumen (fv.17) og Saltdal (E6), og fv. 813 er den eneste forbindelsen til Beiarn kommune.

Målet for dette prosjektet har vært å se på alternative løsninger langs utvalgte strekninger på fv.812 og fv.813 som vil bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på veinettet. Videre har det vært ønskelig å se på alternativer som vil korte ned på kjøreavstand for flest mulige trafikanter.

Følgende delstrekninger har vært vurdert:

- Fv.812 Tuv-Koddvåg
- Fv.812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid.
- Fv.812 Utbedring/tunnel over Saltdalslia
- Fv.813 Utbedringer over Beiarfjellet.

Delstrekningen Tuv-Koddvåg har i dag en dårlig veistandard. Det er på denne strekningen vurdert ett alternativ som vil forbedre veistandarden betydelig. Delstrekningen mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid krysser Kvikstadheia (245 moh) har i tillegg flere strekninger med flaskehals (Kvikstadvika). I skisseprosjektet er det vurdert tre alternativer, og en anbefaler at det arbeides videre med alternativ 3 som innebærer tunnel mellom Hogndalen og Bue (ca. 3.850 m tunnel) med oppgradering av eksisterende vei ved Bue.

I delstrekningen som omfatter Saltdalslia har en vurdert tre alternativer. Det anbefales å arbeide videre med alternativ 2 som innebærer omlegging av dagens trase og bygging av ca. 800m tunnel. Dette vil gi langt bedre stigningsforhold og horisontalkurvatur på delstrekningen.



Delstrekningen som omfatter fv.813 over Beiarfjellet har blitt vurdert ut fra to alternativ og vi anbefaler at det arbeides videre med alternativ 1 som innebærer utbedringer i Larsoslia.

I tillegg til de utbedringer som er nevnt ovenfor bør også flaskehalsen som bru i Misvær, bru i krysset mellom fv.812/813, samt mindre tiltak for tunnelen på Beiarfjellet vurderes. Totalt sett vil alle disse tiltakene medføre nedkorting av kjøreavstand og kjøretid langs fv.812 og fv.813. Dette innebærer at den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen (BAS-regionen) utvides slik at Skjerstad, Breivik, Misvær og Vestvatn blir liggende innen ca. 1 times reisetid fra Bodø sentrum. Reisetid mellom Storjord i Beiarn til Mørkved reduseres også til litt over 1 time. Fv.812 vil bli et forbedret alternativ til Rv80 som transportrute mellom Meløy og Gildeskål mot Sverige og E6 sørover. Denne fylkesveien vil også få økt betydning som avlastningsvei og beredskapsvei i forhold til Rv 80.

Tiltaket vil videre gi økt faktisk og opplevd trafiksikkerhet, og økt effekt for persontransporten. Det vil også gi forbedret tjenestetilbud/sikkerhet bl. a. i form av kortere utrykningstid for ambulanse, brann, redning, syketransporter mv. Samlet kostnad (2015-kostnad) for de foreslåtte tiltakene på de 4 delstrekningene er i underkant av 1 MRD NOK (2015).

#### **Saksopplysninger:**

Beiarn kommune henvendte seg i 2014 til kommunene Bodø og Saltdal om utarbeidelse av felles skisseprosjekt for nye veiløsninger langs utvalgte strekninger for fylkesvegene 813 og 812. Bakgrunnen var et ønske om å knytte kommunene tettere sammen og styrke grunnlaget for vekst gjennom sikrere veiforbindelser og nedkorting av reisetid. Fv. 812 er transportrute mellom Saltstraumen (Fv.17) og Saltdal (E6), og er den eneste veiforbindelse til Beiarn kommune (via Fv. 813). Saltdal og Bodø kommuner var positive til initiativet fra Beiarn, og det ble nedsatt en administrativ arbeidsgruppe med representanter fra hver av kommunene for å lage en prosjektbeskrivelse til et felles skisseprosjekt.



*Kartutsnittet viser de berørte veistrekningene og utsnittet er hentet fra Skisseprosjektet*

Med bakgrunn i utarbeidet prosjektbeskrivelse vedtok kommunene i felleskap å gjennomføre skisseprosjektet. Dette ble lyst ut på anbud, og Norconsult AS ble tildelt oppdraget.

Skisseprosjektet er nå ferdigstilt, og det foreligger sluttrapport (hovedrapport pluss tre delrapporter). I arbeidet har Norconsult hatt et tett samarbeid med arbeidsgruppen. I tillegg har det vært en styringsgruppe, med bl.a. rådmennene representert fra hver respektiv kommune. Det har i prosessen også vært møter/informasjon med Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Regionrådet (samferdselskoordinator).

Sluttrapporten for skisseprosjektet (som består av fire delutredninger) og anbefalinger legges nå fram for de tre kommunene til politisk behandling med et felles saksframlegg. De tre kommunene Bodø, Saltdal og Beiarn må ta stilling til hvordan man ønsker å bringe prosjektet videre.

### **Vurdering:**

#### *Dagens situasjon*

Felles for Fv. 812 og 813 er dårlig/meget dårlig veistandard som følge av flere krappe svinger, smal veg og dårlig bæreevne. Kommunikasjonslinjene mot stamveinettet, jernbane og grensepasseringen mot Sverige er som følge av dette vanskelige. Regularitet i forhold til fjelloverganger og et næringsliv som i økende grad er avhengig av et åpent transportmønster og en fungerende arbeidsmarkedsregion, forsterker dette bildet.

Største utfordringer på Fv. 812 og Fv. 813 i dag er fremkommeligheten på 3 fjelloverganger; Kvikstadheia, Beiarfjellet samt fjellovergang mot Saltdal. Derfor ble det i starten av prosjektet satt mest fokus på mulighet for lengre tunnel-løsninger. Etter arbeidet ble igangsatt så kommunene behovet for å revidere prosjektet til å omfatte også andre løsninger enn kun de

lengste tunellalternativene, der også utbedring av delstrekninger på omtalte fylkesveger ble utredet.

Målsetning for prosjektet har hele tiden vært bedre framkommelighet, å korte ned på kjøreavstand for flest mulig og øke trafikksikkerheten på veinettet.

Det vises til vedlagte skisseprosjekt (fire delutredninger) for detaljerte beskrivelser. I dette er ulike alternativer for utbedring av Fv. 812 og Fv. 813 vurdert, i tillegg til en nærings- og samfunns-analyse av en planlagt utbedring.

#### *Effekt av utbedringer*

Totalt sett vil alle tiltakene medføre nedkorting av kjøreavstand og kjøretid langs Fv.812 og Fv.813. Dette innebærer at felles bo- og arbeidsmarkedsregionen (BAS-regionen) utvides slik at Skjerstad, Breivik, Misvær og Vestvatn blir liggende innen ca. 1 times reisetid fra Bodø sentrum. Reisetid mellom Storjord i Beiarn til Mørkved reduseres til litt over 1 time. Fv.812 vil bli et forbedret alternativ til Rv80 som transportrute mellom Meløy og Gildeskål mot Sverige og E6 sørover. Denne fylkesveien vil også få økt betydning som avlastningsvei og beredskapsvei i forhold til Rv80.

Tiltaket vil videre gi økt faktisk og opplevd trafikksikkerhet, og økt effekt for persontransporten. Det vil også gi forbedret tjenestetilbud/sikkerhet bl. a. i form av kortere utrykningstid for ambulanse, brann, redning, syke transporter mv.

Rådmennene i kommunene Beiarn, Saltdal og Bodø slutter seg til de konklusjoner og anbefalinger som kommer fram i skisseprosjektet, og foreslår 4 prioriterte strekninger/utbedringer i følgende rekkefølge:

#### *1. Tunell Hogndalen med oppgradering Bue (alt. 3 i utredning)*

Delstrekningen mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid krysser Kvikstadheia (245 moh.) og har flere strekninger med flaskehalser. Alternativet vil gi betydelig nedkorting av kjøreavstand og antall høydemeter. Ved en omlegging vil man også unngå en smal og rasutsatt strekning ved Kvikstadvika. Strekningen mellom Tuv og Misvær reduseres med 9,6 km og strekningen mellom Tuv og Skjerstad reduseres med 1.7 km.

#### *2. Saltdalslia (alternativ 2, øvre del)*

Dersom Direktoratet for mineralforvaltning godkjenner konsesjonssøknaden og det settes i gang drift for Kvitberget (Ljøsenhammeren) dolomittbrudd med 50.000 årstonn vil andel tungtrafikk økes med ca. 4.100 per år (ca.11 per dag). Ved full drift (400.000 tonn) vil andelen trafikk øke med 90 per dag. Ved en slik økning kreves også en generell utbedring av vegstandard på omtalt strekning (ref. rekkefølgebestemmelse til vedtatt reguleringsplan for Kvitberget Dolomitt). Tiltaket kan knyttes til Saltdalslia alt. 2, nedre del med tunnelløsning.

#### *3. Beiarn (alternativ 1, nedre del, Larsoslia)*

Oppgradering av eksisterende vei på sørsiden av fjellet. Utbedringen kan gjennomføres i flere etapper og kan igangsettes ved relativt små midler/investeringer forutsatt at det er utarbeidet reguleringsplan. Trafikken på eksisterende vei kan avvikles i anleggsfasen.

4. *Tuv – Koddvåg*

Utbedring av dårlig veistandard og bæreevne. Trafikken på eksisterende veg kan avvikles i anleggsfasen.

*Øvrige strekninger/tiltak foreslås som uprioriterte tiltak:*

- Beiarn alt. 1, øvre del
- Saltdalslia alt. 2, nedre del (tunell)
- Bru Fv. 813 (erstatning for eksisterende bru ved krysset på Fv. 812, mellom Beiarn – Misvær)
- Bru Misvær sentrum (eget trafikksikkertiltak i Bodø kommune)

**Vedlegg:**

- 1 Skisseprosjekt for nye veiløsninger på deler av Fv. 812 og Fv. 813

Alle øvrige vedlegg til saken kan lastes ned fra [www.beiarn.kommune.no/fagplaner](http://www.beiarn.kommune.no/fagplaner), under fanen: Fylkesveiprojektet.

**Utrykte vedlegg:**

- Nærings- og samfunnsanalyse
  - Ingeniørgeologisk vurdering av påhugg og traseer
  - Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser
- Tegninger

Bodø, Beiarn og Saltdal kommune

# Skisseprosjekt for nye vegløsninger på deler av Fv. 813 og 812

Beiarn Kommune		
Ar/Saksnr.	Dok. nr.	Reg. nr. År
13/662	35	6252/15
1 DES 2015		
Ark.kode P	Q 60	
Ark.kode S		
Avdeling	TEK	Sak. beh. FM
Kassasjon		Gradertn



Oppdragsnr.: 5151419 Dokumentnr.: 01 Versjon: 2  
 2015-11-20

**Oppdragsgiver:** Bodø, Beiarn og Saltdal kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Frank Movik  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø  
**Oppdragsleder:** Stig Andre Knudsen  
**Andre nøkkelpersoner:** Line Fornes Franzen, Morten Selnes, Torgeir Isdahl, Håvard Nilsen og Marianne Rødseth

2	2015-11-20	For bruk	SAK	MoSel	SAK
1	2015-11-06	Skisseprosjekt for nye vegløsninger på fv.813 og 812	SAK	MS	SAK
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Sammendrag

Kommunene Beiarn, Bodø og Saltdal har i felleskap initiert et skisseprosjekt for å se på nye vegløsninger langs utvalgte strekninger for fylkesvegene 812 og 813. Fv.812 er transportrute mellom Saltstraumen (fv.17) og Saltdal (E6), og er den eneste forbindelse til Beiarn kommune (fv. 813).

Målet for dette prosjektet har vært å se på alternative løsninger langs utvalgte strekninger på fv.812 og fv.813 som vil bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på veinettet. Videre se på alternativer som vil korte ned på kjøreavstand for flest mulige trafikanter.

Følgende delstrekninger har vært vurdert:

- Fv.812 Tuv-Koddvåg
- Fv.812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid.
- Fv.812 Utbedring/tunnel over Saltdalslia
- Fv.813 Utbedringer over Beiarfjellet.

Delstrekningen Tuv-Koddvåg har i dag en dårlig veistandard. Det er her vurdert ett alternativ som vil forbedre veistandarden betydelig.

Delstrekningen mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid krysser Kvikstadheia (245 moh) og har i tillegg flere strekninger med flaskehals (Kvikstadvika). Vi har vurdert tre alternativer, og anbefaler at det arbeides videre med alternativ 3 som innebærer tunnel mellom Hogndalen og Bue (ca 3.850 m tunnel) med oppgradering av eksisterende veg ved Bue.

I delstrekningen som omfatter Saltdalslia har vi vurdert tre alternativer. Vi anbefaler at det arbeides videre med alternativ 2 som innebærer omlegging av dagens trase og bygging av ca 800m tunnel. Dette vil gi langt bedre stigningsforhold og horisontalkurvatur på delstrekningen.

Delstrekningen som omfatter fv.813 over Beiarfjellet er vurdert ut fra to alternativ. Vi anbefaler at det arbeides videre med utgangspunkt i alternativ 1 som innebærer utbedringer i Larsoslia. Prioritering av alternativer og tiltak vil være en politisk avgjørelse. Vi har likevel gjort noen forsøk på anbefalinger i denne rapporten.

I tillegg til de utbedringer som er nevnt ovenfor bør også flaskehals som bru i Misvær, bru i krysset fv.812/813 samt mindre tiltak for tunnelen på Beiarfjellet (maling for å gjøre den lysere) vurderes.

Totalt sett vil alle disse tiltakene medføre nedkorting av kjøreavstand og kjøretid langs fv.812 og fv.813. Dette innebærer at BAS-regionen utvides slik at Skjerstad, Breivik, Misvær og Vestvatn blir liggende innen ca. 1 times reisetid fra Bodø sentrum. Reisetid mellom Storjord i Beiarn til Mørkved reduseres til litt over 1 time. Fv.812 vil bli et forbedret alternativ til Rv80 som transportrute mellom Meløy og Gildeskål mot Sverige og E6 sørover. Denne fylkesveien vil også få økt betydning som avlastningsvei og beredskapsveg i forhold til Rv80.

Tiltaket vil videre gi økt faktisk og opplevd trafikksikkerhet, og økt effekt for personbefordring. Det vil også gi forbedret tjenestetilbud/sikkerhet bl.a i form av kortere utrykningstid for ambulans, brann, redning, syketransporter mv.

Samlet kostnad (2015-kostnad) for foreslåtte tiltak på de 4 delstrekningene er i underkant av 1 MRD NOK (2015). Kostnadsberegningen som er gjort i denne rapporten baserer seg på løpemeterpriser for vei i tunnel, og grove mengdeberegninger for vei i dagen med tilhørende enhetspriser basert på erfaringstall. Alle kostnader er tatt med i beregningen, både entrepriskostnader, moms, byggeherrekostnader slik som planlegging, prosjektering etc.

Alternativ	Kostnader (mill kr 2015)
Tuv Koddvåg	61
Hogndalen alt 3, med oppgradering Bue	630
Beiarn alternativ 1, nedre del	175
Saltdalslia alternativ 2, øvre del	129
<b>Sum foreslåtte tiltak</b>	<b>995</b>

Vi har skissert tiltakene på figuren under:





## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>9</b>
1.1	Mål for planarbeidet	10
1.2	Strekninger som er vurdert	10
1.2.1	Felles for alle delstrekninger	10
1.2.2	Fv. 812 Tuv-Koddvåg	10
1.2.3	Fv. 812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid	11
1.2.4	Fv. 812 Utbedring/tunnel over Saltdalslia	12
1.2.5	Fv. 813 Utbedring/tunnel over Beiarfjellet	13
1.3	Trafikkgrunnlag, veistandard og trafikksikkerhet	13
1.3.1	Trafikkprognose	13
1.3.2	Veistandard	14
<b>2</b>	<b>Utbedring og ny veg ved Tuv</b>	<b>16</b>
2.1	Alternativ 1	16
2.1.1	Beskrivelse av alternativet	16
2.2	Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser	17
2.3	Kostnader konklusjon og anbefaling	17
<b>3</b>	<b>Fv. 812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid</b>	<b>18</b>
3.1	Vegstandard og trafikksikkerhet	18
3.2	Alternativ 1 tunnel Børelv-Oldereid	19
3.3	Alternativ 2 tunnel Hogndalen - Hoset	21
3.4	Alternativ 3 tunnel Hogndalen - Bue	23
3.5	Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser	25
3.6	Kostnader, konklusjon og anbefaling	25
<b>4</b>	<b>Fv.812 Utbedring /tunnel Saltdalslia</b>	<b>26</b>
4.1	Vegstandard og trafikksikkerhet	26
4.2	Alternativ 1: Vei i dagen og tunnel 850m	27
4.3	Alternativ 2: Vei i dagen og tunnel 800m	28
4.4	Alternativ 3: Vei i dagen og tunnel 5000m	30
4.5	Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser	32
4.6	Kostnader konklusjon og anbefaling	32
<b>5</b>	<b>Fv.813 Utbedring / tunnel over Beiarfjellet</b>	<b>33</b>

5.1	Vegstandard og trafikksikkerhet	33
5.2	Alternativ 1	34
5.3	Alternativ 2: Tunnel ca. 6500m	35
5.4	Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser	36
5.5	Kostnader konklusjon og anbefaling	36

Bilag 1: Nærings- og samfunnsanalyse

Bilag 2: Ingeniørgeologisk vurdering av påhugg og traseer

Bilag 3: Ikke prissatte konsekvenser

Tegninger

Vedlegg: Tegningsliste

Tegningsnummer	Tittel
	<b>B-tegninger: Oversiktstegninger</b>
	<b>Misvær - Beiarn</b>
B01	Oversikt alternativ 1-2
B02	Oversikt over forkastede alternativ
	<b>Hogndalen - Misvær</b>
B30	Oversikt alternativ 1-3
	<b>Saltdal - Misvær</b>
B60	Oversikt alternativ 1-3
B61	Oversikt over forkastede alternativ
	<b>Tuv - Koddvåg</b>
B90	Oversiktstegning
	<b>Misvær - Beiarn</b>
C01	Utbedringer eksisterende veg - Plan, pr 0-2700 (Alternativ 1 - Nedre)
C02	Utbedringer eksisterende veg - Plan, pr 2700-4200 (Alternativ 1 - Nedre)
C03	Utbedringer eksisterende veg - Plan, pr 4200-6400 (Alternativ 1 - Øvre)
C04	Utbedringer eksisterende veg - Profil, pr 0-3500 (Alternativ 1 - Nedre)
C05	Utbedringer eksisterende veg - Profil, pr 3500-6400 (Alternativ 1 - Nedre og øvre)
C06	Tunnel ca 6500m - Plan og profil 0-1500. (alternativ 2)
C07	Tunnel ca 6500m - Plan og profil 6600-7500. (alternativ 2)
	<b>Hogndalen - Misvær</b>
C30	Plan og profil veg 11200, Profil 0-1000 + Plan veg 11300 (Børelv - Oldereid) (Alternativ 1)
C31	Plan og profil veg 11200, Profil 6400-7230 + Plan veg 11400 (Børelv - Oldereid) (Alternativ 1)

C32	Plan veg 11100, 11150 og 11700 (Hogndalen - Hoset) (Alternativ 2)
C33	Profil veg 11100, Profil 0-1500+4200-5700 (Hogndalen - Hoset) (Alternativ 2)
C34	Profil veg 11150 og 11700 (Hogndalen - Hoset) (Alternativ 2)
C35	Plan og profil veg 11600, Profil 0-1500 (Hogndalen - Buestranda) (Alternativ 3)
C36	Plan og profil veg 11600, Profil 4700-6000 (Hogndalen - Buestranda) (Alternativ 3)
C37	Plan og profil veg 11600, Profil 6000-6700+ Plan og profil veg 11610 (Hogndalen - Buestranda) (Alternativ 3)
D30	Profil veg 11300 og 11400 (Børelv - Oldereid) (Alternativ 1)
	<b>Saltdal - Misvær</b>
C60	Plan veg 12600 - Pr.0-3000 (Alternativ 1)
C61	Plan veg 12600 - Pr.3000-3750 + Plan og profil veg 12610 (Alternativ 1)
C62	Profil veg 12600 - Pr.0-3750 (Alternativ 1)
C63	Plan veg 12200 - Pr.0-3000 (Alternativ 2)
C64	Plan veg 12200 - Pr. 3000-3780 (Alternativ 2)
C65	Profil veg 12200 - Pr. 0-3000 (alternativ 2)
C66	Plan veg 12400 - Pr. 0-1200+5400-5490 + Plan veg 12400, 12450 og 2460 (Alternativ 3)
C67	Profil veg 12400 - Pr. 0-3500 (Alternativ 3)
C68	Profil veg 12400 - Pr. 3500-6500 (Alternativ 3)
D60	Profil veg 12220, 12230 og 12240 (Alternativ 2)
D61	Profil veg 12450 og 12460 (Alternativ 3)
	<b>Tuv - Koddvåg</b>
C90	Plan og profil 0-750
C91	Plan og profil 750-1500
C92	Plan og profil 1500-2250
C93	Plan og profil 2250-2700

# 1 Innledning

Kommunene Beiarn, Bodø og Saltdal har i felleskap initiert et skisseprosjekt for å se på nye vegløsninger langs utvalgte strekninger for fylkesvegene 812 og 813. Fv.812 er transportrute mellom Saltstraumen (fv.17) og Saltdal (E6), og er den eneste forbindelse til Beiarn kommune (fv. 813).

