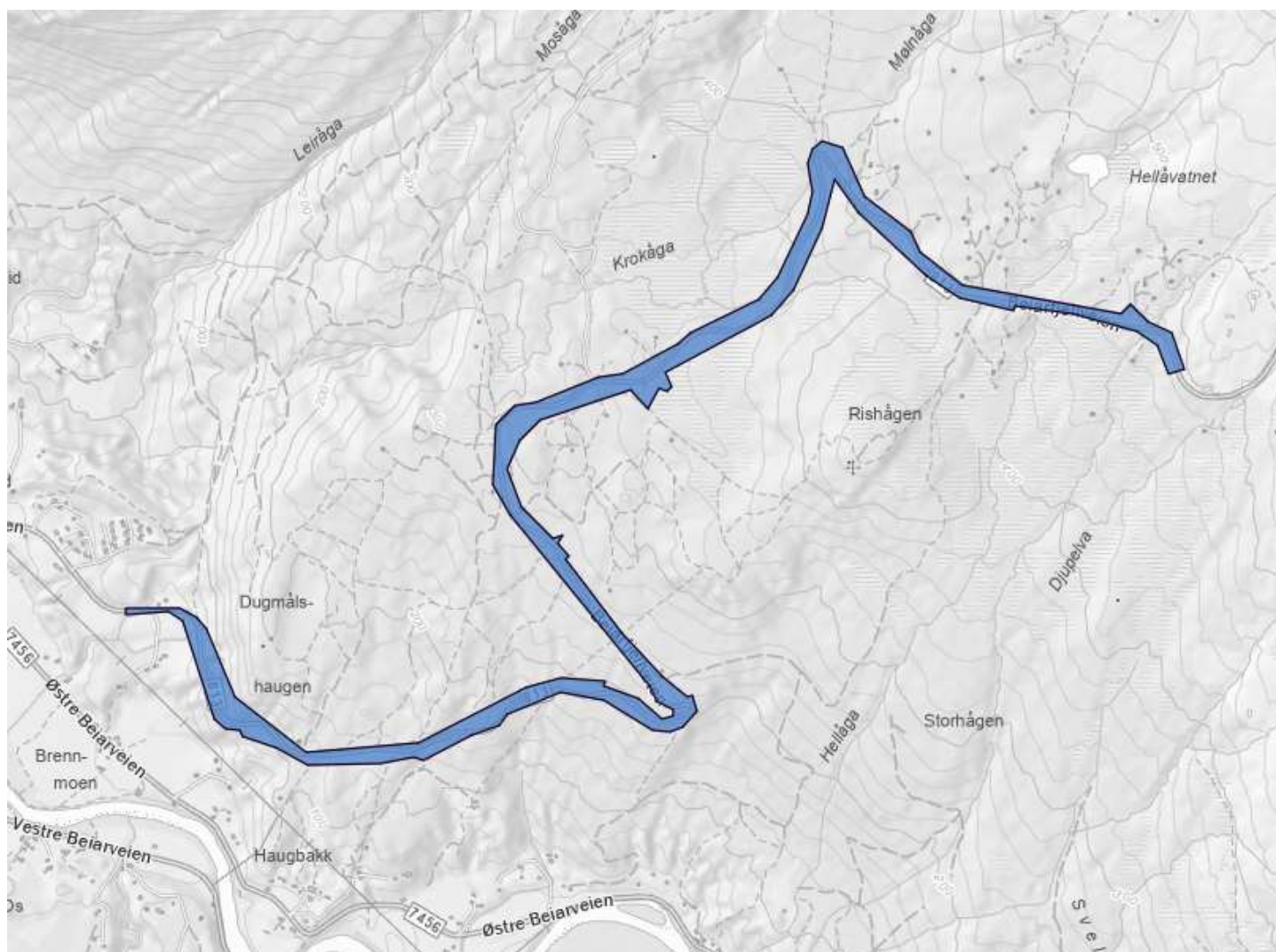


Beiarn kommune

► Planbeskrivelse

Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet

Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1 Dato: 2023-10-18



Planbeskrivelse

Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet

Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1

Oppdragsgiver: Beiarn kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Frank Movik
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Stig Andre Knudsen
Fagansvarlig: Soia Rahasindrainy
Andre nøkkelpersoner: Marianne Kanestrøm Rødseth, Magne Haukås, Marcus Hagen Torgeir Isdahl og Eli Guneriusen

| 1 | 2023-10-18 | Planbeskrivelse - Utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet | Sofra | Eligun | 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 AS. 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**

Hensikten med planarbeidet er først og fremst å legge til rette for bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på veinettet i planområdet.

