

DETALJREGULERINGSPLAN FOR ØSTRE- OG VESTRE STIMARKA FJELLVEIER.

Planforslag til høring/offentlig ettersyn.



Planbeskrivelse, med ROS-analyse.

BEIARN KOMMUNE.

PLAN ID 18392019001

Dato: 07.02.2020

	INNHold	SIDE
1	Bakgrunn for planforslaget	4
1.1	Planområdet	4
1.2	Innledning	4
1.3	Hva er en reguleringsplan	5
1.4	Eiendomsforhold	5
1.5	Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering	6
1.6	Krav om konsekvensutredninger - Planprogram	6
2	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet.	6
2.1.1	Beliggenhet	6
2.1.2	Dagens arealbruk	6
2.1.3	Naturmangfold	7
2.1.4	Reindrift	7
2.1.5	Landbruk	8
2.1.6	Vannkilder	8
2.1.7	Eksisterende vegadkomst	8
2.1.8	Kulturminner	8
2.1.9	Friluftsliv	9
2.2.0	Klima	9
2.2.1	Skredfare	9
2.2.2	Universell utforming	9
2.2.3	Tidligere planer, forholdet til overordnede planer	9
3	Beskrivelse av forslag til detaljregulering	10
3.1	Teknisk beskrivelse	10
3.2	Regulering av ferdsel på bar mark	10
3.3	ROS-analyse	11
3.4	Støy	11
4	Planprosess og medvirkning	11
4.1	Oppstartvarsel	11
4.2	Uttalelser til varsel om oppstart	11
4.2.1	Sametinget	11
4.2.2	NVE	12
4.2.3	Fylkeskommunen	12
4.2.4	Fylkesmannen	14
4.2.5	Statskog	15
4.2.6	Saltfjellet Reinbeiteområde	15
4.3	Hytteiere	15
4.3.1	Stimarka hytteforening	15
4.3.2	Arnt Pedersen	16
4.3.3	Trond Tidemann	16
4.3.4	Mari Tidemann	16
4.3.5	Jan Eilif og Anne Grethe Meisler	17
4.3.6	Reidar Berg	17
4.3.7	Oppsummering	17

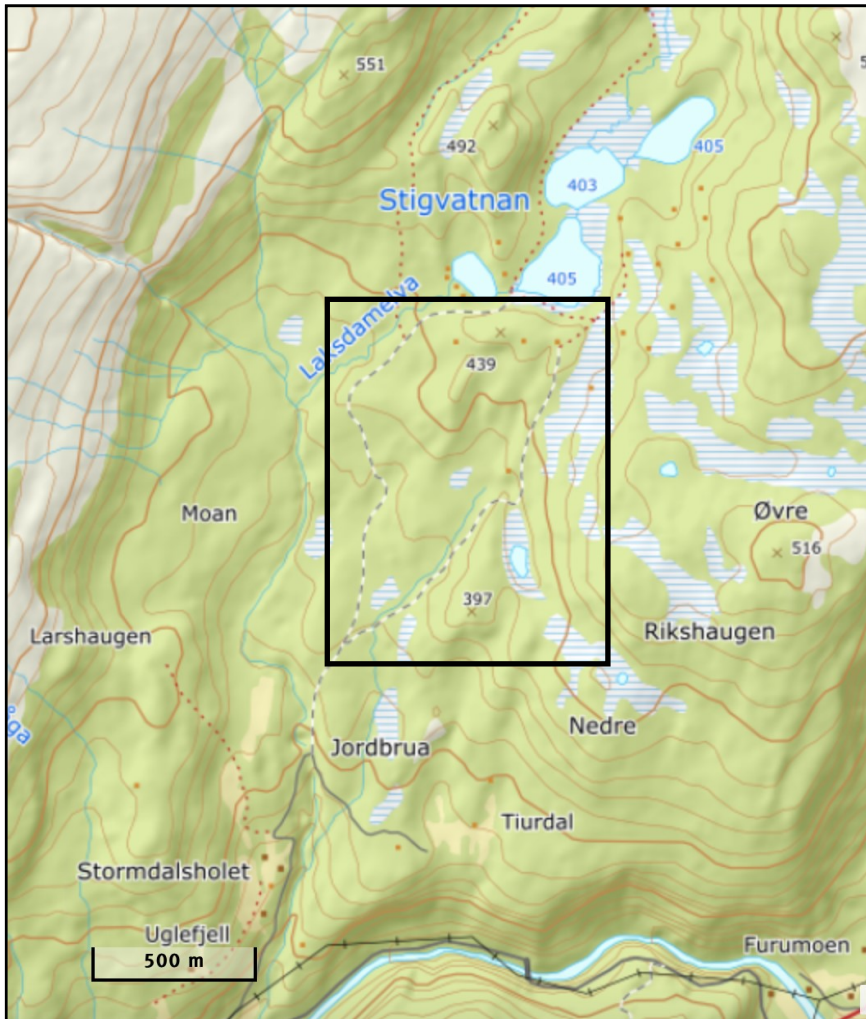
Reguleringsbestemmelser
ROS-analyse

1. BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET

1.1 Planområdet

Planområdet ligger i Gråttådalen, en sidedal til Beiardalen, ca. 13 km sør for Storjord.