Forbedring av vegnettet i dette område vil gi økte muligheter for næringsliv, friluftsliv samt tilrettelegging for mer pendling. I denne sammenheng er det utarbeidet en overordnet samfunnsanalyse som bilag til denne rapporten.

Utgangspunktet for skisseprosjektet er et notat som er utarbeidet av Beiarn kommune høsten 2013. I hovedsak omhandler dette notatet 3 lengre veitunneler som vil korte ned på reisetid og bedre fremkommeligheten for 3 fjelloverganger; Kvikstadheia, Beiarfjellet samt fjellovergang mot Saltdal (fv.812).

Skisseprosjektet startet med en idedugnad våren 2015 der alle delstrekningene ble vurdert. I forbindelse med idedugnaden ble det i tillegg til ulike løsninger i tunnel også sett på noen alternativer med veg i dagen. Strekninger med fokus på løsninger med veg i dagen var Tuv, Beiarfjellet samt lia ned til Saltdalen. Disse delstrekningene er også vurdert i skisseprosjektet.

# Rammer og premisser for planarbeidet

## 1.1 Mål for planarbeidet

Basert på tilbudsforespørselen samt gjennomførte prosjektmøter, har vi prøvd å definere et mål for skisseprosjektet:

**Se på alternative løsninger langs utvalgte strekninger på fv.812 og fv.813 som vil bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på veinettet. Videre se på alternativer som vil korte ned på kjøreavstand for flest mulige trafikanter.**

## 1.2 Strekninger som er vurdert

### 1.2.1 Felles for alle delstrekninger

Formålet med skisseprosjektet er å etablere overordnede traseer som kan danne grunnlag for utarbeidelse av overordnede konsekvenser samt utarbeide kostnadsoverslag på overordnet nivå.

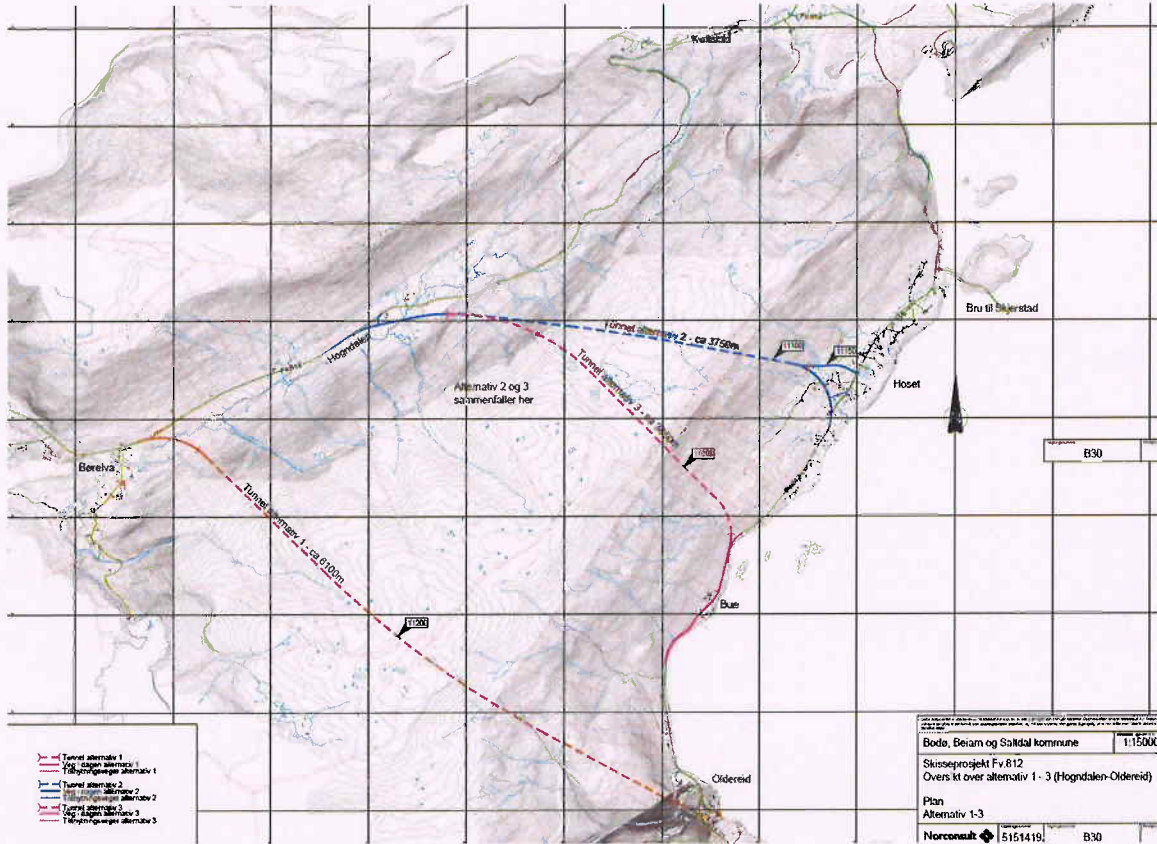
Det vil si at det ikke er lagt ned noe arbeid med å legge inn klotoider samt tilpasning av avkjørsler og mindre kryss langs veien.

### 1.2.2 Fv. 812 Tuv-Koddvåg

Denne strekningen har meget dårlig veistandard. Det er mange knappe kurver i både horisontal- og vertikalplanet. Veien er smal, og har mange avkjørsler, spesielt i vestre del. Bæreevnen er også varierende. Det er vurdert ett alternativ som forbedrer veistandarden på strekningen betydelig. Se kap.2

### 1.2.3 Fv. 812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid

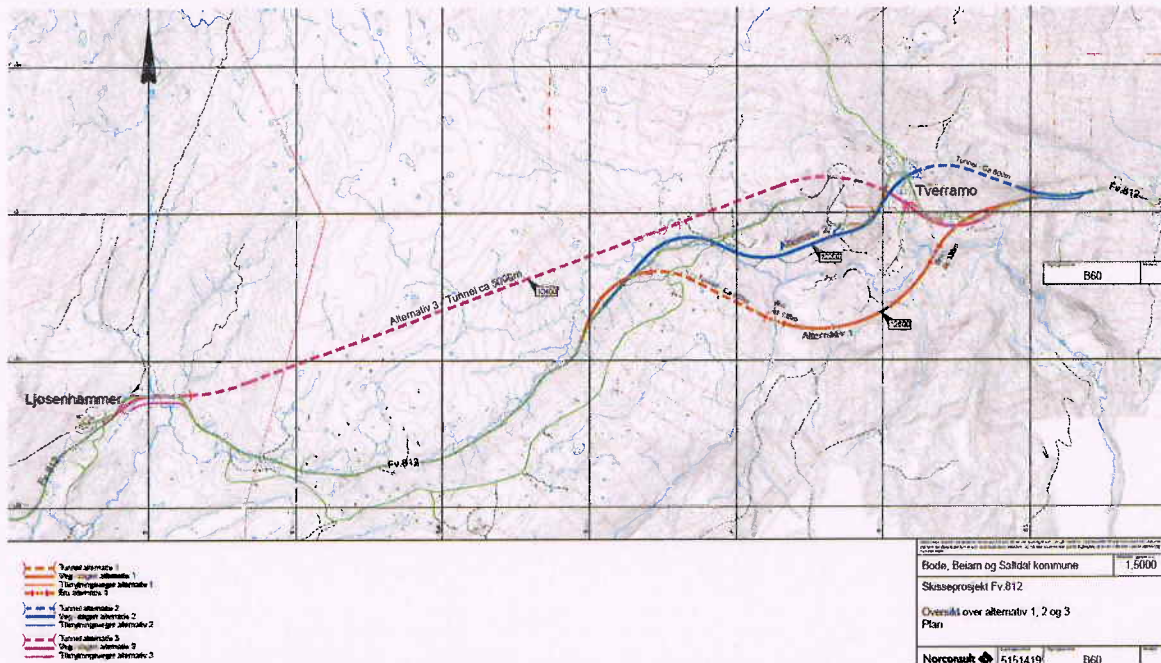
En tunnel vil redusere avstand til fv.17/Bodø og i tillegg fjerne fjellovergangen over Kvikstadheia (245 moh). Det er utarbeidet 3 alternative løsninger på strekningen. Avstand til Misvær vil reduseres med 7-13 km avhengig av alternativ, og avstand til Skjerstad vil reduseres fra litt negativ til opp mot 4 km.



Figur 1: Delstrekning Børelv-Oldereid

### 1.2.4 Fv. 812 Utbedring/tunnel over Saltdalslia

Strekningen fra kryss fv.812 / fv.813 til Saltdalen har varierende standard. Den dårligste strekningen er i øvre del av lia ned til Saltdalen ovenfor Tverråmoen. Her er det stor stigning, dårlig kurvatur og dårlig bæreevne. På strekningene for øvrig er det noe smal vei, varierende kurvatur og til dels dårlig bæreevne. Det er utarbeidet 3 alternative løsninger for denne strekningen. To alternativer som forbedrer stigningsforholdene i øvre del av lia, og ett alternativ i tunnel som ender opp ved Ljøsenhammersetra.

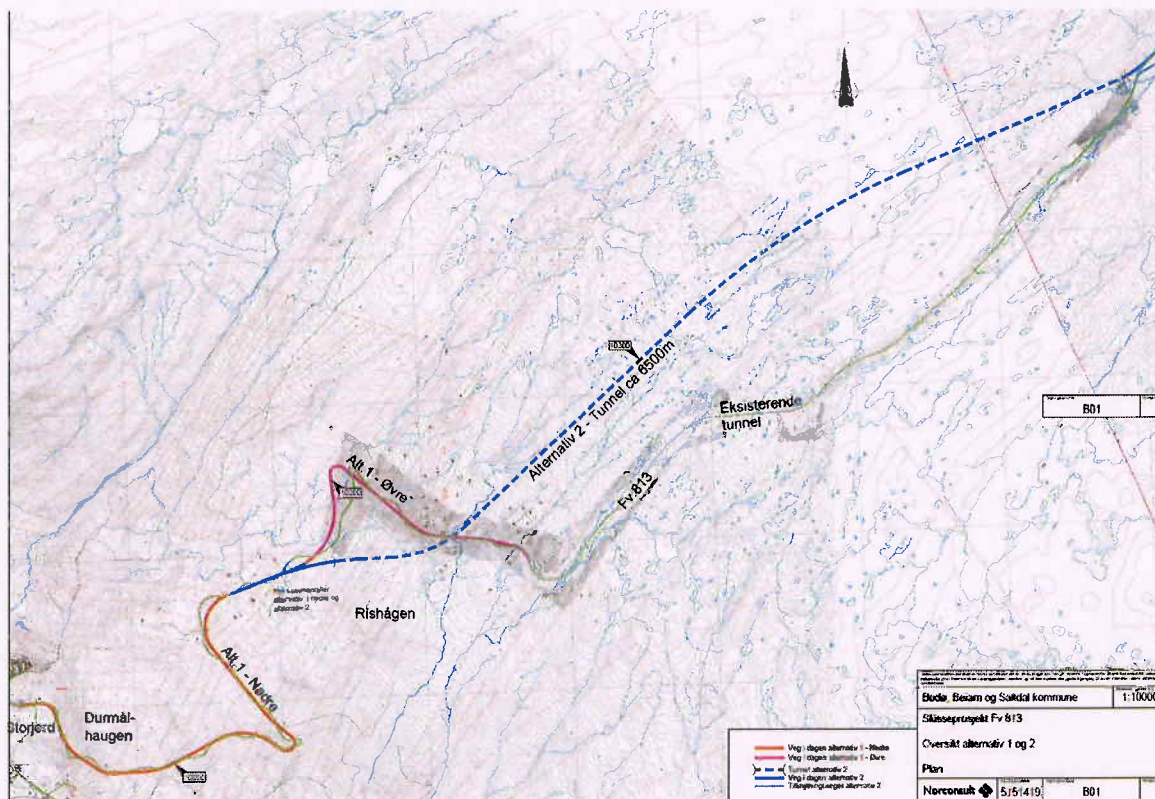


Figur 2: Utbedring/tunnel over Saltdalslia



### 1.2.5 Fv. 813 Utbedring/tunnel over Beiarfjellet

Veien over Beiarfjellet ble oppgradert for noen år siden. Over selve fjellet og et stykke ned i lia ovenfor Storjord, er derfor standarden ganske bra. Nedre del av lia ovenfor Storjord har dårlig veistandard med dårlig kurvatur, smal vei og til dels dårlig bæreevne. Det er utarbeidet to alternative løsninger for denne strekningen. Ett alternativ i dagen langs eksisterende vei, samt ett alternativ i tunnel som kan kombineres med nedre del for oppgradering av vei i dagen.



Figur 3: Utbedring/tunnel over Beiarfjellet

## 1.3 Trafikkgrunnlag, veistandard og trafikksikkerhet

### 1.3.1 Trafikkprognose

Trafikkmengden på Fv. 812 varierer mellom ÅDT<sup>1</sup> 500-700, mens tilsvarende tall for fv.813 er 300-400 - se figur nedenfor. Trafikkprognosen de siste år for stamveinettet har vært en økning på ca 1 %. Nedkorting av strekninger og forbedring av utvalgte strekninger vil sannsynligvis medføre noe overføring av trafikk fra rv.80 til fv.812. Det er vanskelig å estimere noe tall på denne økningen, men sannsynligvis vil nok ÅDT fremdeles ligge under 1500 de nærmeste 20 årene.

<sup>1</sup> ÅDT er årsgjennsnittet = gjennomsnittlig trafikk pr døgn. Årlig trafikkmengde delt på 365 dager.

For Fv.813 vil befolkningsnedgang i kommunen trekke ÅDT ned mens friluftsliv og turisme kan gi potensiale for økt trafikk. Sannsynligvis blir det derfor ikke noen stor økning i trafikkmengden på fv.813.



Figur 4: ÅDT for delstrekninger på fv.812 og fv.813

### 1.3.2 Veistandard

I henhold til veinormalene håndbok N100 - veg og gateutforming, vil det være naturlig at en oppgradering av veinettet i dette området baserer seg på utbedringsstandard. Det er en overordnet målsetning at vegstandarden skal være ensartet over lengre strekninger, og utbedringsstandard passer nok best for disse veiene siden det bare er deler av veinettet som foreslås utbedret. Det er 2 aktuelle veistandarder:

U-Hø1, ÅDT >1500: Veibredde 6.5m

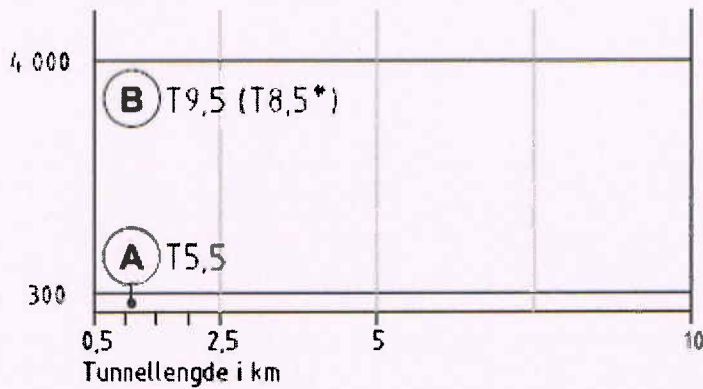
U-Hø2, ÅDT 1500-4000: Veibredde 6.5m 60km/t og 7.5m for 80 km/t.

Basert på antakelser vedrørende trafikkprognoser (se punkt 1.3.1), vil en oppgradering av veinettet i dette område utføres i henhold til veistandard U-Hø1, veibredde 6.5m.

For å bedre fremkommelighet for tungtrafikk, kan det være aktuelt å gå opp en veiklasse. Dette vil imidlertid øke kostnadene og kanskje redusere mulighetene for at veiene blir bygd. En mellomløsning kan være at en bygger veiene med totalt 6.5m asfalt med en liten grusskulder på 0.25m på hver side slik at total veibredde blir 7.0m

Tunnel

Valg av tunnelklasse gis av figur 4.4 i håndbok N500 Vegtunneler. De aktuelle tunnelene som er vurdert vil alle ligge i tunnelklasse B. Der ÅDT < 1500 kan en velge T8.5. For noen av tunnelene som er vurdert kan det være aktuelt med sykling i tunnel. Hvis en skal tilrettelegge for sykling, kan det være aktuelt å øke tverrsnittet ytterligere. Dette må i så fall vurderes hvis en ønsker å gå videre med noen av alternativene. I forbindelse med skisseprosjektet og tilhørende kostnadsberegninger, er det lagt til grunn tunnelklasse T9.5.