Planforslaget utløser krav om konsekvensutredning uten planprogram. Temaene: Naturmangfold, landskap, friluftsliv samt reindrift er konsekvensutredet. I tillegg er det gjort geotekniske og ingeniørgeologiske vurderinger.

Funnene fra konsekvensutredningene tilsier at planlagt utbedring av veien i liten grad vil få negative konsekvenser for miljø og samfunn. Forslag til skadereduserende tiltak er innarbeidet i plandokumentene.

Videre tilsier funnene fra geoteknisk og ingeniørgeologisk rapport at det ikke foreligger store utfordringer knyttet til disse temaene.

► Innhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Bakgrunn | 7 |
| 1.1 | Hensikten med planarbeidet | 7 |
| 1.2 | Forslagstiller og plankonsulent | 7 |
| 1.3 | Eierforhold | 7 |
| 1.4 | Tidligere vedtak i saken | 7 |
| 1.5 | Krav om konsekvensutredning | 7 |
| 2 | Planprosess | 8 |
| 2.1 | Medvirkningsprosess og møter | 8 |
| 2.2 | Innspill til planen | 8 |
| 3 | Planstatus og rammebetingelser | 17 |
| 3.1 | Kommuneplanens arealdel | 17 |
| 3.2 | Gjeldende reguleringsplaner | 17 |
| 3.3 | Tilgrensende planer | 18 |
| 3.4 | Temaplaner | 18 |
| 3.5 | Statlige og regionale planretningslinjer | 18 |
| 4 | Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold | 19 |
| 4.1 | Beliggenhet | 19 |
| 4.2 | Dagens arealbruk – planområdet og tilstøtende områder | 19 |
| 4.3 | Stedets karakter | 19 |
| 4.4 | Topografi og landskap | 19 |
| 4.5 | Rekreasjonsverdi | 19 |
| 4.6 | Naturverdier | 20 |
| 4.7 | Kulturminner og kulturell verdi | 21 |
| 4.8 | Landbruksverdi | 21 |
| 4.9 | Trafikale forhold | 22 |
| 4.10 | Sosial infrastruktur | 23 |
| 4.11 | Barns interesser | 23 |
| 4.12 | Universell tilgjengelighet | 23 |
| 4.13 | Teknisk infrastruktur | 23 |
| 4.14 | Geologi og grunnforhold | 24 |
| 4.15 | Støy | 27 |
| 4.16 | Forurensning | 27 |
| 4.16.1 | <i>Luftforurensning</i> | 27 |
| 4.16.2 | <i>Grunnforurensning</i> | 27 |
| 5 | Beskrivelse av planforslaget | 28 |
| 5.1 | Planlagt arealbruk | 28 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.2 | Anleggets utforming | 28 |
| 5.3 | Fravik fra veinormalene | 28 |
| 5.3.1 | <i>Tverprofil</i> | 28 |
| 5.3.2 | <i>Dimensjonerende hastighet</i> | 29 |
| 5.3.3 | <i>Linjeføring</i> | 29 |
| 5.4 | Analyser og utredninger | 30 |
| 5.4.1 | <i>Geotekniske vurderinger</i> | 30 |
| 5.4.2 | <i>Ingeniørgeologisk vurdering – bergskjæring og skred</i> | 32 |
| 5.5 | Tilknytning til teknisk infrastruktur | 36 |
| 5.6 | Universell utforming | 36 |
| 5.7 | Grunnforhold | 36 |
| 5.8 | Støy | 36 |
| 5.9 | Risiko og sårbarhet (ROS) | 36 |
| 5.10 | Avbøtende tiltak/løsninger ROS | 39 |
| 5.11 | Rekkefølgebestemmelser | 39 |
| 5.12 | Massehåndtering | 39 |
| 5.13 | Grunnerverv | 40 |
| 5.14 | Anleggsgjennomføring | 40 |
| 5.15 | Vurdering etter FNs bærekraftsmål | 40 |
| 6 | Konsekvensutredning | 42 |
| 6.1 | Naturmangfold | 42 |
| 6.1.1 | <i>Verdivurdering</i> | 42 |
| 6.1.2 | <i>Vurdering av påvirkning</i> | 46 |
| 6.1.3 | <i>Vurdering av konsekvens</i> | 47 |
| 6.2 | Landskap | 48 |
| 6.2.1 | <i>Verdivurdering</i> | 49 |
| 6.2.2 | <i>Vurdering av påvirkning</i> | 49 |
| 6.2.3 | <i>Vurdering av konsekvens</i> | 50 |
| 6.2.4 | <i>Skadereduserende tiltak</i> | 50 |
| 6.2.5 | <i>Oppfølging i planforslaget</i> | 50 |
| 6.3 | Friluftsliv | 50 |
| 6.3.1 | <i>Verdivurdering</i> | 51 |
| 6.3.2 | <i>Vurdering av påvirkning</i> | 51 |
| 6.3.3 | <i>Vurdering av konsekvens</i> | 52 |
| 6.4 | Reindrift | 52 |
| 6.4.1 | <i>Verdivurdering</i> | 52 |
| 6.4.2 | <i>Vurdering av påvirkning</i> | 53 |
| 6.4.3 | <i>Vurdering av konsekvens</i> | 54 |
| 6.4.4 | <i>Skadereduserende tiltak</i> | 54 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6.4.5 | <i>Oppfølging i planforslaget</i> | 55 |
| 7 | Virkninger/konsekvenser av planforslaget | 56 |
| 7.1 | Overordnede planer – kommuneplanens arealdel | 56 |
| 7.2 | Stedets karakter og landskap | 56 |
| 7.3 | Natur- og kulturverdier | 56 |
| 7.3.1 | <i>Naturverdier</i> | 56 |
| 7.3.2 | <i>Kulturverdier</i> | 56 |
| 7.4 | Trafikale forhold | 56 |
| 7.5 | Teknisk infrastruktur | 56 |
| 7.6 | Rekreasjon og uteoppholdsareal | 57 |
| 7.7 | Barns interesser | 57 |
| 7.8 | Sosial infrastruktur | 57 |
| 7.9 | Økonomiske konsekvenser for kommunen | 57 |
| 7.10 | Interessemotsetninger | 57 |
| 7.11 | Avveininger av virkninger | 57 |
| 8 | Avsluttende kommentar | 58 |