OVERSIKTSKART



1.2 Innledning

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka fjellveier er et privat planforslag som fremmes med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-3 av Thor-J. Breimo, på vegne av grunneierne Gunhild og Gunnar Tiurdal, og hytteiere som støtter prosjektet.

Hensikten med planen er å regulere de to traktorveiene til private/felles kjøreveier, til nytte for grunneiere og hytteiere i Stimarka hyttefelt.

Vegene ligger i et LNFR-område hvor all motorisert ferdsel reguleres etter Lov om motorferdsel i utmark (motorferdselloven). I følge loven er motorferdsel på vegene ikke tillatt, med mindre det er gitt særskilt tillatelse til det.

Dagens situasjonen er at ca. 80-90 prosent av hytteeierne har søkt og fått innvilget dispensasjon fra loven, via legeerklæringer eller annet, og har derved tillatelse til å kjøre opp til hyttefeltet.

Omregulering vil fjerne behovet for kommunal behandling av alle disse arbeidskrevende søknadene.

Kommunens krav til vegstandard, er at vegene må oppgraderes slik at vanlige personbiler / elbiler kan benytte dem. Dette er et fornuftig krav som vil gi en fremtidsrettet, miljømessig og bærekraftig vegløsning, i tråd med det grønne skiftet som vi er i startfasen av.

I reguleringsbestemmelsene er det foreslått at vegene skal være stengt for allmenn ferdsel, og at de ikke skal vinterbrøytes.

På snødekt mark vil vegene i planområdet fortsatt ha status som utmark.

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka Fjellveier består av følgende plandokument:

- Planbeskrivelse med ROS-analyse i A4-format
- Plantegning R001 i A1-format
- Reguleringsbestemmelser i A4-format

1.3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Reguleringskart og planbestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen en planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes.

Vedtatt detaljreguleringsplan er formelt grunnlag for erverv av grunn og rettigheter. Detaljreguleringen er gyldig grunnlag for ekspropriasjon i 5/10 år etter kommunalt planvedtak. Etter Plan- og bygningsloven skal det utarbeides konsekvensutredning for planer som kan ha vesentlig virkning for miljø, naturressurser eller samfunn.

1.4 Eiendomsforhold

De to planområdene er på ca. 28 da. og omfatter eiendommene med gårds- og bruksnummer 61/2, 61/3 og 61/4 og 72/1. Eiendommene 61/2, 61/3 og 61/4 er privat, gårdsnummer 72/1 er statens grunn.

1.5 Bakgrunn for forslag til detaljregulering

Motorferdselloven oppleves i området Stimarka som unødvendig mye byråkrati, både for kommune, grunneier og hytteeierne, all den tid 80-90% av hytteeierne får innvilget dispensasjon. I kjøretillatelsen det må søkes om, ligger det begrensninger i antall turer og hvem som kan benytte dispensasjonen. Hver søknad blir individuelt behandlet. Dette gir rom for avslag og forskjellsbehandling som kan oppfattes som urettferdig.

Omregulering av vegene til kjøreveger vil gi ei rettferdig ordning, hvor alle brukerne får samme rettigheter. Dessuten ønsker nok de fleste å slippe alt styret med legeerklæringer og utfylling av søknader.

Grunneier har et sterk ønske om at vegene blir omregulert, og tilbyr vegrett i bytte mot vedtatt reguleringsplan. Han må også søke om dispensasjon for å kjøre på egen eiendom.

På bakgrunn av alderssammensetningen blant hytteeierne, er det sannsynlig at det vil bli flere eierskifter i løpet av de neste 10 -15 årene. I tilfelle salg, er adkomst en viktig faktor som vil ha betydning for interessen i markedet og prisnivået på hyttene.

1.6 Krav om konsekvensutredning – Planprogram

Kommunen vurderer at planforslaget ikke vil utløse krav om konsekvensutredning, under forutsetning av at de to adkomstveiene reguleres til private/felles kjøreveier, som blir stengt for allmenn ferdsel.

Kommunen anser ikke at planen vil ha så vesentlig virkning på miljø og samfunn, at den krever utarbeidelse av planprogram, jf. plan- og bygningsloven §§4-1 og 12-9

2. BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET

2.1.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Gråtådalen, en sidedal til Beiardalen, ca. 13 km sør for Storjord. Avstand til sentrum av Rognan, Fauske og Bodø, er henholdsvis ca. 57 km, 85 km, og 120 km.

2.1.2 Dagens arealbruk

Planområdet ligger i LNFR-område og inneholder to traktorveger, anlagt på 1960 -70 tallet. Vegene er henholdsvis 1,3 og 1,4 km lang, og har i 40-50 år vært benyttet som adkomstveier til Stivatnan og de 21 hyttene i området. Høydedifferansen fra veiskille ved Majorhågen, opp til parkeringsplassene ved Stivatnan er ca. 150 m.

De fleste hyttene i området ble oppført på 1970-80 tallet og har behov for et løpende vedlikehold. Vegadkomst er i så henseende en viktig forutsetning for frakt av nødvendig material og utstyr til hyttene.

Med 4-hjulsdrevet bil kan en kjøre opp til Stivatnan på begge veiene. Kommunen har uttalt at vegen på østsiden har en så vidt god standard at den kan godkjennes som kjøreveg i den tilstand den er, Jf. referat fra oppstartsmøte. Veien på vestsiden trenger oppgradering, før den oppnår godkjent standard.