Figur 5: Figur fra Statens vegvesen håndbok N500 tunnelklasser

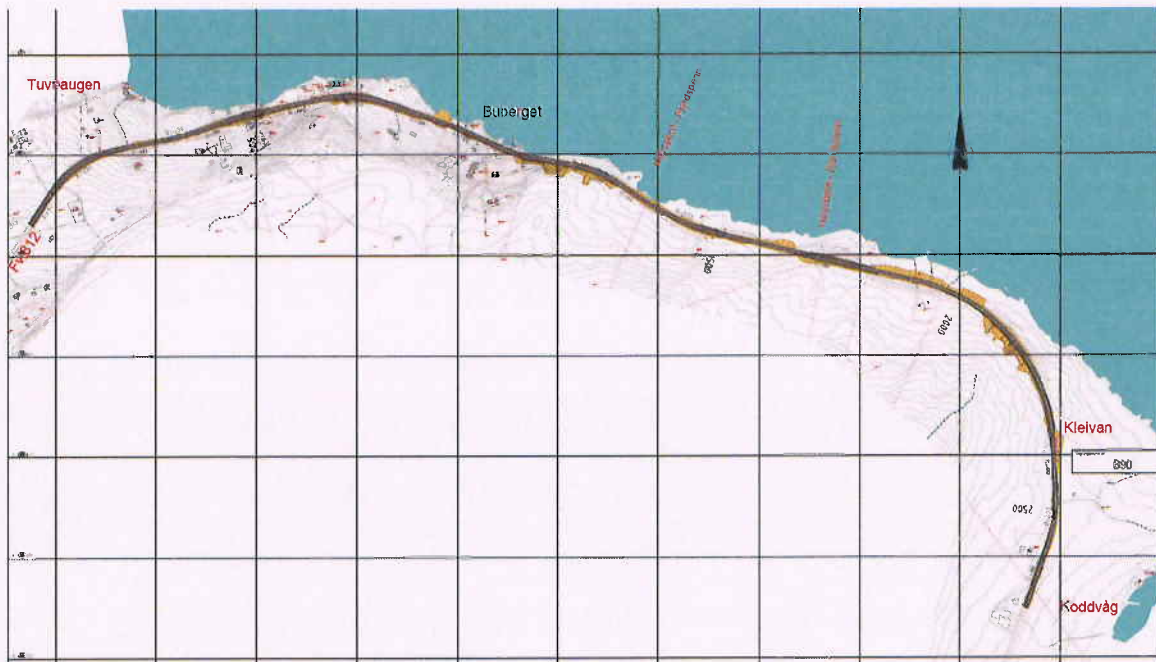


## 2 Utbedring og ny veg ved Tuv

### 2.1 Alternativ 1

#### 2.1.1 Beskrivelse av alternativet

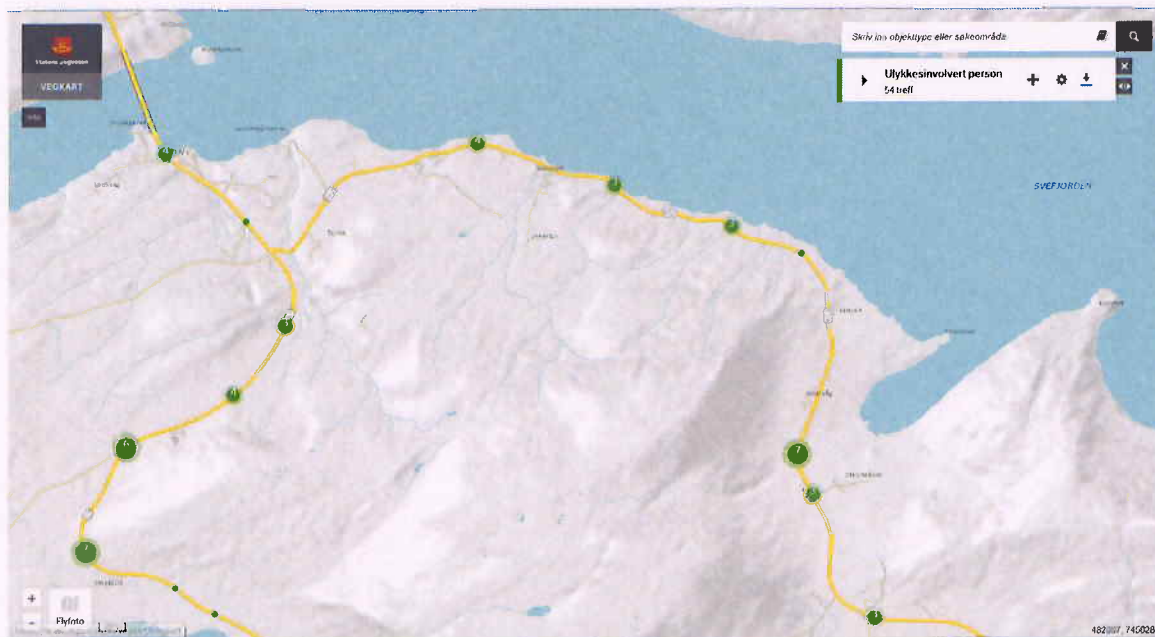
Denne strekningen har meget dårlig veistandard. Det er mange knappe kurver i både horisontal- og vertikalplanet. Veien er smal og har mange avkjørsler, spesielt i vestre del. Bæreevnen er også varierende. Det er vurdert ett alternativ som vil forbedre veistandarden på strekningen i betydelig grad. I hovedsak innebærer tiltaket økt bredde samt forbedret geometri. På den første delstrekningen fra Tuv til Bueberget, innebærer tiltaket i hovedsak økning av veibredde samt forsterkning av veien. Det bør også sees på sammenslåing av avkjørsler på denne strekningen.



Figur 6: Strekningen Tuv-Koddvåg

Fra Bueberget til Koddvåg er det vurdert ny veiløse parallelt med eksisterende vei. Det foreslåtte alternativet følger både ovenfor og nedenfor eksisterende vei. Det vil bli noe fylling ned mot sjøen samt en del fjellskjæringer i østre del.

Det er registrert en del ulykker med personskader på denne strekningen, slik at det vil være et potensial til å forbedre trafikksikkerheten ved utbygging av dette alternativet.



Figur 7: Registrerte trafikulykker med personskade 2014

## 2.2 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

Fagtema	Alternativ 0	Utbedring av vei på strekningen Tuvhaugen - Koddvåg	Referanse
Landskapsbilde	0	0	Kap. 1.2*
Naturressurs	0	0	Kap. 1.3*
Nærmiljø og friluftsliv	0	0	Kap. 1.4*
Naturmiljø	0	0	Kap. 1.5*
Kulturmiljø	0	---	Kap. 1.6*
<b>Samlet vurdering</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	

\*Kapittel refererer til bilag 3: vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

Bortsett fra forhold knyttet til kulturmiljø vil en utbedring av veien på strekningen mellom Tuvhaugen og Koddvåg samlet sett å ha liten negativ konsekvens for ikke-prissatte konsekvenser.

## 2.3 Kostnader konklusjon og anbefaling

På dette strekket er det bare utredet ett alternativ. Strekningen er kostnadsberegnet til 61 millioner kr (2015). Hvis en vil redusere kostnadene, kan østre del av parsellen fra Bueberget til Koddvåg prioriteres. Avbøtene tiltak for kulturmiljø må vektlegges i det videre arbeidet.

## 3 Fv. 812 Tunnel mellom Hogndalen/Børelv og Hoset/Bue/Oldereid

### 3.1 Vegstandard og trafiksikkerhet

Den største utfordringen på denne strekningen er stigningen opptil Kvikstadheia som ligger på ca 245 m høyde. I Kvikstadbukta er det i tillegg en skikkelig flaskehals der fylkesveien er redusert til bare ett felt nedenfor en større ur. Situasjonen her er uheldig trafiksikkerhetsmessig og dette stedet kan blir et beredskapsmessig problem hvis det skulle skje noe utvikling og ras i ura. For området som helhet er det potensiale for å forbedre trafiksikkerheten siden det har skjedd en del ulykker langs veien her.



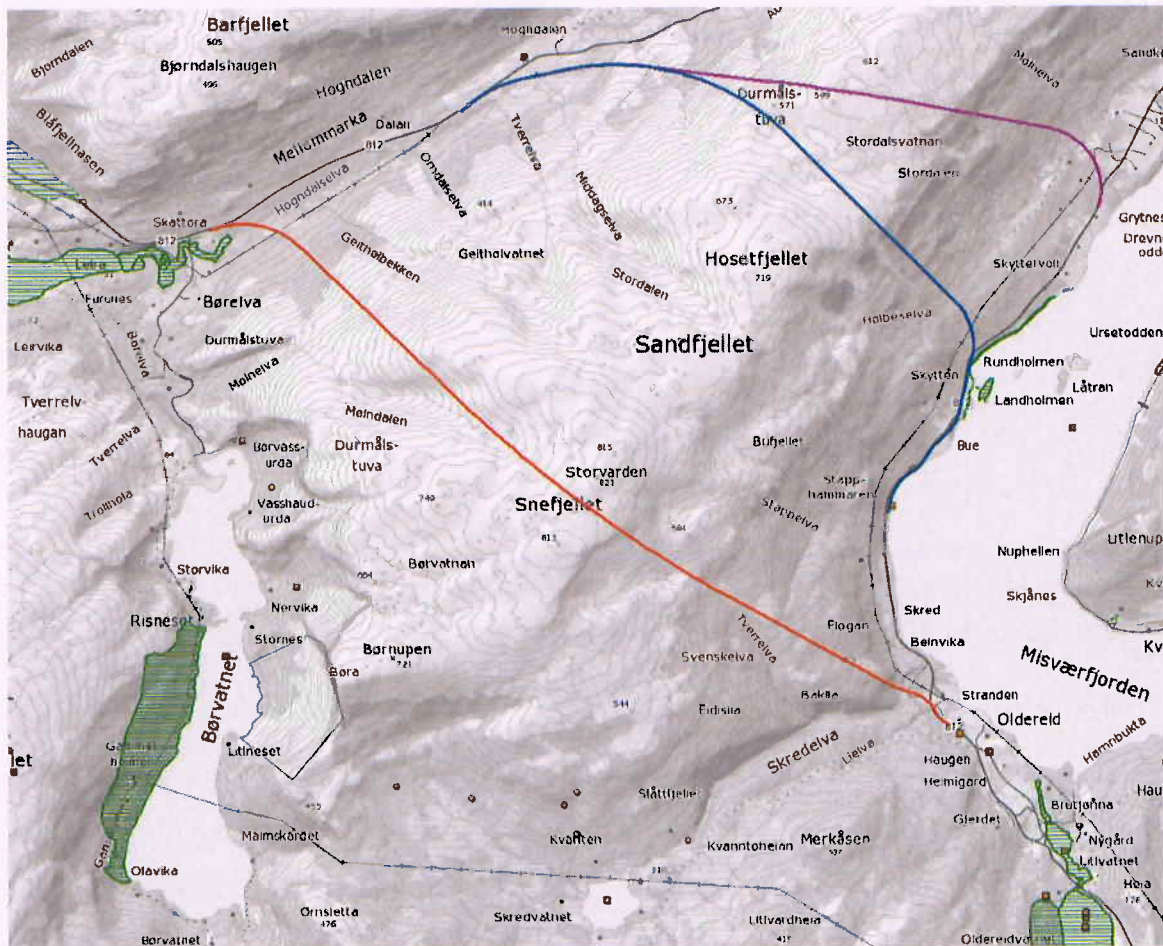
Figur 8: Trafikkmessig flaskehals i Kvikstadbukta (Illustrasjon google maps)



Figur 9: Ulykker med personskade.

### 3.2 Alternativ 1 tunnel Børelv-Oldereid

Alternativet er illustrert med orange farge på bildet nedenfor. Alternativet starter i Børelv og svinger av til høyre i starten av stigningen opp mot Hogndalen. Traseen krysser videre over Hogndalselva før den går inn i en lang tunnel på ca 6.1 km. Tunnelen kommer ut ved Oldereid og krysser over Skredelva før det kobler seg inn på eksisterende vei. Det anlegges kryss med eksisterende vei på begge sider av tunnelen.

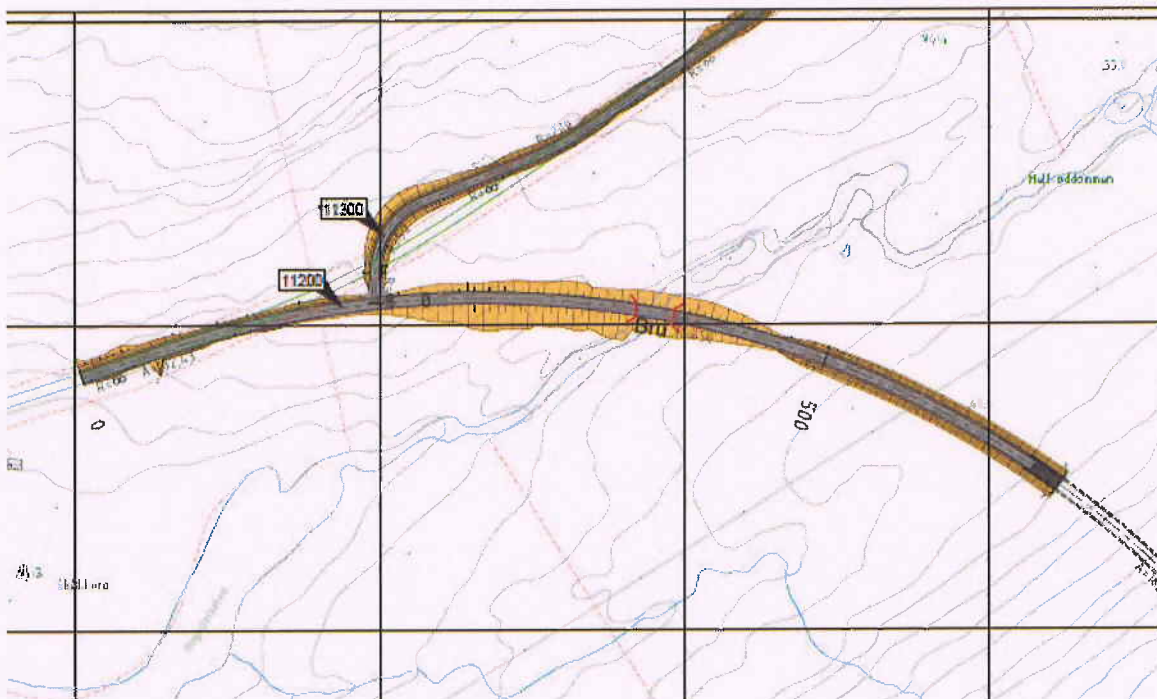


Figur 10: Delstrekning Børelv-Oldereid

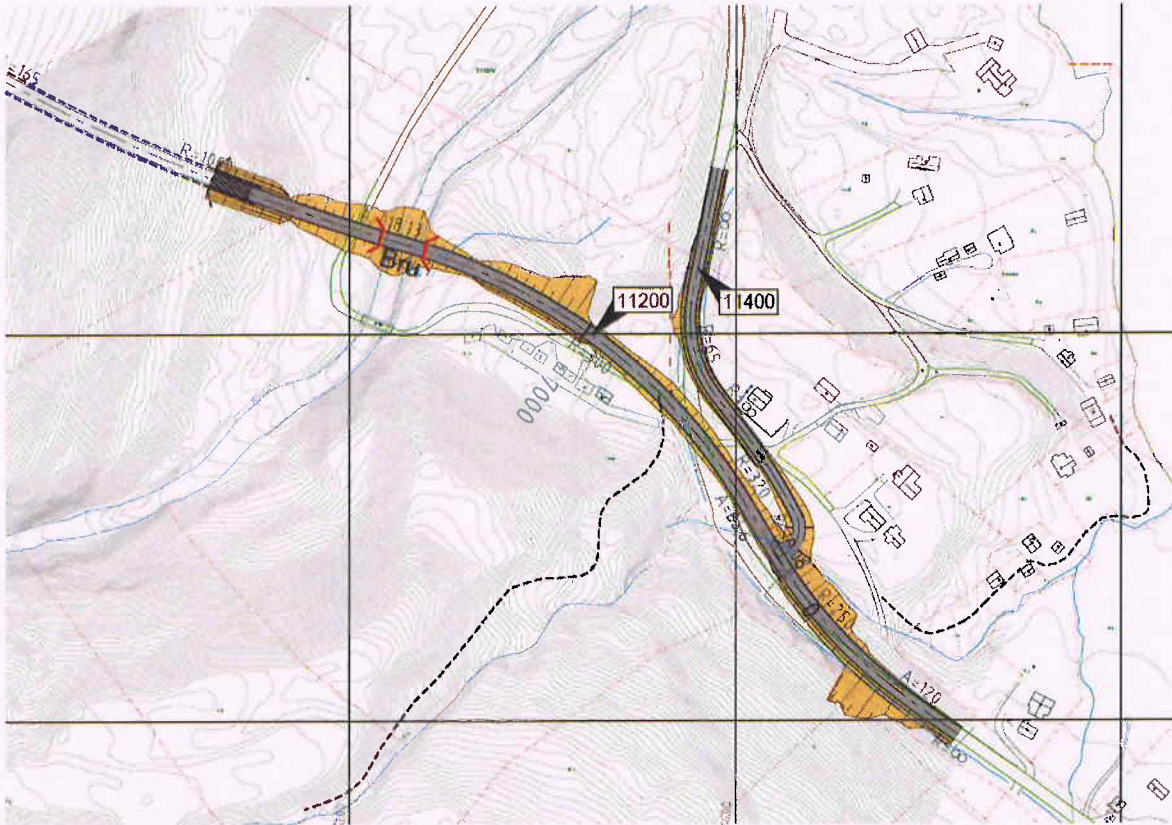
Alternativet korter inn strekningen mellom Tuv og Misvær med hele 12.9 km. For trafikk som skal til Skjerstad, blir avstanden omtrent den samme.



Forslag til kryssløsninger på begge sider av tunnelen er vist på figurene nedenfor.



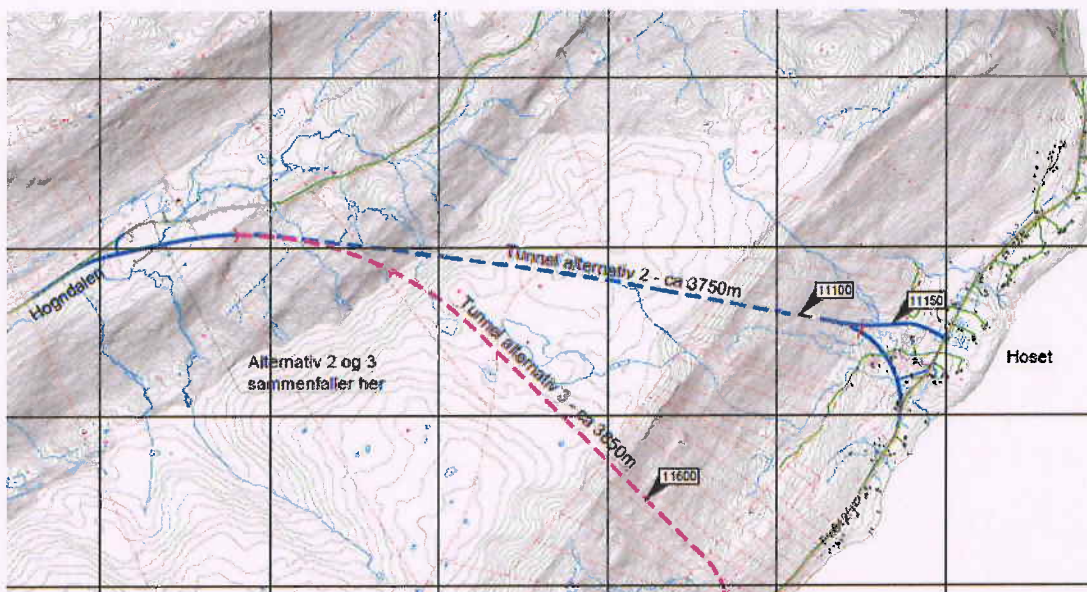
Figur 11: Alternativ 1, kryssløsning ved Børelv



Figur 12: Alternativ 1, Mulig kryssløsning ved Oldereid

### 3.3 Alternativ 2 tunnel Hogndalen - Hoset

Dette alternativet er vist med blå strek på figuren nedenfor. Alternativet tar av fra eksisterende vei øverst i Hogndalen før det går inn i en tunnel på ca 3750 m. Løsningen vil korte ned strekningen mellom Tuv og Misvær med 7.6 km og strekningen mellom Tuv og Skjerstad med 3.6 km. Ved denne løsningen bør en oppgrader dagens vei ved Bue samtidig (se alternativ 3)

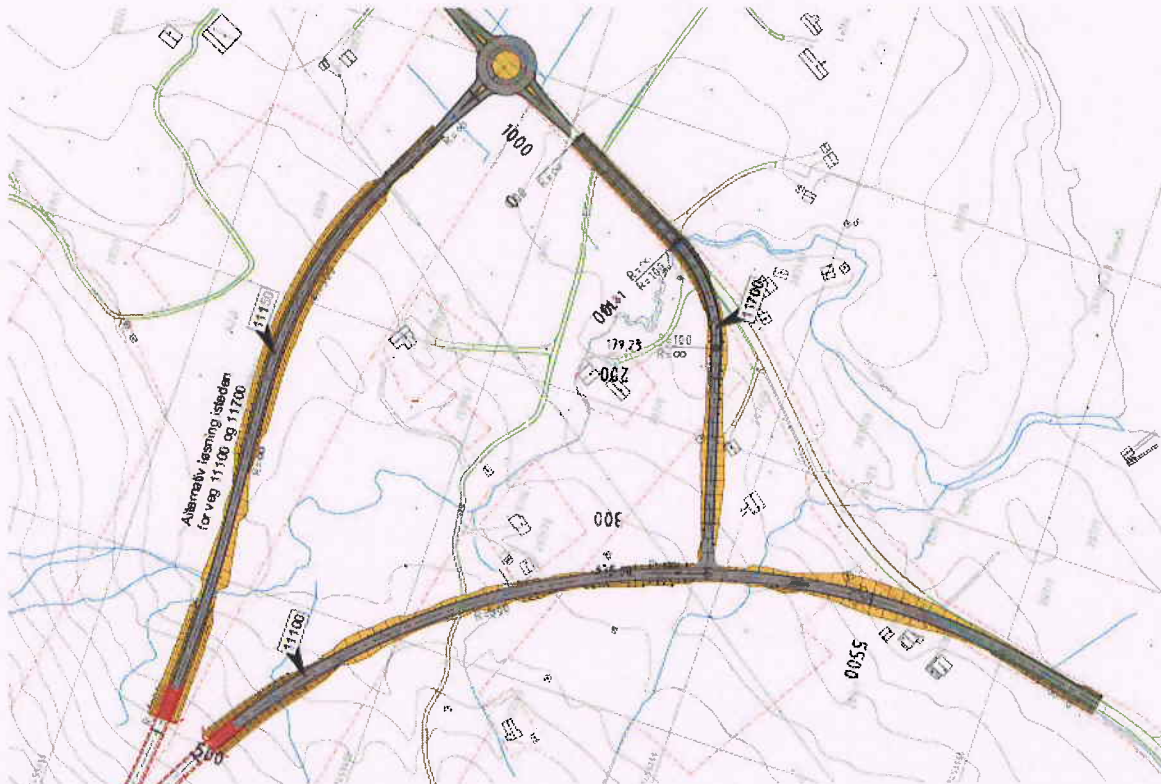


Figur 13: Alternativ 2 er vist med blå strek ovenfor



Figur 14: Påhuggsområde Hogndalen

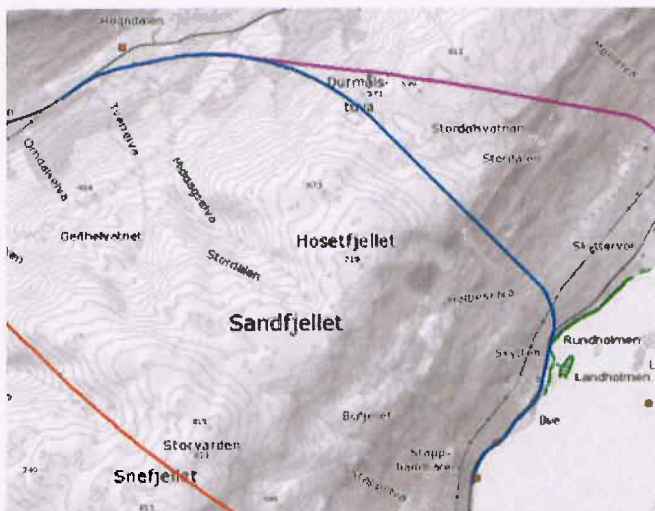
Ved Hoset går hovedalternativet gjennom en bolig og med nærføring til flere boliger. Det er derfor tegnet ut en alternativ løsning med en 3-armet rundkjøring på eksisterende vei.



Figur 15: Påhuggsområde Hogndalen

### 3.4 Alternativ 3 tunnel Hogndalen - Bue

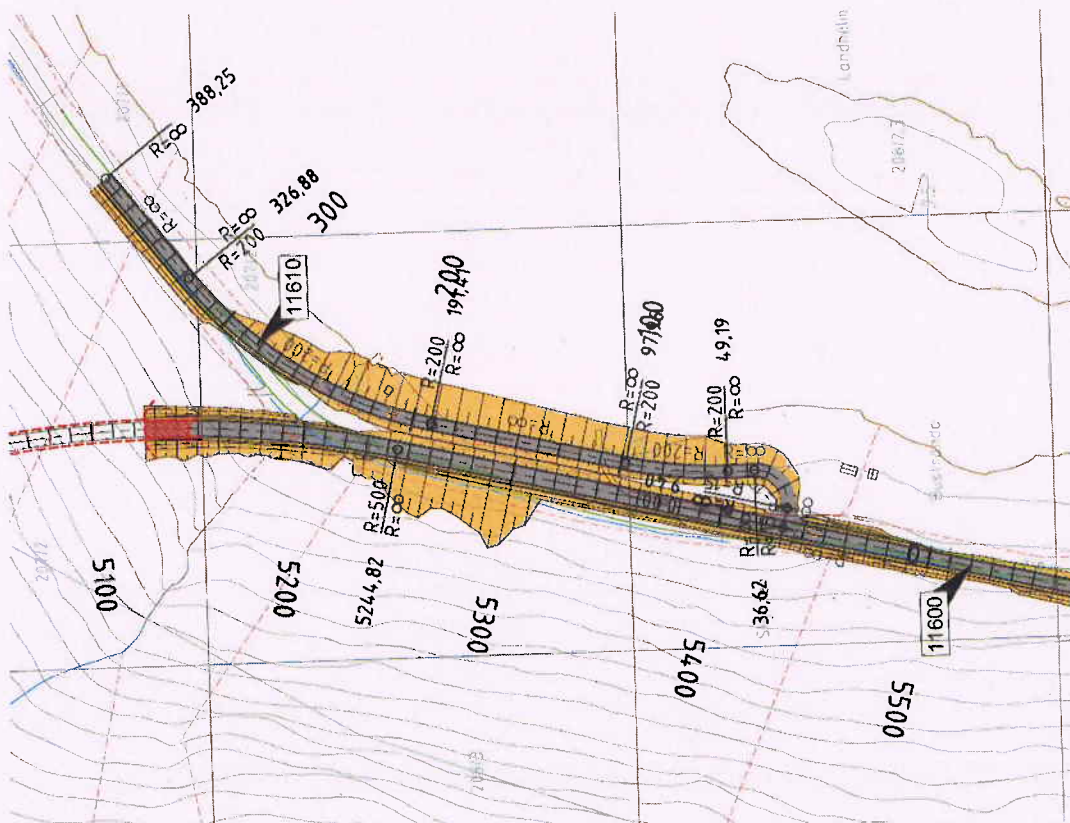
Dette Mellomalternativet starter på samme plass som alternativ 2 men dreier mer sørøstover og kommer ut ved Bue. I dette området er dagens vei svært dårlig med dårlig sikt og dårlig kurvatur. Løsningen tar derfor med seg oppgradering av veien ved Bue. Tunnelen er ca 3850m. Strekningen mellom Tuv og Misvær reduseres med 9,6 km og strekningen mellom Tuv og Skjerstad reduseres med 1.7 km.



Figur 16: Alternativ 3 med blå strek



Figur 17: Alternativ 3, påhuggsområde nord for Bue



### 3.5 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

Fagtema	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Referanse
Landskapsbilde	0	-	---	-	Kap. 2.2*
Naturressurs	--	+	-	-	Kap. 2.3*
Friluftsliv	0	0	-	-	Kap. 2.4*
Naturmiljø	0	--	-	--	Kap. 2.5*
Kulturmiljø	0	0	0	-	Kap. 2.6*
<b>Samlet vurdering</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

\* Kapittel referer til bilag 3: Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

### 3.6 Kostnader, konklusjon og anbefaling

Kostnadene for de forskjellige alternativene er vist i tabellen nedenfor.

Alternativer	Kostnader i mill. kr (2015)
Alt.1 Børelv-Oldereid	905
Alt.2 Hogndalen-Hoset og oppgradering ved Bue	678
Alt.3 Hogndalen-Bue med oppgradering Bue	630

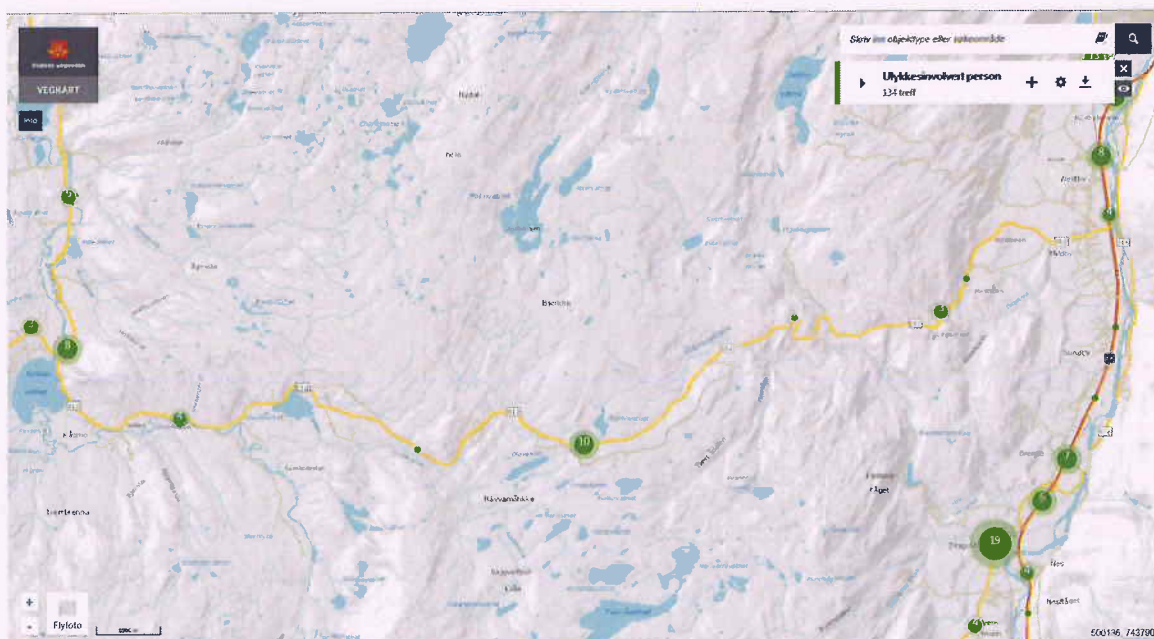
Alternativ 1 gir som nevnt den største innkorting av kjørestrekningen mellom Tuv og Misvær. Problemet er at løsningen blir veldig dyr og gir ingen besparelse i avstand for de som skal til Skjerstad. Alternativ 2 gir den korteste løsningen i retning Skjerstad men blir dyrere enn alternativ 3 hvis strekningen langs Bue skal oppgraderes. Vi tror totalt sett at alternativ 3 er den beste løsningen. Det gir mest nedkorting for de fleste med 9.6 km til Misvær og 1.7 km til Skjerstad. Det er også det billigste alternativet, og det er ikke mye dårligere enn de andre på de ikke prissatte konsekvensene. Utforming av kryssområdet og fylling ned mot sjøen må tillegges stor oppmerksomhet i en detaljfase for å redusere de negative konsekvensene for naturmiljø, landskapsbilde og kulturmiljø.

Når det gjelder deponering av massene fra tunnel, må det gjøres en egen utredning på dette temaet. Et mulig deponi kan være i grustaket på Oldereid og i Misvær, i de delene av grustaket som er tømt og der deponi ikke hindrer adgangen til gjenværende grusmasser.

## 4 Fv.812 Utbedring /tunnel Saltdalslia

### 4.1 Vegstandard og trafikksikkerhet

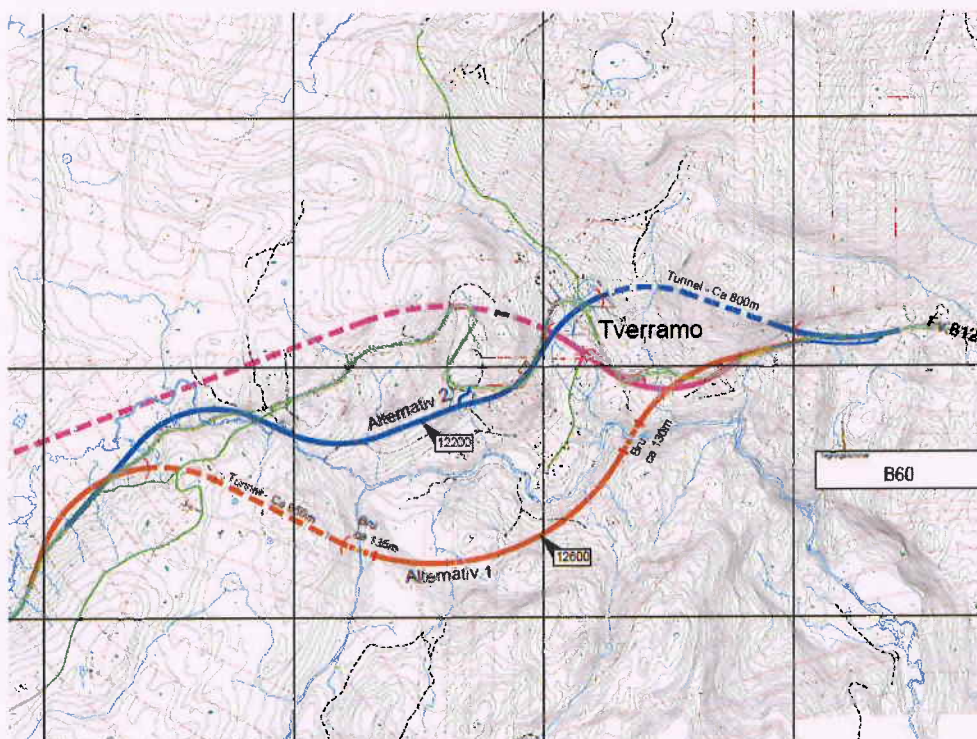
På 80 tallet ble veien fra Medby i Saltdal til platået øst for Tverråmoen utbedret. Hovedutfordringen i dette området er imidlertid stigningen ovenfor Tverråmoen. Her er det dårlig kurvatur kombinert med stigning på over 10%. Når en kommer opp på fjellet, er det noe varierende standard på veien. Generelt bør veien breddeutvides noe og forsterkes. Det er ikke gjort ytterligere vurderinger av dette i denne rapporten. Strekningen over fjellet er ikke spesielt ulykkesbelastet. De fleste personulykkene har skjedd ved parkeringsplassen oppe på fjellet



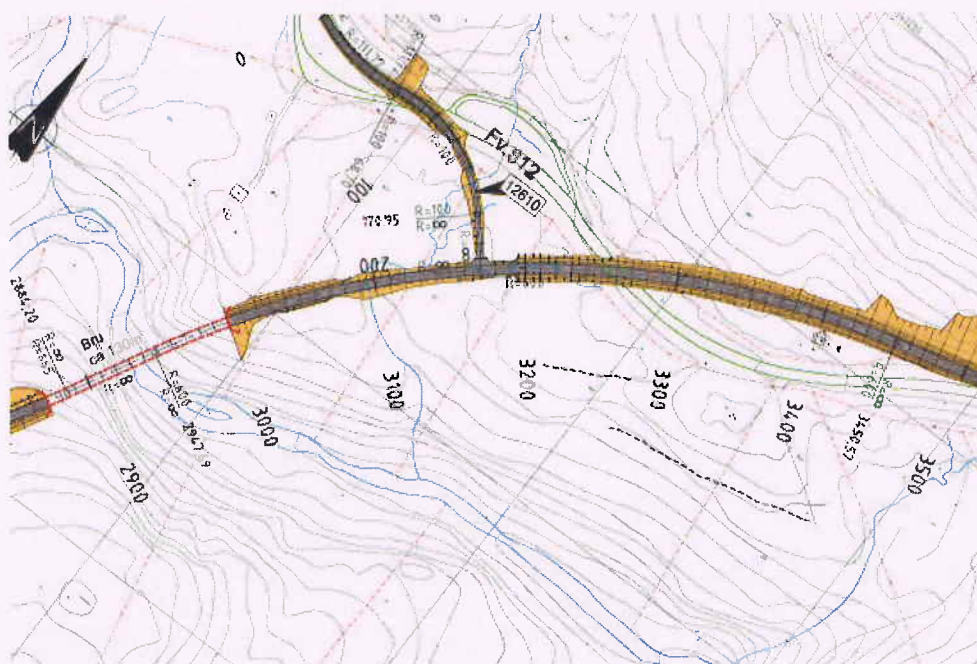
Figur 19: Ulykker med personskade

## 4.2 Alternativ 1: Vei i dagen og tunnel 850m

Alternativet (vist med orange farge på figur) krysser elva ved Tverråmoen i bru og stiger oppover lia i sørvestlig retning. Videre krysser alternativet en ny elv/bekk før det går inn i en ca 850m lang tunnel og kobler seg på eksisterende vei. Alternativet krever derved bygging av to bruer og en tunnel. Stigningen oppover lia er lagt på 8% for veg i dagen og 5% i tunnelen.