På barmark er det åpent for allmenn ferdsel frem til sommerparkeringsplassene ved Majorhågen, Herfra er det kjøreforbud på begge vegene.

2.1.3 Naturmangfold

Området ligger i et kupert, men ikke spesielt sidebratt terreng. Vegetasjonen i området består av bærlyng, dominert av bjørkeskog med innslag av furu og plantet gran. Grunnforholdene i området er gode, og varierer mellom fjell i dagen og sand og morenemasser på fjell. Planområdet er ikke befart av geolog, men berggrunnen antas å være dominert av kalkførende bergarter.

I forbindelse med konsesjonssøknaden for Lille Gråttåga kraftverk, ble det utført en biologisk undersøkelse av nærområde til elva. Det ble påvist to funn av rødlistede planter innen undersøkelsesområdet. Utenom fugle- og dyrelivet ble det ikke påvist rødlistearter fra andre grupper. De to rødlistede karplantene er brudespore (nær truet) og kvitkurle (nær truet). En del rødlistede rovfugler benytter området til jakt, men det foreligger ikke bekreftede påvisninger av hekking.

Avstanden fra planområdet til Lille Gråttåga er ca. 200 m. Det er derfor lite sannsynlig at omreguleringen av to veiene vil ha innvirkning på verneverdig planteliv og øvrige forhold i og langs elva.

2.1.4 Reindrift

I Nordlandsatlas er planområdet markert som høst vinterbeite og vinterbeite. I kartet er det inntegnet to naturlige trekkleier som følger høydedragene noen hundre meter øst og vest for planområdet.

På bakgrunn av opplysningene hentet fra Distriksplan for Saltfjellet reinbeitedistrikt 2018 - 2023 (vedtatt 08.07.18), kan det synes som om planområdet ligger utenfor sentrale beite- og driftsområder for reindriften. Dette er forøvrig i samsvar med Reindriftsforvaltningen i Nordland sin uttalelse, datert 29.03.2011, i forbindelse med konsesjonssøknaden for Lille Gråttåga kraftverk.

Tiltak ut over vanlig aktsomhet og hensyntaken fra den enkelte sjåfør av bil/snøscooter, bør derfor ikke være nødvendig. Kan her tilføye at planlagt veistandard vil holde kjørehastigheten nede på et lavt nivå.

I Reguleringsbestemmelsene er følgende tatt inn i § 4.1 Hensyn til Reindrift:

Ved all ferdsel og aktivitet skal det tas hensyn til rein som er i området. Fyllinger, grøfter og skjæringer skal utformes slik at de er enkle å forsere for rein. Dersom det finnes rein i området i anleggsperioder, skal anleggsdrift koordineres i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

2.1.5 Landbruk

Ifølge Beitebruksplan for Beiarn kommune. 2018-2021, ble det i 2017 sluppet 1257 sau og lam på utmarksbeite på Rode 5, som omfatter strekningen Gråttådalen - Breivik. Anslagsvis går det årlig mellom 200 - 300 sau på sommerbeite i Stimarka.

Vi kjenner ikke til at det har vært påkjørsler eller annen konflikt mellom sau og kjøretøy i planområdet. Veistandarden er slik at den holder kjørehastigheten nede på et lavt nivå.

2.1.6 Vannkilder

Planområdet ligger i vannområde Sør-Salten som omfatter et landareal på totalt 5493 km². Det er ingen offentlige vannverk eller regulerte vassdrag i nærheten av planområdet.

Hyttene henter vann fra lokale vannkilder, eller medbrakt fra egen boligen. Planområdet er ikke i berøring med vannkilder.

Lille Gråttåga og Laksdamselva renner vest for planområdet.

Planområdet krysser Laksdamelva over ei eksisterende naturlig jordbru. Ut over dette berører ikke planområdet vassdraget.

2.1.7 Eksisterende vegadkomst

Adkomsten til hyttefeltet kan karakteriseres som utfordrende både på sommer- og vinterføre. Fra hovedvegen i Gråttådalen opp til eksisterende parkeringsplasser ved Stivatnan, er det en avstanden på ca. 2,9 km. Her stiger vegen ca. 270 høydemeter, fra ca. kote 160 til kote 430. På grunn av noen flate parti, har andre deler av vegen sterk stigning, i tillegg til flere skarpe kurver.

Om vinteren parkerer de fleste på parkeringsplass ved kommunal veg. Videre opp til de 21 hyttene benyttes ski eller snøscooter.

2.1.8 Kulturminner

Sametinget skriver i sin uttalelse at det etter deres vurdering er liten fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda samiske kulturminner.

I det kulturhistoriske prosjektet Fotefar i Nord som omfatter Nordland og de tidligere fylkene Nord- Trøndelag, Troms og Finnmark, ble det i hver av totalt 103 kommuner, valgt et kulturminne av spesiell interesse. I Beiarn kommune ble den gamle Gråttådalsvegen valgt.

En del av den gamle Gråttådalsvegen følger vestre trase` frem til jordbrua over Laksdamselva, før den forsetter videre opp lia og inn på Langlægda. Vegen ender i Os i Beiarn.

Opprusting av vegstandard på vestre trase vil ikke redusere naturopplevelsen for de som velger å ta denne turen.

2.1.9 Friluftsliv

Stivatnan er et litt bortgjemt og avsidesliggende område som er lite besøkt. Området er mest brukt av hytteeiere og lokale, til turgåing, jakt og annet friluftsliv. I de senere år har flere oppdaget Rønnåfjellet med muligheter for løssnøkjøring ned fra fjellet. Området er også et godt utgangspunkt for ski- og fotturer opp på de tre tindene Habres, Gávdes og Gråtåtinden. I påska er det mange som velger Tollå som utgangspunkt for denne turen, pga. kortere kjøreveg og bedre parkeringsforhold.

2.2.0 Klima

Området har et vekslende innlandsklima. Temperaturvariasjonen kan veksle mellom 30 plussgrader midt på sommeren til ned mot -30 på kaldeste vinteren. Området er nedbørsrikt, det har vært målt snødybde på 2,6 m. på flat mark. Midlere snødybde antas ligge på mellom 1,2 - 1,8 m. Dette varierer fra år til år.

Området ligger relativt lunt mot øst, mens vind og nedbør fra sør-/til nord-vestlig retning presses over fellene og står rett inn i området.

2.2.1 Skredfare

Planområdet ligger i et småkupert skoglandskap. Selv om vegen har noen bratte stigninger, er sideterrenget relativt slakt, og det er ikke fare for stein- eller snøskred i planområdet.

2.2.2 Universell utforming

Universell tilgjengeligheten til Stivatnan, vil bli noe bedre dersom vestre veg utbedres. Hytteforeningen bygde for noen år siden gangbru over utløpet fra Langvatnet. Fra parkeringsplassen i enden av veien går det en litt ujevn sti frem til brua. Videre herfra langs Langvatnet, er terrenget flatt og lett å ta seg frem i.

2.2.3 Tidligere planer, forholdet til overordnede planer

På begynnelsen av 1970 tallet fremmet Statskog plan for et nytt hyttefelt ved Stivatnan. Planen ble kalt Småvatnan hyttefelt og inneholdt 15 hyttetomter som alle er bebygd. Øvrige hytter i området er oppført på privat grunn. Det foreligger ingen konkrete planer om flere hytter i området.

I 2011 søkte Småkraft AS konsesjon for bygging av Lille Grottåga kraftverk. Konsesjonssøknaden ble etter klage avslått av Olje- og Energidepartementet i 2017.

Planområdet er avsatt til landbruk, natur, friluft og reinbeite (LNFR-formål) i kommuneplanens arealdel for 2017-2028. Planområdet og tilstøtende områder er uregulert.

Prosjektet berører ingen områder som er vernet etter Naturvernloven.

3. BESKRIVELSE AV FORSLAG TIL DETALJREGULERING

3.1 Teknisk beskrivelse

Begge vegene er foreslått regulert til sommerveger. Det legges opp til veg med nøktern standard og lav hastighet. Hovedkriteriet er fremkommelighet, samt å oppfylle motorferdsellovens krav om at vegene skal kunne kjøres med vanlig tohjulsdrevet personbil.

I planforslaget er det valgt en reguleringsbredde på 10 m. Innenfor regulert område kan det anlegges vei, grøfter, skråninger og parkeringsareal. Det er forutsatt en veibredde på ca. 3 m.

Det regulerte området følger traseene til eksisterende traktorveger. Det er ikke forutsatt omlegginger eller større avvik fra disse.

Til de 21 hyttene er det behov for 32 parkeringsplasser (21 x 1,5 = 31,5 p.p.) Det forutsettes at 5 hytter vil ha egen parkeringsplass. Det er da behov for felles parkeringsplass til 16 hytter, det vil si 24 parkeringsplasser totalt som fordeles på begge vegene. Hver plass bør være min. 2,5 x 5 m., pluss snuareal. Parkeringsplassene er foreløpig skjematisk inntegnet i planen. Eksakt plassering og størrelse tilpasses på stedet.

Det legges opp til åpne sidegrøfter. Omfang av grøfter og stikkrenner bestemmes på stedet og i byggeplan. Vegetasjonsdekket som fjernes i traseen skal legges til side og tilbakeføres til vegens sideareal for å sikre god revegetering.

Østre veg er foreløpig forhåndsgodkjent som kjøreveg av kommunen. Her antas det at ikke er behov for andre tiltak enn utbedring av eventuelle vinterskader, før vegen kan endelig godkjennes som kjøreveg.

Vestre trase er mer utfordrende. Arbeidet med Reguleringsplanen ble oppstartet i siste halvdel av oktober i 2019, og bygger på et skisseprosjekt som ikke gir et tilstrekkelig grunnlag, til å foreta mengdeberegninger og kostnadsoverslag. På et så vidt lite prosjekt, vil manuell utstikking av veglinje, nivellering og profilering av terrenget, være den enkleste, billigste og beste løsningen for å skaffe et grunnlag til en byggeplan. Dette kan først utføres når det blir bar mark.

3.2 Regulering av ferdsel på bar mark.

I dag er vegene regnet som utmark etter bestemmelsene i motorferdselloven, og er stengt for allmenn ferdsel. Eier av privat veg kan forby kjøring av bil (motorvogn) på vegen, samt parkering av motorvogn på eller langs vegen, jf. friluftslovens §4.