Figur 20: Alternativer ved Tverråmoen

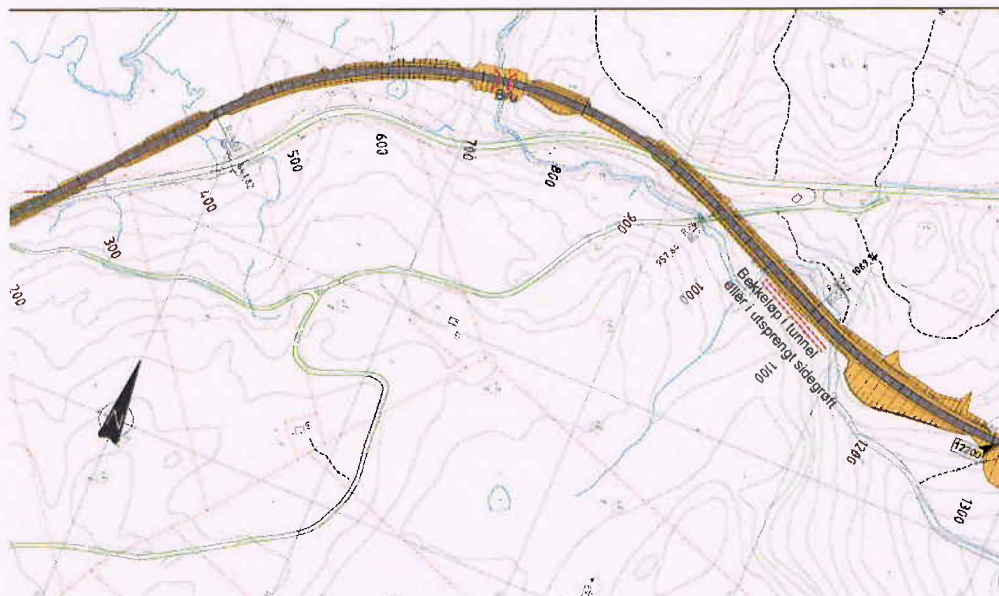


Figur 21: Alternativ 1, tilkobling til eksisterende vei

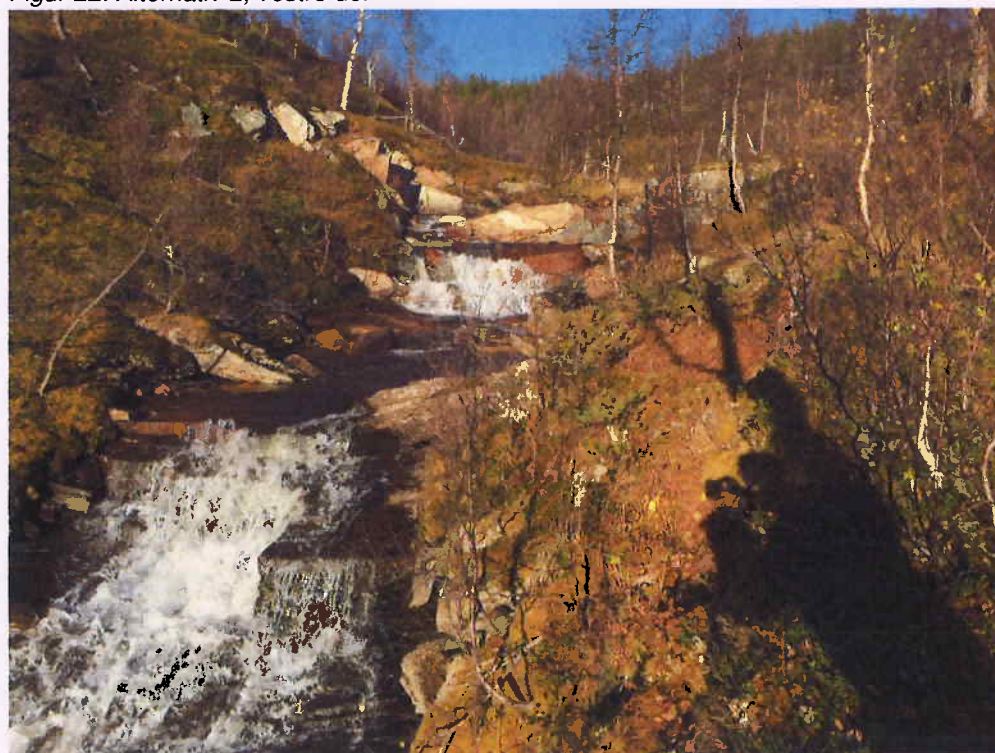


### 4.3 Alternativ 2: Vei i dagen og tunnel 800m

Alternativ 2 (blå linje på skissen ovenfor) starter oppe på platået øst for Tverråmoen og går inn i en 800m lang tunnel som kommer ut ved Skar. Videre over dalen, tangerer eksisterende vei og fortsetter opp langs lia i sørvestlig retning. Det blir en god del fyllinger i nedre del og en større fjellskjæring i profil ca 1200 (se skissen nedenfor). Alternativet krysser bekkekløft og eksisterende vei før det kobler seg på samme vei ved profil ca 300. Det er flere muligheter for tilknytning til eksisterende vei for atkomst til hytter etc. Dette er vist på tegningene.

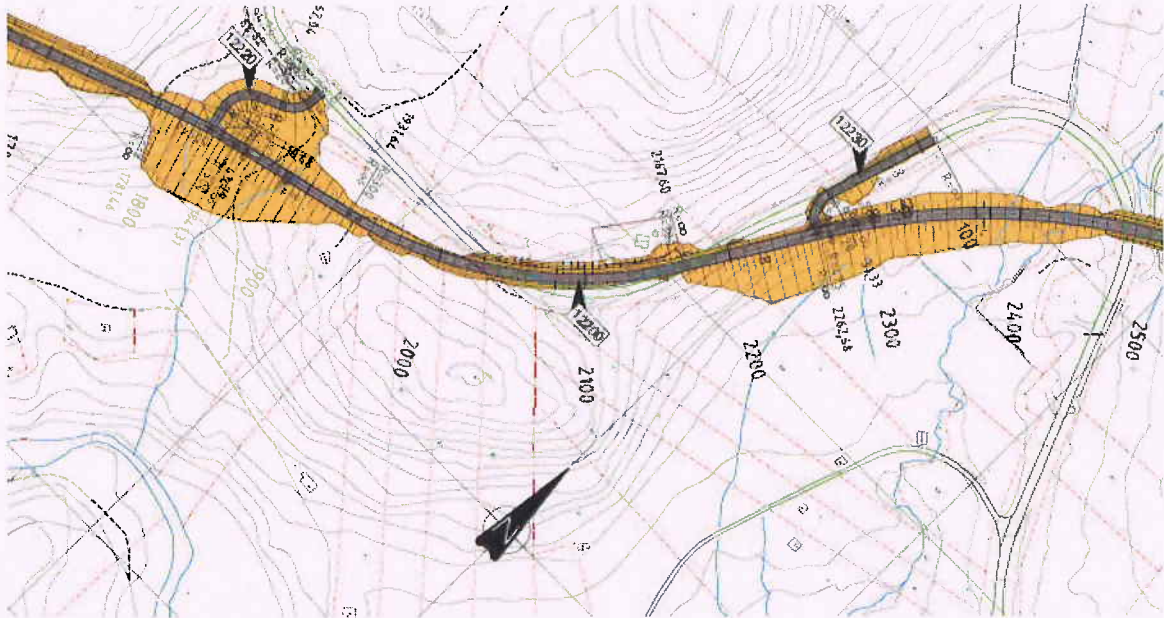


Figur 22: Alternativ 2, vestre del



Figur 23: Alternativ 2, kryssing av bekkekløft

I alternativ 2 ligger det til rette for etappevis utbygging. Øvre del fra profil 0 til profil ca 2150 kan bygges ut først siden det er det dårligste partiet. 2 hytter i dette området får veien noe nærmere men det vil være mulig å tilrettelegge slik at de kan beholdes. Stigningen oppover lia på dette alternativet er ca 8 %



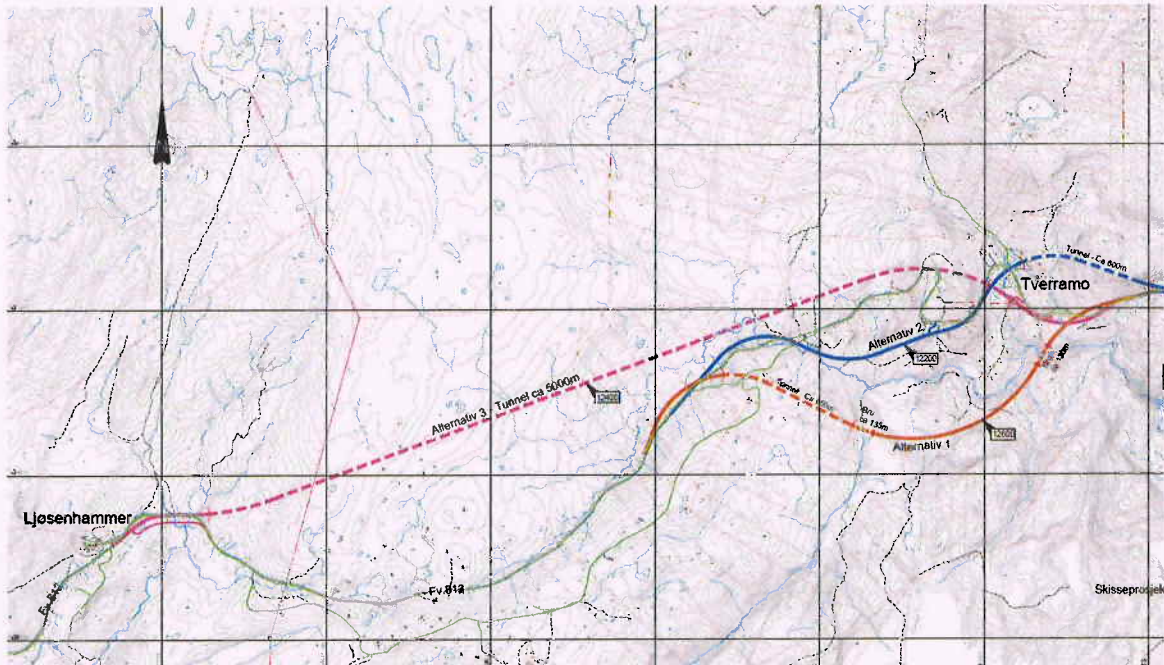
Figur 24: Alternativ 2, tilknytning til eksisterende vei



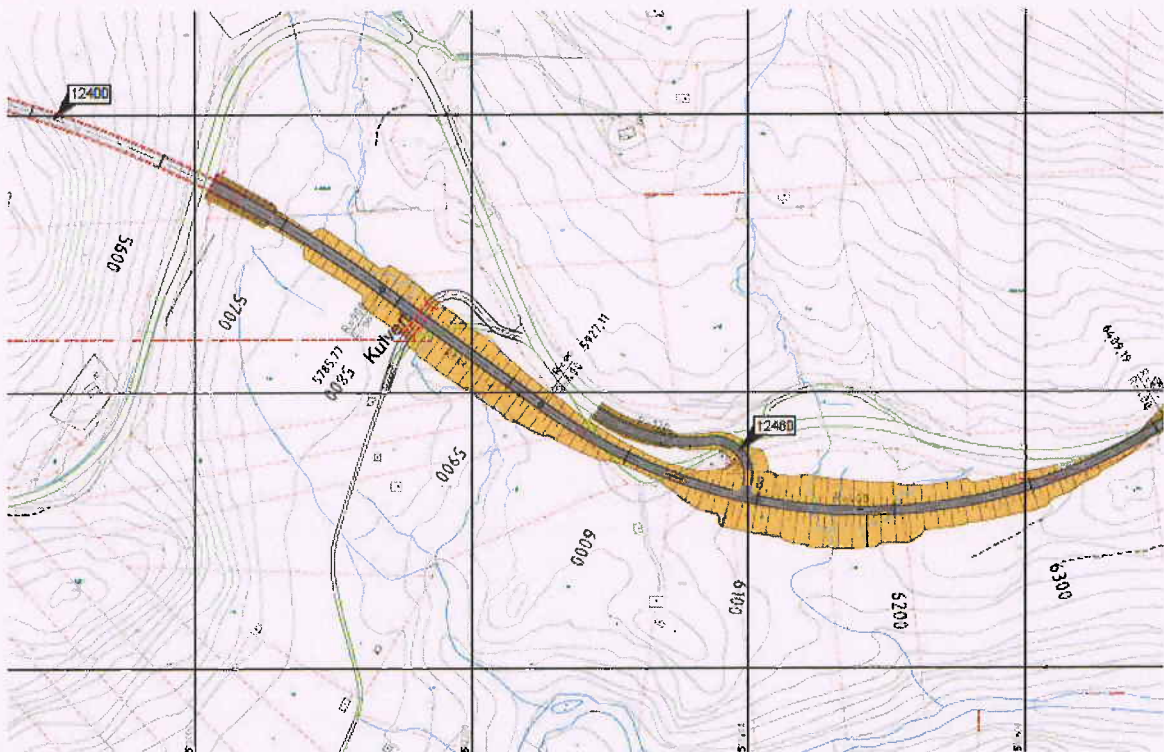
Figur 25: Alternativ 2, tilknytning til eksisterende vei

#### 4.4 Alternativ 3: Vei i dagen og tunnel 5000m

Alternativ 3 (rosa linje) går inn i tunnel under eksisterende vei Tverråmoen og kommer ut av tunnel like øst for Ljøsenhammersetra. Tunnelen er ca. 5000m lang og med en stigning på ca 4 %.

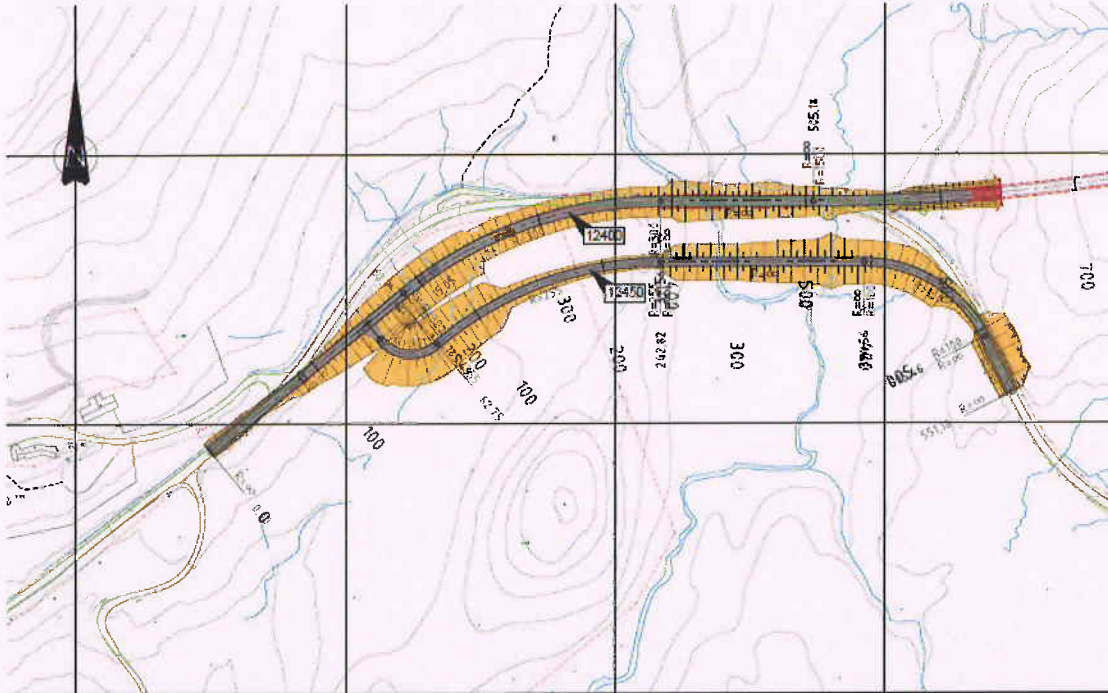


Figur 26: Alternativ 3 (rosa linje)



Figur 27: Alternativ 3, mulig kryssløsning ved Tverråmoen.

Ved Ljøsenhammer kommer tunnelen ut like øst for sætra. Kryss med eksisterende vei mellom sætra og tunnelportal.



Figur 28: Alternativ 3, mulig kryssløsning ved Ljøsenhammersætra.



Figur 29: Påhuggsområde, like øst for Ljøsenhammersætra

#### 4.5 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

Fagtema	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Referanse
Landskapsbilde	0	-	---	-	Kap. 3.2*
Naturressurs	--	+/-	+/-	--	Kap. 3.3*
Nærmiljø og friluftsliv	0	0	0	0	Kap. 3.4*
Naturmiljø	0	-	--	--	Kap. 3.5*
Kulturmiljø	0	0	0	0	Kap. 3.6*
<b>Samlet vurdering</b>	-	-	-	-	

\* Kapittel referer til bilag 3: Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

#### 4.6 Kostnader konklusjon og anbefaling

Kostnadene for de forskjellige alternativene er vist i tabellen nedenfor. Dette er et generelt vanskelig område pga terrengformasjonene på stedet. Alternativ 1 kommer best ut mht ikke-prissatte konsekvenser. Utfordringen er at det er ganske dyrt, og det kan ikke bygges ut etappevis. Alternativ 2 og alternativ 3 kommer dårligst ut mht. ikke prissatte konsekvenser. Alternativ 2 har imidlertid den fordel at det kan bygges ut etappevis, der øvre del bør prioriteres først. Alternativ 3 er veldig dyrt og selv om en bygger tunnelen, må nok eksisterende vei beholdes for atkomst til hytter og utfartsområde både sommer og vinter. Alternativ 2 løser det største problemet i dette området klart billigst og bør prioriteres. Det bør søkes avbøtende tiltak for å krysse bekkekløft mest mulig skånsomt samt anordne ny atkomst til hytter som blir berørt.