Når vegene er omregulert til private kjøreveger, vil det være grunneiers ansvar å håndheve ferdselsforbudet. Overtredelse av forbudet kan straffes etter straffelovens § 396. Om vegene skal stenges med forbudsskilt eller låst bom, er det i første rekke grunneierne som bestemmer.

Området ligger så vidt avsides og bortgjemt, at det er lite trolig at tilfeldig besøkende legger turen hit og vil kjøre forbi oppsatte forbudsskilt. Både fylkeskommune og fylkesmannen har bemerket at vegene bør stenges med låst bom for å regulere ferdselen. Kommunen mener bom er uheldig med tanke på utrykningskjøretøy.

3.3 ROS-analyse

Ros-analysen er basert på veiledere for Ros-analyser fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Det er brukt den klassiske ROS-analysens metodiske verktøy for å kartlegge uønskede hendelser og konsekvensene av dette. Se eget vedlegg/kapittel.

3.4 Støy

Tidlig på sommeren, kan den buldrende støyen fra fossen i Lille Gråttåga være ganske dominerende i deler av hyttefeltet. Trafikkstøy fra de to veiene vurderes derfor som en lite aktuell problemstilling.

4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen den 04.11.2019. Tilstede var kommunen med Torbjørn Grimstad og Ann Maren Wasmuth. Fra tiltakshaverne Gunnar Tiurdal, Viggo Einan og Thor-Jan Breimo.

4.1 Oppstartvarsel

Planoppstart ble varslet i Avisa Nordland den 22.11.2019. Skriftlig varsel ble sendt til berørte offentlige etater, naboer og samtlige hytteeiere. Frist for å gi uttalelse til varslet ble satt til 16.12.2019. Det er innkommet 9 innspill / merknader til varslet. Siste innspill kom fra Fylkesmannen 13.01.2019.

4.2 UTTALELSER TIL VARSEL OM OPPSTART

4.2.1 Sametinget

Etter Sametingets vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan de ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatiske freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

Skulle det under arbeidet i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Fylkeskommunen omgående, jf. lov 9 juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) §8 annet ledd. Det forutsettes at dette pålegget formidles videre til de som skal utføre arbeidet i marken.

Prosjektets kommentar.

Merknaden tas til etterretning og legges inn i fellesbestemmelsene

4.2.2 NVE

Innspillet fra NVE er en generell orientering om hvilke kriterier som bør undersøkes i forbindelse med en arealplan. I planområdet vurderes dette i hovedsak å berøre håndteringen

av overvann. Iht. klimatilpassing.no er det pr. 2019 forventet 18% økningen i nedbør i Norge i løpet av dette århundre.

Prosjektets kommentar.

I vårløsningen har det forekommet at overvann har skadet korte parti av vegen. Avbøtende tiltak er grøfting, plastring, stikkrenner, rett tverrfall på vegen og andre tiltak som hindrer dette.

4.2.3 Fylkeskommunen

Innspillet fra fylkeskommunen inneholder en rekke punkt som for oversiktens skyld er nummerert.

1. Innspillet gjelder beskrivelse av dagens ferdsel fra hovedvegen til hytteområdet.
2. Opprusting av vegene kan påføre hytteeierne økonomisk belastning. Det vises til vegloven kapittel VII.
3. Regionale interesser - det vises til fylkesplanen for Nordland, kap. 8 Arealpolitikk i Nordland, naturressurser, kulturminner og landskap.
4. Konsekvensutredning, dersom veiene blir gjort tilgjengelig for allmennheten.
5. Forbedring av veiene vil føre til økt motorisert ferdsel.
6. Rein i området kan bli påvirket av økt motorisert ferdsel.
7. Myr og naturmiljøet rund vegene kan bli påvirket. Det bes redegjort for hvordan miljø og samfunn i nærheten av planområdet vil bli påvirke.
8. Det vises til referatet fra oppstartmøtet hvor det er drøftet å legge til bestemmelser i tråd med §4 i loven om friluftsliv. Vegene må forbli privat, dersom ferdselen skal kunne reguleres.
9. For å regulere ferdselen i planområdet kan det legges til til en bestemmelse i henhold til § 8 i motorferdselloven.
10. Ettersom planområdet befinner seg i reinbeiteområde og område for flytting av rein, anbefaler vi å legge til bestemmelser som regulerer ferdselen spesielt i flyttesesongen og høst.
11. I og i tilknytning til planområdet er det myr. Myr inneholder store mengder karbon. Vedlikeholdet av vegene vil ha innvirkning på myr og føre til utslipp av klimagasser.
12. Det bes om å hente inn opplysninger og ta hensyn til vannforekomstene i planområdet. Det vises til vann-nett portal. For mer informasjon se [klimaprofil om Nordland](#) som Norsk klimaservicesenter har utarbeidet.
13. Medvirkning. Det etterlyses opplysninger om hvordan planprosessen skal gjennomføres videre.
14. Rammer for planarbeidet. Det ønskes opplysninger om hvordan planen forholder seg til overordnede planer, kommunedelplan, Regional plan for klimautfordringer i Nordland, Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen, og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
15. Digital plandialog. Planforslaget ønskes oversendt med sosi-koder til plannordland@kartverket.no. I samarbeide med fylkesmannen i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planen og publisering i Nordlandsatlas.
16. Planprosessen skal legge opp til at berørte parter i området skal trekkes aktivt inn planprosessen. Viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. Naturmangfoldlovens §§ 8 -12.
Viser til vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.