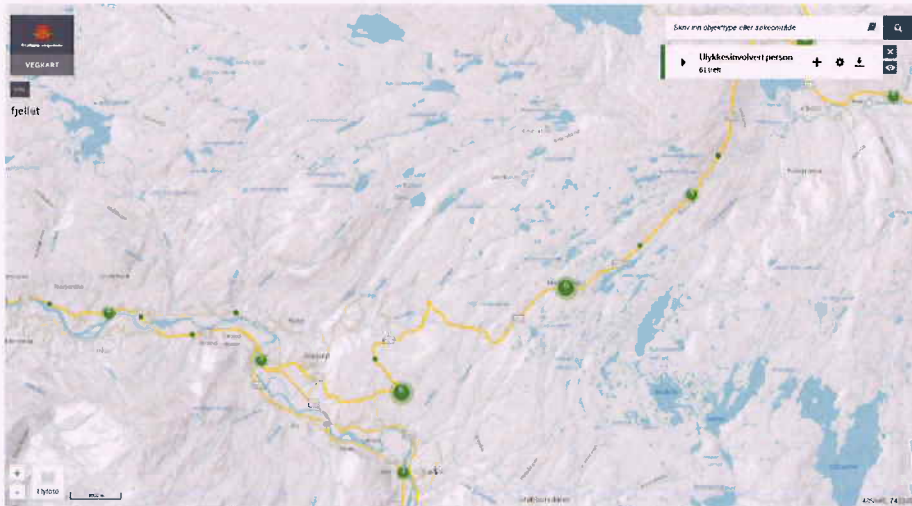
Alternativer	Kostnader i mill. kr (2015)
Saltdalslia alt 1	456
Saltdalslia alt 2 nedre	160
Saltdalslia alt 2 øvre	129
Saltdalslia alt 2 totalt	289
Saltdalslia alt 3 Tverråmoen-Ljøsenhammer	740



## 5 Fv.813 Utbedring / tunnel over Beiarfjellet

### 5.1 Vegstandard og trafiksikkerhet

På nordsiden av Beiarfjellet er veien noe smal men kurvaturen er akseptabel. Over selve Beiarfjellet ble veien utbedret for noen år siden. Utbedringen ble gjort et stykke nedover Larsoslia. Det er utarbeidet 2 alternativer for denne strekningen. Ett som oppgraderer eksisterende vei på sørsiden av fjellet, og ett alternativ med tunnel gjennom fjellet. Når det gjelder ulykker på denne strekningen, er det 3-4 punkt som utmerker seg. Ett nede ved krysset til Fv812 der det er en smal bru. Ett ved tunnelen på toppen, og ett ulykkes punkt i den knappe svingen nede i lia.



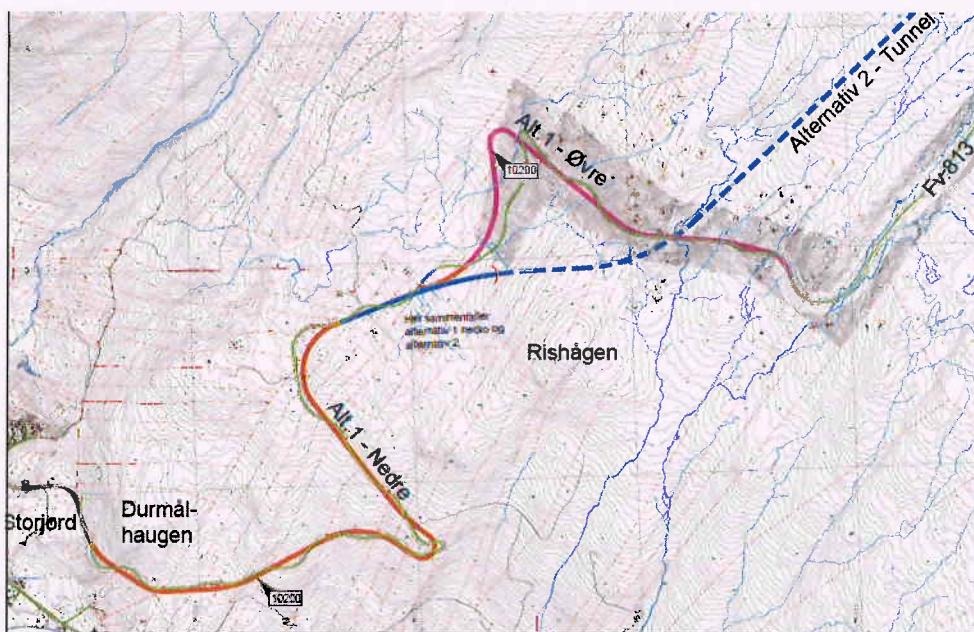
Figur 30: Registrerte ulykker med personskade.



Figur 31: Ulykkesbelastet sving i lia ovenfor Storjord

## 5.2 Alternativ 1

Alternativet er delt i to i en nedre og øvre del. Den nedre delen har dårligst standard og med størst behov for oppgradering. Øvre del har noe bedre standard, men trenger også oppgradering. Alternativet følger i hovedsak like ved eksisterende vei, men i realiteten vil det bygges ny vei da det er lite å hente i eksisterende vei pga. den dårlige geometrien. Trafikken på eksisterende vei må kunne avvikles i anleggsfasen.



Figur 32: Alternative løsninger sørsiden av Beiarfjellet

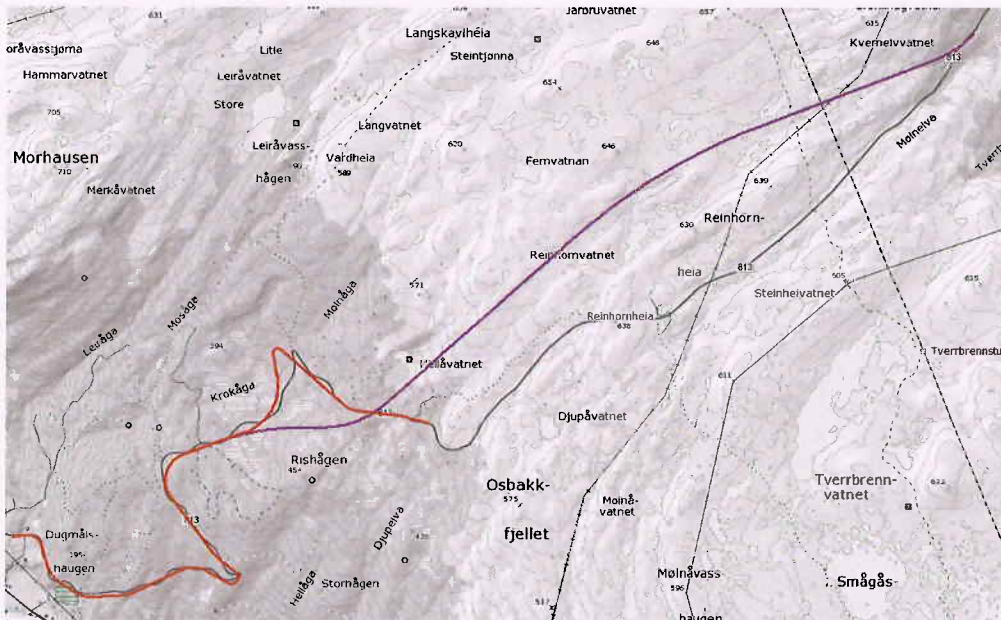


Figur 33: Nedre del i Larsoslia

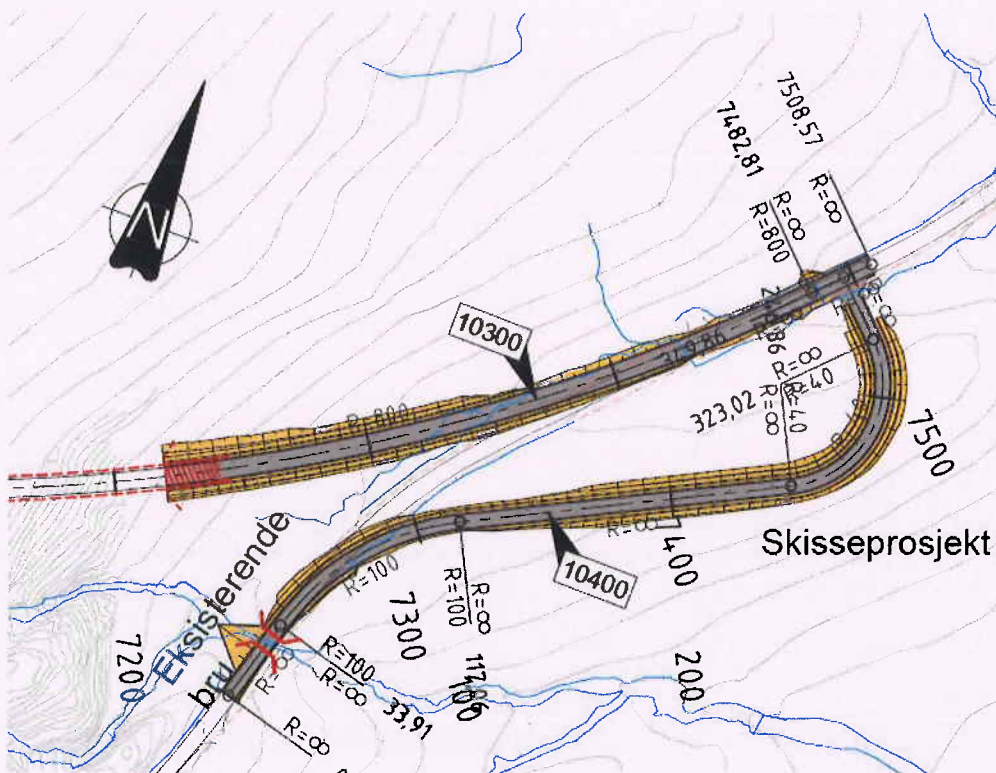


### 5.3 Alternativ 2: Tunnel ca. 6500m

Alternativ 2 er konstruert slik at det kan koble seg sammen med alternativ 1 nedre del. Tunnelen starter i nord i skoggrensen og kommer ut vest for Rishågen like ovenfor dagens bom. Tunnelen er ca 6500m lang og med en stigning på ca. 1.7 %.



Figur 34: Alternativ 2 (lilla strek)



Figur 35: Alternativ 2, kryssløsning med eksisterende vei.

## 5.4 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

Fagtema	Alternativ 0	Alternativ 1 nedre	Alternativ 1 øvre	Alternativ 2	Referanse
Landskapsbilde	0	0	--	-	Kap. 4.2*
Naturressurs	0	-	-	+	Kap. 4.3*
Nærmiljø og friluftsliv	0	0	0	0	Kap. 4.4*
Naturmiljø	0	-/--	-	-/--	Kap. 4.5*
Kulturmiljø	0	0	0	0	Kap. 4.6*
<b>Samlet vurdering</b>	0	-	-	-	

Kapittel referer til bilag 3: Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.

## 5.5 Kostnader konklusjon og anbefaling

Kostnadene for alternativene er vist i tabellen nedenfor. Når det gjelder de ikke prissatte konsekvenser, er alternativene ganske lik selv om det vil være litt vanskelig å sammenligne alternativene her. Beiarnfjellet benyttes som utfartsområde gjennom hele året, og dagens vei over fjellet må derfor opprettholdes. Alternativet med tunnel blir svært dyrt og med det trafikkgrunnlaget som er i dag, vil det nok være vanskelig å prioritere en tunnelløsning. Vi anbefaler derfor at alternativ 1 prioriteres i denne sammenheng. Nedre del bør prioriteres først siden standarden er dårligst her.

Alternativer	Kostnader i mill. kr (2015)
Beiarn alt 1 nedre	175
Beiarn alt 1 øvre	94
Beiarn alt 1, totalt	269
Beiarn alt 2	896
Beiarn alt 2 + alt 1 nedre	1 071

**KJØP AV PARSELL AV GNR. 41, BNR 30 - KLAGE PÅ VEDTAK  
SIGM. TROLI & SØNN ANS**

---

Saksbehandler: Frank R. Movik  
Arkivsaksnr.: 15/314

---

Arkiv: 611

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
50/15	Plan- og ressursutvalget	19.08.2015
56/15	Kommunestyret	11.11.2015
4/16	Plan- og ressursutvalget	28.01.2016

**Rådmannens innstilling:****Saksutredning:**

Med bakgrunn i kommunestyrets vedtak i sak 56/15 har Sigm. Troli & Sønn ANS, ved Asbjørn Troli og Torfinn Troli, oversendt brev til Beiarn kommune mottatt 04.01.16. I brevet stilles det spørsmål rundt det vilkår som er satt i vedtaket til oppsetting av skjermvegg mot Beiarn Vekst og Campingen, videre hvem som eventuelt skal bekoste slik skjermvegg.

I samråd med avsender behandles brev som klage på politisk vedtak, og legges frem som klagesak til behandling i plan- og ressursutvalget og kommunestyret.

**Vedlegg:**

- Brev fra Sigm. Troli & Sønn ANS, mottatt 04.01.16
- Brev fra Beiarn kommune til Sigm. Troli & Sønn ANS datert 13.01.16

Sigm. Troli & Sønn ANS

8114 TOLLÅ

Beiarn Kommune		
Ar.Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr. Ar
15/314	9	9/16
04 JAN 2016		
Ark.kode P	611	
Ark.kode S		
Avdeling	TEK	Saksbeh. FM
Kassasjon		Gjærding

Beiarn kommune v/teknisk avdeling

8110 MOLDJORD

Beiarn 31.12.2015

#### MELDING OM VEDTAK – SAK 56/15

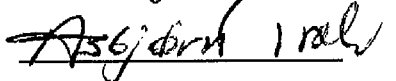
Jeg viser til Beiarn kommunes brev av 10.12.2015 vedr vedtak om erverv av tilleggsareal rundt bilverkstedet.

Selskapet aksepterer pris og tilleggsareal, men stiller seg uforstående til de vilkår som er satt for salget, d.v.s.; «at det skal settes opp skjermvegg mot BeiarnVekst og Campingen».

Det fremgår heller ikke av vedtaket hvem som eventuelt skal dekke kostnaden med oppsetting av skjermvegger, noe som er naturlig at selger tar på sin regning.

Før selskapet signerer en avtale om kjøp av tilleggsareal, ber jeg om svar på ovenstående.

Med vennlig hilsen



Asbjørn Troli

Sigm. Troli & Sønn ANS



Torfinn Troli

Sigm. Troli & Sønn ANS



**Beiarn kommune**  
**Teknisk avdeling**  
**8110 MOLDJORD**

Saksnr.: 15/314  
L.nr.: 16/148  
Vår dato: 13.01.2016

Deres dato:  
Deres ref.:  
Gradering:

Objektkode: /  
Emnekode: P 611

---

Sigm. Troli & sønn ans

8114 TOLLÅ

### **SVAR - MELDING OM VEDTAK - SAK 56/15**

Viser til Deres brev mottatt her 04.01.16, samt telefonsamtale 13.01.16.

I brev stilles det spørsmål rundt det vilkår som er satt i vedtaket om oppsetting av skjermvegg mot Beiarn Vekst og Camping. Videre fremstår det som uklart hvem som skal dekke kostnaden ved skjermvegg.

Vilkår om oppsetting av skjermvegg ble medtatt i vedtak under politiske behandling i plan- og ressursutvalget og kommunestyret. Som avtalt pr. telefon behandles Deres brev derfor som klage på politisk vedtak, og legges frem for behandling i plan- og ressursutvalget og kommunestyret.

Med vennlig hilsen  
Beiarn kommune

Frank R. Movik  
Komunalleder teknisk og eiendom

**MØTEPLAN - PLAN OG RESSURSUTVALGET 2016**

---

Saksbehandler: Karin Nordland  
Arkivsaksnr.: 16/13

---

Arkiv: 033

**Saksnr.: Utvalg**  
5/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

28. januar  
17. mars  
2. juni  
25. august  
13. oktober  
1. desember

**Saksutredning:**

Utvalgsleder har foreslått følgende dager: 28. januar, 17. mars, 2. juni, 25. august, 13. oktober og 1. desember.

Formannskap:  
3. februar  
16. mars  
1. juni  
7. september  
12. oktober  
16. november  
30. november

Kommunestyre:  
10. februar  
13. april – Årsmelding  
22. juni  
21. september  
26. oktober  
14. desember

Driftsutvalget:  
3. mars  
19. mai  
8. september  
24. november

**Bakgrunn:****Vurdering:****Vedlegg:**

**OPPSTART PLANARBEID BEITEPLAN FOR BEIARN KOMMUNE**

---

Saksbehandler: Anne Maren Wasmuth  
Arkivsaksnr.: 13/100

---

Arkiv: V17

**Saksnr.: Utvalg**  
6/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

Arbeidet med revisjon av Beiteplan for Beiarn 2018 – 2021 igangsettes snarest. Styret i Beiarn sankerlag SA er styringsgruppe for planarbeidet. Beiarn kommune har en representant i arbeidsgruppen.

Beiteplanen skal inneholde:

1. Historikk og fakta
2. Lovverk og rammer
3. Problemstillinger og utfordringer
4. Tiltaksdel
5. Kartdel

Prosess med milepæler:

1. Oppstartmøte i beiteplangruppen 26. november 2015
2. Forslag til prosess framlegges Plan og ressurs januar 2016
3. Politisk vedtak oppstart beiteplanarbeid i Plan og ressurs januar 2016
4. Prosessarbeid februar 2016 – juni 2017.
5. Høring september 2017.
6. Politisk behandling høst 2017

Fullføringsfrist med politisk behandling i *Plan og ressurs* settes til desember 2017. Planen skal refereres for kommunestyret.

Beiteplan for Beiarn 2018 – 2021 er forankret i Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2024 og Strategisk næringsplan 2016 – 2020.

**Saksutredning:**

Utmark som beite for husdyr har i generasjoner hatt stor betydning for næring og bosetting i Beiarn. Slik er det fremdeles. I Beiarn er det 17 bruk med sau og 7 med geit som aktivt bruker utmark som beitegrunnlag. I tillegg går noe storfe på nært utmarksbeite, og reindriftsnæringa har beiterettigheter i vårt område. Ca. 4000 sau og lam 1000 geit og kje og noen få storfe slippes i utmark årlig. I tillegg er Beiarn kommune en del av Saltfjellet reinbeitedistrikt med en øvre grense på 3500 rein årlig.

Beitebruksplan – hva er det? Beitebruksplanen er en systematisert presentasjon av beitearealene i kommunen og bruken av disse arealene til beiting med husdyr. Den skal dokumentere omfang og verdi av nåværende beitebruk, samt vise til historisk bruk og gi estimer for framtidig bruk. Beitebruksplanen skal ikke løse uavklarte juridiske problemstillinger, men der slike finnes, gjerne påvise disse og foreslå framtidig håndtering. Beitebruksplanen består av en tekstdel og gjerne av ulike tabeller og dataframstillinger, i tillegg til en tiltaksdel. Kart som beskriver ulike tema er en viktig del av plandokumentet.

Beitebruksplanen skal være et verktøy for framtidig, rasjonell beitebruk. Formålet med en slik plan er å dokumentere beitebruken slik den drives, bidra til å synliggjøre verdiskapingen denne virksomheten står for og skape grunnlag for en god og oppdatert forståelse for beitenæringa hos politikere, forvaltning og samfunnet omkring. Forståelse for flerbruk av utmarka, samt regler og ambisjoner for beitebruken, kan også være et mål med utarbeidelsen av planen.