Prosjektets kommentar

1. Vil tilføye at ca. 80-90 prosent av hytteeierne har dispensasjon for å kjøre opp til Stivatnan. Vegene er ikke stengt med bom, men er skiltet med forbudsskilt.
2. Hyttene i Stimarka er organisert i ei hytteforening med egne vedtekter. Viser til § 1 i vedtektene, - Stimarka Hytteforening skal arbeide for å holde skogsveiene kjørbare og i god stand. Hytteeierne har i en årrekke bekostet vedlikehold på disse to vegene. At utgiftene til vedlikeholdet vil øke vesentlig fordi vegene blir omregulert og utbedret, er en udokumentert antagelse.
3. Det er i planen tatt hensyn til:
 - Kommunedelplan for Beiarn.
 - Lov om kulturminner,
 - Beitebruksplan for Beiarn kommune. 2018-2021.
 - Distriktsplan for Saltfjellet reinbeitedistrikt 2018-2023 (vedtatt 08.07.18)
 - Naturmangfoldloven,
 - Fylkesplanen for Nordland,
 - Forvaltningsplan og tiltaksprogram for vannregion Nordland og Jan Mayen (2016-2021),
 - Regional plan for klimautfordringene i Nordland,
 - Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
4. Ifølge grunneier er det ikke aktuelt å åpne vegene for allmenn ferdsel, jf. pkt. 3.2.
5. Trafikken opp til området er liten. Det kan gå dager mellom hver bilpassering. De fleste hytteeiere bor utenfor kommunen, og har så vidt lang kjøreveg at når de først besøker hytta, er det for ettersyn eller for å tilbringe noen døgn der. Tror derfor ikke at omreguleringen vil få målbar effekt på hytteeiernes motorferdsel i området. Derimot kan det tenkes at uvedkommende vil kjøre opp, dersom vegen ikke stenges med låst bom.
6. Jfr. avsnitt 2.1.4
7. På bakgrunn av at hyttene og traktorvegene allerede er etablert, er det relativt usannsynlig at tiltakene i denne planen, kan få målbar effekt på myr, miljø og samfunn, vurdert ut fra en før og etter situasjon.
8. Viser til pkt.4. Vil tilføye at det foreligger ingen planer om ekspropriasjon, eller endring av eiendomsforhold.
9. Forslaget imøtekommes.
10. Fylkeskommunenes anbefaling imøtekommes.
11. Innenfor planområdet kan det være aktuelt å etablere grøfter for å forhindre at overvann skader vegen. Ifølge grunneier vil dette i liten grad berøre myr. Den øverste parkeringsplassen på vestre veg vil komme nært et myrområde. Det er forutsatt at plasseringen tilpasses på stedet, slik at myra ikke blir berørt.
12. Jfr. pkt. 2.1.6.

13. Private planforslag skal behandles av kommunen innen 12 uker hvis ikke annen frist er avtalt med forslagsstiller. Kommunen kan fremme alternativt forslag til regulering av arealet. Dersom kommunen ikke finner grunn til å fremme forslaget, skal forslagsstiller innen tre uker underrettes med brev.
14. Jf. pkt. 3 i kommentarene.
15. Digital plan med sosi-koder vil bli oversendt.
16. Det er kun grunneierne som er direkte berørt av planen. Forøvrig vises det til planbeskrivelsen.

4.2.4 Fylkesmannen

Innspillet fra fylkesmannen inneholder flere punkt, som for oversiktens skyld er nummerert.

1. Det aktuelle planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt som LNFR-område. Innenfor dette området er det ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn det som inngår direkte som ledd i stedbunden næring.
2. Friluftsliv - Planområdet ligger i et område som i en større sammenheng er et viktig område for friluftsliv. Vestre veg benyttes i forbindelse med Fotefar mot nord. Stivatnan er videre et viktig utfartsområde, og et viktig område for grottevandring. Virkningene for friluftslivet vil måtte vurderes nærmere, og vil danne et viktig avveiningskriterium.
3. Miljø- og naturverdier - Lille Gråtåga danner fra tregrensen og ned til kote 185 en viktig bekkekløft, som har rik karplanteflora med forekomst av to rødlistearter og et potensiale for flere. Også blant mose og lav er det potensial for interessante arter. Denne lokaliteten synes ikke å bli berørt av tiltaket i planen.
4. Reindrift - Det påpekes at plandokumentene må inneholde en beskrivelse av reindriftsinteressene i området, samt hvilken virkning planen kan få for disse. De må også inneholde en beskrivelse av behovet for å beskrive aktuelle avbøtende forhold. Kommunen bør blant annet vurdere om planen bør stille krav om låst bom, for å hindre økt ferdsel i området. Det anbefales direkte kontakt med reindriftnæringen som kjenner detaljene rundt bruken av området best.
5. Det påpekes at plan og bygningslovens § 4-3 pålegger at det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse
6. Det anbefales at planforslaget oversendes i Sosi-format til plannordland@kartverket.no.
7. Fylkesmannen har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes til offentlig ettersyn. Fylkesmannen kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Prosjektets kommentar

1. Hyttefeltet og veiene er med på å gi et bidrag til det som fylkesmannen karakteriserer som selvstendig stedbunden næring. Bidraget er kanskje ikke så stort, men hytteeierne betaler kommunal eiendomsskatt, festeavgifter, honorarer for frakt av bagasje, material, osv., utlegg til innkjøp av grus og maskintimer til vedlikehold av vegene. På den måten bidrar vi noe til næringsgrunlaget i kommunen.
2. Omregulering av vegene vil ikke ha målbar virkning på friluftslivet i området, vurdert ut fra en før og etter situasjon. Jf. pkt. 2.1.8 og 2.1.9 og kommentar til Fylkeskommunenes innspill.
3. Planområdet til vestre veg ligger ca. 200 m fra Lille Gråttåga. Det er lite sannsynlig at miljøet langs elva vil bli påvirket av foreslåtte tiltak.
4. Jfr. pkt 2.1.4 og 3.1
5. Imøtekommes.
6. Imøtekommes.
7. Tas til etterretning.

4.2.4 Statskog

Har ikke mottatt merknader eller innspill fra Statskog.

4.2.4 Saltfjellet Reinbeiteområde

Har ikke mottatt merknader eller innspill fra Saltfjellet Reinbeiteområdet.

4.3 HYTTEEIERE

4.3.1 Stimarka hytteforening

1. Styret vil ikke ta et standpunkt i saken fordi styret ikke vil binde opp medlemmene pga. at det er alt for mange faktorer i saken som ikke er belyst. Styret hevder også at de mangler juridisk kompetanse. Videre uttaler styret at utarbeidelsen av planen må skje for egen kostnad og eget ansvar.
2. Styret påpeker at formuleringen i varslet " på vegne av hytteeierne " stemmer ikke. Arbeidet skjer på eget initiativ med unntak av noen få hytteeiere.
3. Styret er ikke enig i beskrivelsen at vegen på vestsiden krever en mindre oppgradering for å tilfredsstille kravene til Beiarn kommune.
4. Styret vil ikke motarbeide detaljreguleringen, men at de ikke kan ta stilling til saken før det foreligger et reelt kostnadsoverslag.

Prosjektets kommentar

1. Kostnadene med planprosessen og utarbeidelsen av reguleringsplanen er finansiert og vil ikke bli belastet hytteeierne. Prosjektet tar ansvaret for planprosessen. Forøvrig tas merknaden til etterretning.

2. Det beklages at bestemt flertallsform "hytteeierne" ble benyttet i varslet. Dette var en glipp, og formuleringen er endret i planforslaget.
3. Utbedring av veien etter dagens trase, er i plansammenheng å betrakte som en mindre utbedring/oppgradering. Vanligvis utføres et slikt arbeide uten videre planlegging.
4. Tar til etterretning at styret har blitt enig om ikke å motarbeide planforslaget. Forøvrig vises det til pkt. 3.1.1.

4.3.2 Arnt Pedersen

Arnt er formann i hyttestyret og skriver følgende i mottatt e-post:

«Jeg er opptatt av at du fortsetter arbeidet, så får vi se hva som må gjøres når planen er godkjent av kommunen. Du gjør dette på eget initiativ og tar dermed kostnadene med planarbeidet.

Når alt arbeidet er ferdig og veien videre er klar, vil det være naturlig å diskutere den økonomiske siden av saken på nytt.»

Prosjektets kommentar

Hytteeiendommen har atkomst fra østre veg.
Merknaden tas til etterretning, jf. pkt. 4.3.1.

4.3.3 Trond Tidemann

Trond er medlem av hyttestyret og skriver følgende i mottatt e-post:

«Du har satt i gang en prosess på vegne av hytteeierne skriver du. En slik benevnelse er ukjent for oss. Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan vi ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Vi ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene. Inntil videre frasier vi oss alt juridisk og økonomisk ansvar.»

Prosjektets kommentar

Hytteeiendommen har atkomst via østre veg.
Er ikke informert om at det vurderes endringer i opplegget for vedlikeholdet.
Det øvrige i merknaden tas til etterretning, uten ytterligere kommentar enn det som fremgår i planbeskrivelsen jf. pkt. 3.1 og 4.3.1

4.3.4 Mari Tidemann

Hytteeier skriver følgende i mottatt e-post:

«Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan jeg ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Jeg ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene. Inntil videre frasier jeg meg alt juridisk og økonomisk ansvar.»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.
Innholdet i denne merknaden er kommentert tidligere jf. pkt. 4.3.3.

4.3.5 Jan Eilf og Anne Grethe Meisler

Hytteeierne skriver følgende i mottatt e-post:

«Vi har følgende merknad til varselet. Du skriver at planarbeidet er startet på vegne av hytteeierne i Stimarka. Vi har ikke godkjent at du kan gjøre dette på vegne av oss som hytteeiere. Vi ønsker ikke å være en del av dette planarbeidet. Du har ikke kommet med noen stipulering av hva dette vil koste oss som hytte eier. Så lenge vi ikke vet noe om kostnadene ønsker vi ikke noen regulering av veiene. Vi er meget fornøyd med hvordan det fungerer i dag og ønsker på nåværende tidspunkt ikke noen endring av veiene.»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.

Anne Grethe Meisler er medlem av styret og kasserer i hytteforening.

Eiendommen ligger ca. 400 fra vegen og er derved ikke berørt av reguleringen. Vil kort kommentere at grunneier har rett til å fremme reguleringsplan for egen eiendom.