Beiarn har lang tradisjon for utnyttelse av utmarksressurser gjennom beitebruk. Samtidig er utmarksbruken i endring. Andre interessegruppers bruk av utmark kan ofte komme i konflikt med tradisjonell utnyttelse av utmarksressursene. For å sikre beitebruken i utmarka i fremtiden, er det derfor viktig at denne ressursutnyttelsen får sin rettmessige plass i den fremtidige arealplanleggingen.

En beitebruksplan kan videre legge grunnlag og premisser for kommunenes øvrige planlegging. Dermed kan en forutse arealkonflikter tidlig i planarbeidet, i stedet for å måtte foreta enkeltvurderinger etter hvert som konfliktene oppstår. Beitebruksplanen vil således være et nyttig redskap i kommunens planarbeid, samt i forbindelse med andre politiske beslutninger som berører utmarksområdene og bruken av utmarksressursene. Videre bør det være et grunnleggende mål å finne praktiske løsninger på de problem og uklarheter som kan oppstå med hensyn til beitebruken.

En beitebruksplan bør:

- Synliggjøre behovet for å sikre den lokale beitebruken og bruken av beiteressursene i fremtiden
- Synliggjøre verdiene som utmarka representerer
- Dokumentere verdien av utmarksbeitingen i dag
- Synliggjøre felles interesser og konflikter i utmarka
- Foreslå konkrete tiltak som styrker beitebruk og reduserer konflikter

### **Vurdering:**

Den 26. november avholdt næringa oppstartmøte i beiteplanarbeid. Arbeidet er et samarbeid mellom Beiarn beitelag SA, Leiråmo felleseter, Beiarn sau- og geitalslag, Beiarn landbrukslag, Saltfjellet reinbeitedistrikt og Beiarn kommune. Med bakgrunn i beiteplanens intensjon, ønskes den forankret både politisk og administrativt i Beiarn kommune. Det er



derfor viktig at det fattes et politisk vedtak både ved oppstart av arbeidet, og at ferdig plan vedtas politisk.

Beiteplan for Beiarn kommune vil ligge som en temaplan under Strategisk Næringsplan, men forankringen ligger i Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2014 punkt 8.2 Næringsutvikling: Landbruk og reindrift:

*Beiarn kommune har som mål å utnytte landbrukets ressurser og produksjonsmuligheter på en bærekraftig og miljømessig forsvarlig måte. Strategi: Sikre de aktive gårdbrukernes og reindriftens produksjonsgrunnlag. Gjennom arealplanen skal det utarbeides en oversikt over kjerneområder for landbruk.*

Beiteplan for Beiarn vil således direkte komme i inngrep med Arealplan.

Ved å gi Beiteplanen status temaplan forenkles planprosessen betydelig. Planen høres i de naturlige organer før endelig politisk behandling av utvalget Plan og ressurs. Planen skal refereres i Kommunestyret.

Beiarn beitelag SA har fått tilsagn om tilskudd til utarbeidelse av beiteplan for Beiarn kommune fra Fylkesmannen i Nordland, kr. 52 500. Fullføringsfrist er satt til 31. desember 2017. Det kan søkes om ytterligere tilskudd fra Beiarn kommune. En slik søknad vil bli vurdert ut fra relevans for saken og kommunens økonomi.

Ny beiteplan skal erstatte eksisterende beiteplan fra 1999.

Beiteplanen skal inneholde:

6. Historikk og fakta
7. Lovverk og rammer
8. Problemstillinger og utfordringer
9. Tiltaksdel
10. Kartdel

Prosess med milepæler:

7. Oppstartmøte i beiteplangruppen 26. november 2015
8. Forslag til prosess framlegges Plan og ressurs januar 2016
9. Politisk vedtak oppstart beiteplanarbeid i Plan og ressurs januar 2016
10. Prosessarbeid februar 2016 – juni 2017.
11. Høring september 2017.
12. Politisk behandling høst 2017



**MOTORFERDSEL I UTMARK - BARMARK - § 6 - BJØRN SANDMO**

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
 Arkivsaksnr.: 16/12

Arkiv: K01

**Saksnr.: Utvalg**  
 7/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
 28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

Bjørn Sandmo gis dispensasjon for bruk av ATV på barmark til egentransport fra Sørvik til Sandmoen med hjelp av sjåfør som skal føre ATV-en. Sjåførene skal være eierens sønner.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Dispensasjonen gis fram til 31.12.2020.
- Trase: Etter veg fra Sørvik til hytte på Sandmoen.
- Kjøring i tidsrommet kl. 23.00 – 07.00 er ikke tillatt.
- Sjåførenes navn: Svein Inge Sandmo, Jan Roar Sandmo og Bjørnar Sandmo

Denne dispensasjon, samt grunneiers tillatelse skal følge kjøretøyet.

Vedtaket har hjemmel i Forskrift for motorkjøretøy i utmark etc. §§ 6 og 7.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldslovens §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trase ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

**Saksutredning/Bakgrunn:**

Bjørn Sandmo, Saltstraumen søker om dispensasjon fra forskrift om motorferdsel i utmark pga funksjonshemming. Kjøringen skal skje etter en gammel veg fra Sørvika til Sandmoen. Transportavstanden er ca 3 km. Det søkes for en periode på tre år.

På Sandmoen er det 8-10 fraflyttede bruk som nå brukes til fritidsformål og det er i tillegg utskilt noen få hyttetomter. De fleste benytter ATV inn til gården og grunneierne i Sørvik har gitt tillatelse til denne motorferdselen.

**Vurdering:**

Etter motorferdselsforskriftens § 6 kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorisert transport etter søknad når det foreligger "særlige grunner". Det er bare adgang til å gi dispensasjon i spesielle tilfeller, jf. begrepet "særlige grunner". Ved vurderingen av om "særlige grunner" foreligger, vil det være av betydning om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleskjøring.

Er kravet til "særlige grunner" oppfylt, vil det bero på et fritt forvaltningsmessig skjønn om det skal gis tillatelse. Skjønnsvurderingen innebærer en helhetsvurdering av saken i lys av lovens

formål, hvor behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper som ferdselen kan forårsake.

Bestemmelsen skal brukes ved særlige behov for transport. Dispensasjoner skal alltid begrenses i antall turer med unntak av funksjonshemmede som kan kjøre et ubegrenset antall turer til egen hytte når transporten skjer etter opparbeidet skogsbil- og traktorveier som er egnet til formålet. Transport i område uten veg skal normalt ikke tillates og det skal legges særlig vekt på å ikke etablere nye kjørespor i fjellet. Antall turer begrenses til maks tjuufem (25) turer på barmark per sesong. Antall turer settes ut fra en samlet vurdering på hvilke belastningstrykk den omsøkte traseen vil tåle over tid per sesong. Kjøretøyer som kan benyttes er 4/6-hjuls terrengmotersykkel, eventuelt kjøretøyer som kan sannsynliggjøres gi mindre kjøreskader som for eksempel lett landbrukstraktor med firhjulsdrift. I unntakstilfeller kan tyngre kjøretøy benyttes. Kjøretøytype skal oppgis i søknad. Eksempler på barmarkskjøring kan være:

- Transport av bagasje, utstyr til egen hytte, når transporten kan skje etter opparbeidet vei veg.
- Transport av ved og tømmer utenom landbruksnæring.
- Transport i samsvar med godkjent byggetillatelse.
- Transport i forbindelse med vedlikehold på hytter kan gis, men skal fortrinnsvis gjennomføres på snødekt mark med snøscooter.

Opplistingen over er ikke uttømmende

**I følge MD's rundskriv T – 6/09 skal søknader om motorferdsel i utmark skal også vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8 – 12:**

**Naturmangfoldlovens § 7. (prinsipper for offentlig beslutningstaking §§ 8 – 12)**

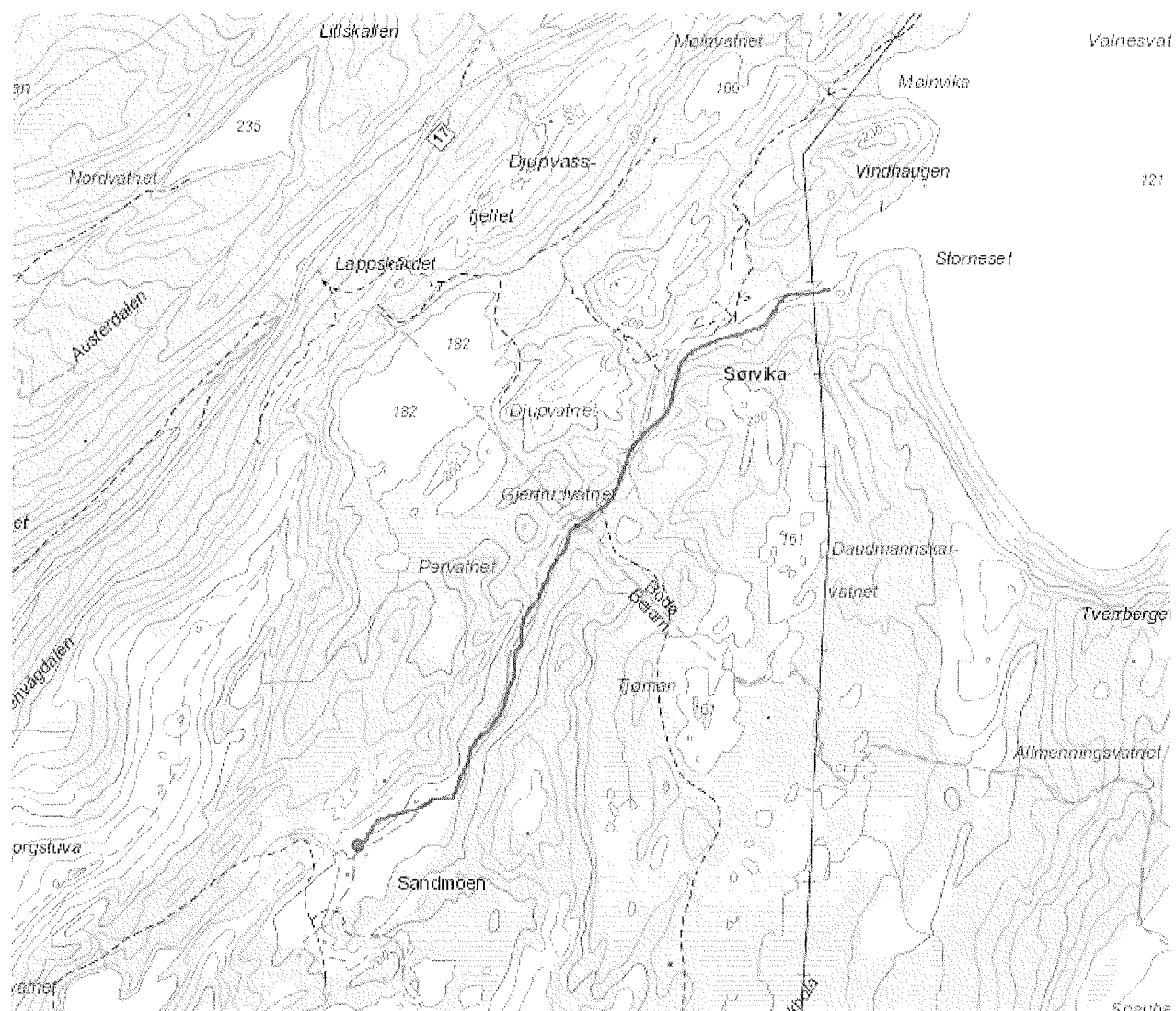
Kunnskapsgrunnlaget (§ 8), føre- var prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10):

Det foreligger ikke opplysninger i registrer (artsdatabanken, naturbase) eller kartfestet informasjon på temakart som omhandler arter, naturmiljø, naturtyper og biologisk mangfold, som tilsier at søknaden kan komme i konflikt med slike interesser på den aktuelle kjøretrasé, verken direkte eller i umiddelbar nærhet. Det er ikke rapportert hendelser, skader eller forstyrrelser i forhold til naturmiljø eller biologisk mangfold fra tidligere års motorferdseltrafikk etter omsøkte kjøretrasé. Kjøretraséen er benyttet som fast trase over lengre tid, og er fastlagt i samråd med brukerinteresser og grunneier.

En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskaplig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trase ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfoldet og økosystem.

Naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 vurderes som ikke relevante i denne saken

**Vedlegg:**  
**Kartutsnitt med inntegnet kjøretrase**



## MOTORFERDSEL I UTMARK - §5A - TRONES GRUNNEIERLAG V/ TROND SOLÅS OG GUNNAR SKOGLUND

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
Arkivsaksnr.: 15/626

Arkiv: K01

**Saksnr.: Utvalg**  
8/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

### Rådmannens innstilling:

Trones grunneierlag v/Trond Arne Solås og Gunnar Skoglund gis dispensasjon for transport av materiell og utstyr i forbindelse med grunneierlagets næringsvirksomhet, jf. § 5a i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Dispensasjonen gjelder for årene 2016 – 2019.
- På barmark skal kjøring bare skje etter opparbeidet skogsbil/traktorveg, beskrivelse: Langs skogsbilvei til parkingsplass på Øverlia, Gnr 41/6, videre over Troåga og opp til Lille jordbru langs opparbeidet traktorvei. Gnr 40/1 og frem til gapahuken.
- På snødekt mark skal transport fortrinnsvis gå etter etablerte løyper.
- Det er ikke tillatt å kjøre mellom kl. 23.00 og 07.00.
- Kjøring med snøscooter er ikke tillatt i etter 15. mai.
- Det skal tas hensyn til mennesker og naturmiljø.
- Dispensasjonen skal medbringes og forevises ved kontroll.
- Mislighold av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den samt endrede forutsetninger i regelverket kan føre til inndragning.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldslovens §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskaplig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdselen ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

### Saksutredning/Bakgrunn:

Etter Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, § 5a kan det gis tillatelse til bruk av motorkjøretøy til transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Som utmarksnæring regnes drift av utleiehytter, næringsmessig høsting av naturgoder, turist- og reiselivsnæring, leting og undersøkelse av mineralske ressurser mv., forutsatt at virksomheten er registrert i Enhetsregisteret og har en årlig momspliktig inntekt.

**Det er bare transport av materiell og utstyr som kan tillates; alminnelig persontransport kan ikke tillates. På barmark kan det bare kjøres etter opparbeidede veg angitt i vedtaket.**

### Vurdering:

Trones grunneierlag er et etablert grunneierlag som har drevet næringsvirksomhet over lengere tid. Det legges til grunn at grunneierlaget har en årlig omsetning som overstiger momspiktig omsetning. Inntektene er i hovedsak relatert til laksefiske, men laget driver også med tilrettelegging for bruk av hele utmarka.

**Naturmangfoldlovens § 7. (prinsipper for offentlig beslutningstaking §§ 8 – 12)**

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8), føre- var prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10):

Det foreligger ikke opplysninger i registre (artsdatabanken, naturbase) eller kartfestet informasjon på temakart som omhandler arter, naturmiljø, naturtyper og biologisk mangfold, som tilsier at søknaden kan komme i konflikt med slike interesser på de aktuelle kjøretraséene, verken direkte eller i umiddelbar nærhet. Det er ikke rapportert hendelser, skader eller forstyrrelser i forhold til naturmiljø eller biologisk mangfold fra tidligere års motorferdseltrafikk.

En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskaplig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte traséer ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfoldet og økosystem.

Naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 vurderes som ikke relevante i denne saken

**Vedlegg:**

## MOTORFERDSEL I UTMARK § 6 - BEIARN SNØSCOOTERKLUBB - MERKING OG VEDLIKEHOLD AV ISFISKELOØPA

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
Arkivsaksnr.: 15/587

Arkiv: K01

**Saksnr.:** Utvalg  
9/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

### Rådmannens innstilling:

Beiarn Snøscooterklubb v/ leder Jan Steen (løypeansvarlig) gis tillatelse til å foreta preparering av isfiskeløypa fra Trones til Kvalvatnet etter trase beskrevet i forskrift gitt av fylkesmannen i Nordland. Tillatelsen kan bare benyttes av medlemmer av BSSK, etter nærmere avtale med Jan Steen (løypeansvarlig).

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Det kan benyttes inntil fire (4) snøscootere pr. tur.
- Hver fører skal ha et eksemplar av denne tillatelsen tilgjengelig og framvise den på forespørsel ved kontroll av politi/naturoppsyn.
- Kjøring i tidsrommet kl. 23.00 – 07.00 er ikke tillatt.
- Merking skal være slik at minst to merker er synlig ved ethvert punkt i løypa. Løypa skal legges utenom frosset vann eller partier med rasfare. Det skal settes opp informasjonstavle ved løypas begynnelse og slutt som informerer om løypetrase og krav til brukere av fiskeløypa.
- Løypa skal merkes med tydelig rød farge.
- Over skoggrensen skal det merkes for hver 20. meter.
- Det skal ikke kjøres nærmere enn 200m fra vannkanten av Kvalvatnet.
- Preparering og vedlikehold skal foregå etter beskrivelse tilsendt Beiarn kommune i brev av 07.12.2015.

Vedtaket er hjemlet i motorferdsloven §§ 6 og 7.

### Saksutredning/Bakgrunn:

Det søkes av Beiarn snøscooterklubb om å kunne påta seg ansvaret som kommunen har i henhold til Forskrift om løype for kjøring med snøscooter til Kvalvatnet, Beiarn kommune, Nordland med merking og vedlikehold av isfiskeløypa fra Trones turistsenter til Kvalvatnet.

### Vurdering:

Beiarn kommune har i henhold til Forskrift om løype for kjøring med snøscooter til Kvalvatnet, Beiarn kommune, Nordland ansvaret for merking og vedlikehold av isfiskeløypa fra Trones Turistsenter til Kvalvatnet.

Dette arbeidet kan kommunen ikke fullt ut påta seg av kapasitetshensyn. Det har derfor hvert Trones grunneierlag ved Arvid Troli som har påtatt seg ansvaret på Beiarn kommune sine vegne. Denne ordningen har fungert bra for begge parter i samarbeidet.

Det er fra grunneierlaget sin side nå gitt tillatelse til Beiarn Snøscooterklubb til å påta seg ansvaret for preparering og vedlikehold av isfiskeløypa fra 2015/2016 sesongen.



For Beiarn kommune sin side er det viktig at andre kan påta seg ansvaret i og med at kommunen ikke kan stå for drift av løypa selv.

BSSK søker om å få bruke 4 snøscootere per preparering/vedlikeholdsrunder etter beskrivelse av gjennomføring av preparering og vedlikehold under:

Til oppkjøring og merking av løypa brukes fire scootere. Scooter en, to, og tre kjører først og lager spor, deretter følger scooter fire med slodd og jevner ut løypa. Løypa er nå klar til merking og to scootere merker fra skoggrensen og opp til kvalvatnet, mens de to andre merker nedover lia til løypas startpunkt ved Beiarn Turistsenter. Preparering av løypa utover vinteren vil bli foretatt etter behov. Løypeansvarlig vil være undertegnede.

Beiarn kommune ser ingen problemer med at snøscooterklubben påtar seg dette ansvaret.

Det søkes som sagt om fire snøscootere per tur. Det vil ved vedtak bli skrevet ut 4 underskrevne eksemplarer. Hver snøscooter som deltar på preparering og vedlikehold skal ha et eksemplar som følger snøscooteren. Misbruk av tillatelsene kan føre til stenging av isfiskeløypa.

**Vedlegg:**

**MOTORFERDSEL I UTMARK - § 6 - KJELL ANTONSEN**

---

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
Arkivsaksnr.: 16/21

---

Arkiv: K01

**Saksnr.: Utvalg**  
10/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

Kjell Antonsen gis dispensasjon til å foreta 15 årlige turer til transport av materiell og utstyr med snøscooter i forbindelse med innvendig restaurering på hytta ved Grønåsvatnet. Dispensasjonen er gyldig til og med 15. mai 2017

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Dispensasjonen kan benyttes av Kjell Antonsen, John Arvid Antonsen og Espen Antonsen.
- All kjøring skal foregå hensynsfullt overfor mennesker, vilt og naturmiljøet.
- Det skal føres kjørebok for hver tur før turen tar til med påføring av dato og signatur av sjåfør. Kjørebok for sesong 2015/2016 og 2016/2017 følger med vedtak.
- Trase: Fra Selfors etter skogsveg/sti opp til Kobbåvatnet, langs/over Grånåsfjellet og ned til hytta ved Grønåsvatnet. Godkjent trase er inntegnet på kart på baksiden.
- Kjøring i tidsrommet kl. 23.00 – 07.00 er ikke tillatt.
- Denne dispensasjon, samt grunneiers tillatelse skal følge kjøretøyet.

Vedtaket har hjemmel i Forskrift for motorkjøretøy i utmark etc. §§ 6 og 7.

**Saksutredning/Bakgrunn:**

Kjell Antonsen søker om dispensasjon til å få foretatt oppkjøring av materiell og utstyr i forbindelse med innvendig restaurering til hytte ved Grønåsvatnet med snøscooter. Eiere av hytta er Kjell Antonsen og hans bror John Arvid Antonsen.

**Vurdering:**

Etter motorferdselsforskriftens § 6 kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorisert transport etter søknad når det foreligger "særlige grunner". Det er bare adgang til å gi dispensasjon i spesielle tilfeller, jf. begrepet "særlige grunner". Ved vurderingen av om "særlige grunner" foreligger, vil det være av betydning om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleskjøring.

Er kravet til "særlige grunner" oppfylt, vil det bero på et fritt forvaltningsmessig skjønn om det skal gis tillatelse. Skjønnsvurderingen innebærer en helhetsvurdering av saken i lys av lovens formål, hvor behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper som ferdsele kan forårsake.

Hytten det her er snakk om å foreta oppkjøring av materiell til eies av mer enn en eier og kan derfor ikke behandles etter motorferdselsforskriftens § 5 bokstav c, Kjøring til egen hytte.

Slik fagleder vurderer det tilrådes det å gi dispensasjon til kjøring av materiell og utstyr i forbindelse med innvendig restaurering på hytte ved Grønåsvatnet.

15 årlige turer vurderes til å dekke behovet for transport av materiell og utstyr i forbindelse med restaurering. En toårig dispensasjon skal holde til formålet det her omsøkes om.

**Naturmangfoldlovens § 7. (prinsipper for offentlig beslutningstaking §§ 8 – 12)**

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8), føre- var prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10):

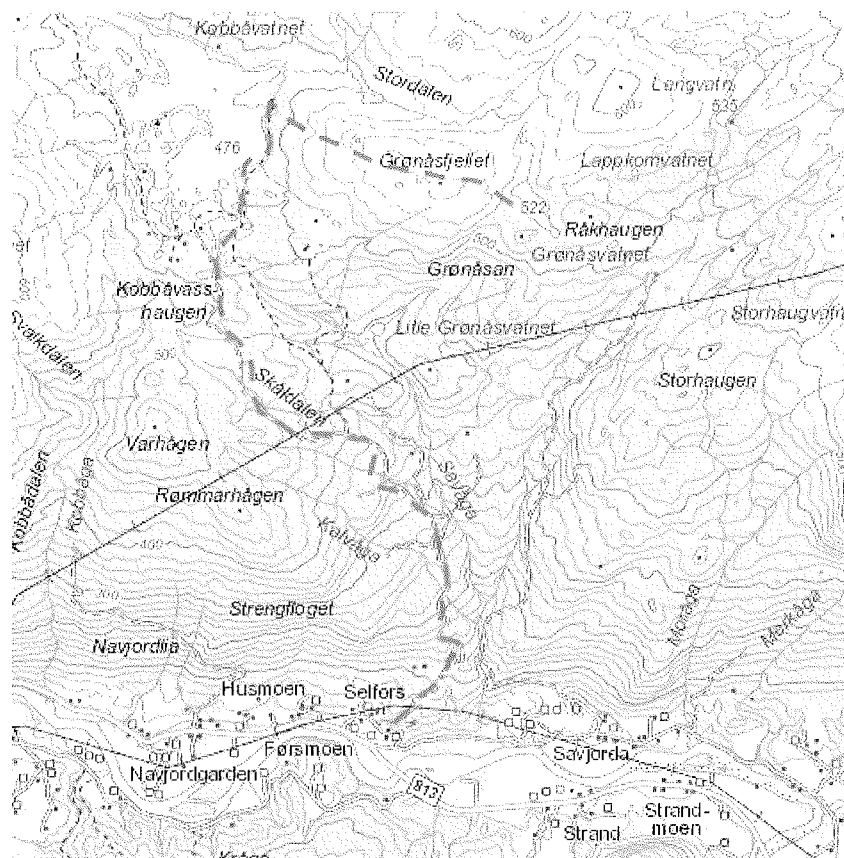
Det foreligger ikke opplysninger i registrer (artsdatabanken, naturbase) eller kartfestet informasjon på temakart som omhandler arter, naturmiljø, naturtyper og biologisk mangfold, som tilsier at søknaden kan komme i konflikt med slike interesser på den aktuelle kjøretrasé, verken direkte eller i umiddelbar nærhet. Det er ikke rapportert hendelser, skader eller forstyrrelser i forhold til naturmiljø eller biologisk mangfold fra tidligere års motorferdselstrafikk etter omsøkte kjøretrasé. Kjøretraséen er benyttet som fast trase over lengre tid, og er fastlagt i samråd med brukerinteresser og grunneier.

En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trase ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfoldet og økosystem.

Naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 vurderes som ikke relevante i denne saken

**Vedlegg:**

**Kart med godkjent trase**



2016

Dato	Signatur

2017

Dato	Signatur

**MOTORFERDSEL I UTMARK - § 6 BARMARK - AKSEL SKOGLUND**

---

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
Arkivsaksnr.: 15/570

---

Arkiv: K01

**Saksnr.: Utvalg**  
11/16 Plan- og ressursutvalget

**Møtedato**  
28.01.2016

**Rådmannens innstilling:**

Aksel Skoglund gis dispensasjon til å påta seg kjøreoppdrag etter skogsbil/traktorvei fra egen bolig etter opparbeidet vei til hytter i hyttefeltet på Larshaugnes. Det gis tillatelse til 25 årlige turer.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Dispensasjonen er personlig og kan ikke benyttes av andre.
- Trase: Fra egen bolig etter skogsveg fram til hyttefelt ved Larshaugnes. Kart med trase medfølger som vedlegg til vedtaket.
- All kjøring skal foregå etter opparbeidet skogsbil/traktorvei.
- All kjøring skal dokumenteres i kjørebok/oppdragsliste som skal leveres inn til Beiarn kommune ved dispensasjonens slutt. Kjørebok/oppdragsliste medfølger vedtaket som vedlegg.
- All kjøring skal foregå med ATV eller lett traktor.
- Kjøring i tidsrommet kl. 23.00 – 07.00 er ikke tillatt.
- Tillatelsen er gyldig til 31.12.2017
- Denne dispensasjon, samt grunneiers tillatelse skal følge kjøretøyet.

Vedtaket har hjemmel i Forskrift for motorkjøretøy i utmark etc. §§ 6 og 7.

**Saksutredning/Bakgrunn:**

Aksel Skoglund søker om dispensasjon til å kunne påta seg kjøreoppdrag for hytteeiere i hyttefeltet Larshaugnes etter opparbeidet skogsveier i området.

Det er opprettet et ganske betydelig (20+ hytter) hyttefelt på Larshaugnes og lenger opp i lia. Dette er hytter av en god standard som nå og i fremtiden vil trenge tilførsel av alt fra materiell, bagasje og utstyr.

**Vurdering:****Lovens vilkår**

Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og

- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er "unntakstilfeller", "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring" og "som ikke kan dekkes på annen måte" beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Det er ønskelig fra kommunen sin del at motorferdsel av større ting, vedlass, ovner m.m. skjer på vinterføre med snøscooter.

Det vil etter en helhetlig vurdering være fordelaktig at en lokal som bor i området kan påta seg kjøring på barmark mot betaling i form av leiekjøring på barmark. Dette for å holde søknadsmengden for området på et minimum.

I kommunale retningslinjer for behandling av motorferdselsaker heter det for barmarkskjøring at *Bestemmelsen skal brukes ved særlige behov for transport. Dispensasjoner skal alltid begrenses i antall turer med unntak av funksjonshemmede som kan kjøre et ubegrenset antall turer til egen hytte når transporten skjer etter opparbeidet skogsbil- og traktorveier som er egnet til formålet. Transport i område uten veg skal normalt ikke tillates og det skal legges særlig vekt på å ikke etablere nye kjørespor i fjellet. Antall turer begrenses til maks tjuefem (25) turer på barmark per sesong. Antall turer settes ut fra en samlet vurdering på hvilke belastningstrykk den omsøkte traseen vil tåle over tid per sesong. Kjøretøyer som kan benyttes er 4/6-hjuls terrengmotorsykkel, eventuelt kjøretøyer som kan sannsynliggjøres gi mindre kjøreskader som for eksempel lett landbrukstraktor med firhjulsdrift. I unntakstilfeller kan tyngre kjøretøy benyttes. Kjøretøytype skal oppgis i søknad. Eksempler på barmarkskjøring kan være:*

I følge MD's rundskriv T – 6/09 skal søknader om motorferdsel i utmark skal også vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8 – 12:

#### **Naturmangfoldlovens § 7. (prinsipper for offentlig beslutningstaking §§ 8 – 12)**

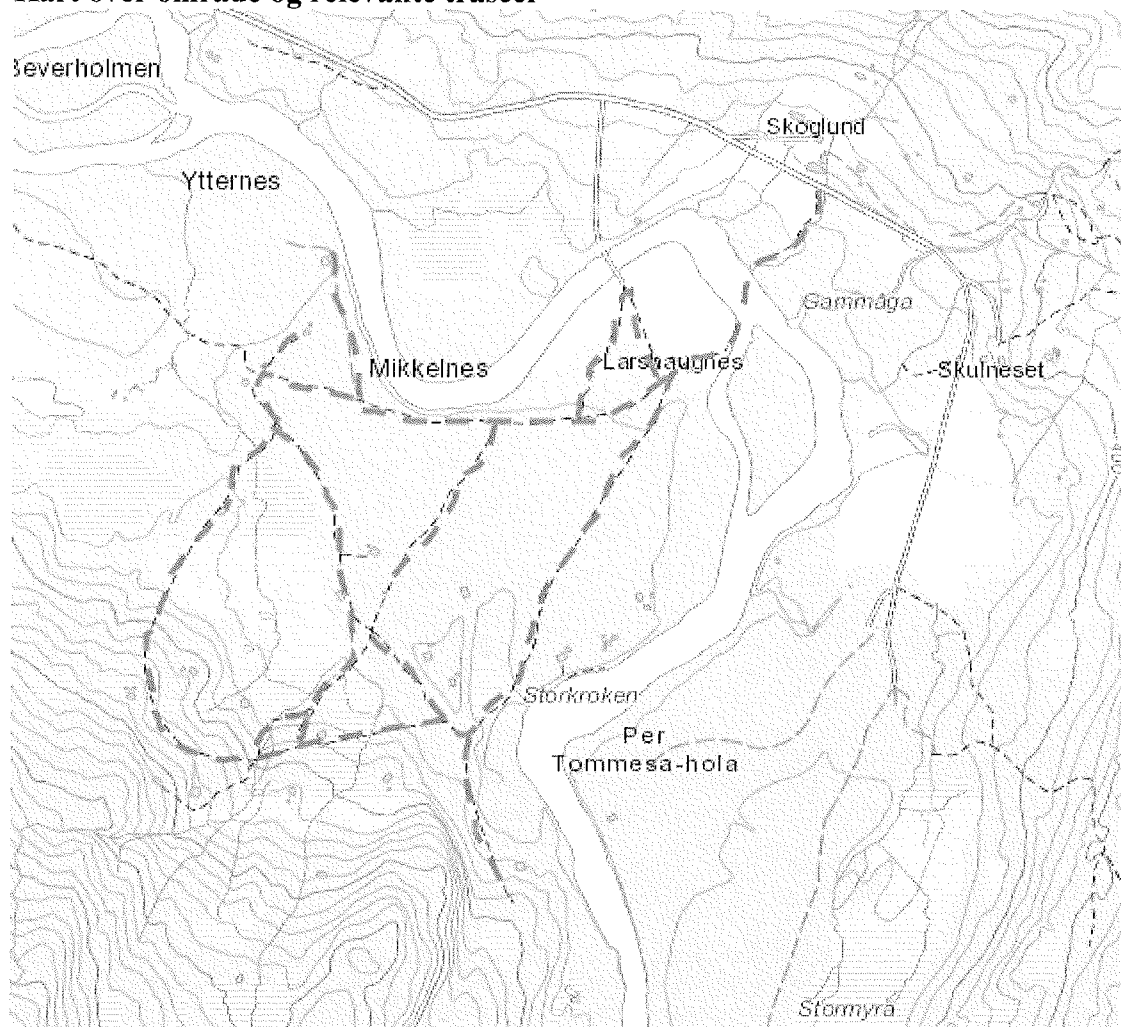
Kunnskapsgrunnlaget (§ 8), føre- var prinsippet (§ 9), økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10):

Det foreligger ikke opplysninger i registrer (artsdatabanken, naturbase) eller kartfestet informasjon på temakart som omhandler arter, naturmiljø, naturtyper og biologisk mangfold, som tilsier at søknaden kan komme i konflikt med slike interesser på den aktuelle kjøretrasé, verken direkte eller i umiddelbar nærhet. Det er ikke rapportert hendelser, skader eller forstyrrelser i forhold til naturmiljø eller biologisk mangfold fra tidligere års motorferdselstrafikk etter omsøkte kjøretrasé.

En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trase ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skade på naturmiljøet, naturmangfoldet og økosystem.

Naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 vurderes som ikke relevante i denne saken

**Vedlegg:**  
**Kart over område og relevante traseer**





## SØKNAD OM TILSKUDD FRA VILTFONNDET TIL KURS I PARTERING OG VIDEREFØREDLING AV ELG

Saksbehandler: Edvard Emblem Lund  
Arkivsaksnr.: 15/298

Arkiv: K46

### Saksnr.: Utvalg

81/15 Plan- og ressursutvalget  
12/16 Plan- og ressursutvalget

### Møtedato

16.06.2015  
28.01.2016

### Rådmannens innstilling:

Studieforbundet Næring og Samfunn ved Gudbjørg Navjord gis et tilskudd på kr 11.181,40,- fra kommunens viltfond som omsøkt.

Tilskuddet utbetales til konto 4500.82.47610 med det første.

### Saksutredning/Bakgrunn:

Det ble 25.05.15 søkt til Beiarn kommune om tillatelse fra studieforbundet Næring og Samfunn til å foreta en tidlig felling av elg som skulle brukes i opplæringsøyemed til et partering- og videreførelingskurs som skulle avholdes i Beiarn kommune, Arstad ungdomshus.

Beiarn kommune med administrasjon, Fagleder skog, utmark og miljø ga dispensasjon til tidlig felling av elg jfr. Forskrift om innfangning og innsamling av vilt for vitenskapelige eller andre særlige formål, § 16.

*§ 16. Kommunen kan etter søknad gi tillatelse til avlaving av villarter som til enhver tid er jaktbare i kommunen når formålet er forskning, undervisning eller andre særlige formål. Denne bestemmelse gjelder ikke de store rovdyrene ulv, jerv, bjørn og gaupe.*

*Direktoratet kan gi tillatelse når søknaden gjelder for to eller flere kommuner.*

Det ble 12.09.15 skutt elg i Arstaddalen og hengt til modning på Arstad.

17.09.15 ble det avholdt kurs. Kursansvarlig, Studieforbundet Næring og Samfunn, med innleid foredrags/kursleder Svein Jæger Hansen. Kurset ble avholdt på Arstad ungdomshus.

### Finansieringen av kurs:

#### INNTEKTER

Kursavgift: 19.000  
Innbudne gjester 3.000  
Kurstillskudd 1.625

**SUM 23.625**

#### UTGIFTER

Jæger Hansen 26.750,50  
Diverse coop 1.644,90  
Leie av Arstad 750  
Jaktlaget 5.661

**SUM 34.806,40**

Det er søkes viltfondet i Beiarn kommune om tilskudd til delvis dekning av avholdt kurs.

**Søknadssum: 11.181,40,-**

**Vurdering:**

Kommunens bruk av det kommunale viltfondet reguleres av Forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og regulerer dermed hvordan kommunene kan disponere innestående midler.

**§ 5. Disponering av fylkeskommunale og kommunale viltfond.**

*a. Fondet kan brukes til:*

- *Tilskudd til tiltak for å fremme viltforvaltning, styrke kunnskapen om viltet, jaktorganisering m.m. i kommunen og nabokommuner gjennom samarbeid i regi av organisasjoner, enkeltpersoner eller kommunen selv.*
- *Å dekke kommunens utgifter til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt i kommunen.*
- *Tiltak for å forebygge skader på landbruksnæring voldt av hjortevilt.*

Formålet med partering- og videreforedlingskurset var å øke kunnskapen om hvordan man kan utnytte viltet som matressurs på en best mulig måte.

Beiarn kommune har retningslinjer for Beiarn viltfond (vedtatt av kommunestyre 11.12.2002) Disse setter føringer for hvordan Beiarn kommune prioriterer å bruke innestående midler på det kommunale viltfondet. I gjeldende retningslinjer er det prioritert følgende:

*«Fondet kan brukes til å styrke kunnskapen om viltet, herunder viltkartlegging, kurs og opplæring for rettighetshavere, jegere og andre viltinteresserte grupper.»*

Fagleder ser at kurset som ble avholdt 17.09.2015 går innenfor denne prioriteringen. Søknaden anbefales innvilget med begrunnelse at tiltaket går innenfor lovverket rundt viltfond og kommunale retningslinjer for bruken av det kommunale viltfondet.

**Vedlegg:**