Av forståelige grunner har vi vært i tvil om østre veg burde inngå i reguleringen. Men etter å ha vurdert dette nærmere, fant vi at det ville være urimelig å utelate den. Både grunneier og de øvrige hytteeiere som utgjør flertallet, og som har adkomst via østre veg, vil ha nytte av at vegen omreguleres.

Forøvrig vises det til beskrivelsen og kommentarer i pkt. 3.1 og 4.3.1.

4.3.6 Reidar Berg

Reidar berg skriver i mottatt e-post:

«Lykke til med arbeidet for å få en reguleringsplan som vil gagne oss hytteeiere og grunneierne. Jeg håper du vil få planen i land slik at vi i fremtiden kan kjøre til hytta uten alt papirarbeidet i forkant.

Takk for initiativet ditt, lykke til!»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.

Merknaden tas til etterretning.

4.3.7 Oppsummering

Av totalt 21 hytteeiere, er det en hytteeier som gir uttrykk for at dagens ordning foretrekkes. To hytteeiere bruker økonomi som argument for ikke å ta stilling i saken, mens to eiere uttrykker at de ønsker at vegene skal reguleres.

Alle merknadene har kommet fra hytteeiere som har adkomst via østre veg, og tre er medlemmer i styret.

Dette betyr at:

18 hytteeiere samtykker, (har ikke innvendinger mot planvarslet)

2 er nøytral,

1 er imot.

Etter vår vurdering inneholder ingen av de mottatte merknadene/innspillene, så vesentlige innvendinger at dette gir grunnlag for å stoppe planprosessen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) av planforslaget

1 BAKGRUNN

Ifølge plan og bygningslovens §4-3 skal myndighetene ved utarbeidelse av planer påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Denne ROS-analysen skal ivareta dette kravet. I planprosessen er det ikke avdekket andre krav til dokumentasjon av samfunnssikkerhet i og ved planområdet.

For nærmere detaljer om planområdet og planlagt arealbruk, vises det til planbeskrivelsen.

2 METODE

Analysen er basert på foreliggende skisse til reguleringsplan. I risikovurderingen er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Kommunale beredskapsplaner/risikovurderinger er ikke sjekket.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdenes funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er delt i:

- Lite sannsynlig (1) - det er en teoretisk sjanse for hendelsen, skjer sjeldnere enn hvert 100 år.
- Mindre sannsynlig (2) - kan skje (ikke usannsynlig ca. hvert 10 år).
- Sannsynlig (3) - kan skje av og til, periodisk hendelse (årlig)
- Svært sannsynlig (4) - kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede.

3 ANALYSESKJEMA RISIKO OG SÅRBARHET

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
1	Masseras / skred	Nei			
2	Snø / isras	Nei			
3	Flom/ras	Nei			
4	Elveflom	Nei			
5	Flom	Nei			
6	Radongass	Nei			
7	Vind	Nei			
8	Nedbørsutsatt	Nei			

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
9	Sårbar flora	Nei			
10	Sårbar fauna / fisk	Nei			
11	Verneområder	Nei			
12	Vassdragsområder	Nei			
13	Fornminner	Nei			
14	Kulturminner/-miljø	Nei			

Strategiske områder og funksjoner. Kan planen få konsekvenser for:

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
15	Veg, bru, knutepunkt	Nei			
16	Havn. kaianlegg	Nei			
17	Sykehus	Nei			
18	Skole	Nei			
19	Brannsluktningsvann	Nei			
20	Kraftforsyning	Nei			
21	Vannforsyning	Nei			
22	Forsvarsanlegg	Nei			
23	Rekreasjonsområder	Ja	3		Bedre atkomst
24	Akutt forurensning	Nei			
25	Permanent forurensning	Nei			
26	Støv og støy; industri	Nei			
27	Støv og støy; trafikk	Nei			
28	Støv andre kilder	Nei			
29	Forurenset grunn	Nei			
30	Risikofylt industri	Nei			
31	Avfallsbehandling	Nei			
32	Oljekatastrofeområdet	Nei			

Forurensning, Transport, Andre forhold. Planen kan få konsekvenser for:

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
33	Fare for akutt forurensning	Nei			
34	Støv og støy fra trafikk	Nei			
35	Støv og støy fra andre kilder	Nei			
36	Forurensning til sjø/vassdrag	Nei			
37	Høyspentlinje (stråling)	Nei			
38	Risikofylt industri	Nei			
39	Ulykke med farlig gods	Nei			
40	Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Ja	3	Turen avlyses	Vente til forholdene blir bedre.
41	Ulykke i avkjørsel/parkering	Ja	2	Død/alvorlig ulykke	Lite sannsynlig, kan skje. Fjerning av sikthindrene vegetasjon.
42	Ulykker med gående/syklene	Ja	1	Personskade	Jevn kjørebane / kontroll av sykkelens tilstand.
43	Ulykker under bygging.	Ja	3	Personskade	Vise stor aktsomhet.
44	Fare for terror/sabotasje	Nei			
45	Regulerte vannmagasin med varierende vannstand	Nei			
46	Naturlige terreng-formasjoner som utgjør fare	Nei			
47	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål	Nei			
48	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten	Nei			

Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Sjekklista for ROS-analyse er gjennomgått og fylt ut, og det vurderes ikke at det i dette prosjektet er nødvendig med ytterligere analyse.