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planarbeidet

I 2015 initierte kommunene Beiarn, Bodø og Saltdal i felleskap et skisseprosjekt for å se på nye veiløsninger langs utvalgte strekninger, herunder for fylkesvei 813.

Målet for skisseprosjektet var å se på alternative løsninger for å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på veinettet, samt se på alternativer som vil korte ned på kjøreavstand for flest mulige trafikanter.

Beiarn kommune har, på bakgrunn av utarbeidet skisseprosjekt, satt i gang reguleringsplanarbeid for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet, på vegne av Nordland fylkeskommune, som eier veien.

1.2 Forslagstiller og plankonsulent

Forslagstiller:

Beiarn kommune
Nedre Beiarveien 906
8110 Moldjord

Plankonsulent:

Norconsult AS
PB 234
8001 Bodø

1.3 Eierforhold

Planområdet omfatter gnr. 16 bnr. 3, 5, 6, 7, 11, 15, 18, 20, 25, 29, 127 og 129, gnr. 17 bnr. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 11, 12, 14, 19 med fnr. 1, 36 og 71, gnr. 18 bnr. 5 samt gnr. 100 bnr. 1 (fylkesveien).

1.4 Tidligere vedtak i saken

Det foreligger ingen tidligere vedtak i saken.

1.5 Krav om konsekvensutredning

Planlagt tiltak er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger, og funnet å utløse krav om konsekvensutredning uten planprogram, jf. § 8, herunder vedlegg II, pkt. 10, bokstav d), ii.: Bygging av veier.

Tiltaket er derfor vurdert opp mot kriteriene i §10, og planmyndighet finner at tiltaket faller inn under 2. ledd bokstav b) og tredje ledd bokstav b).

Følgende temaer ble foreslått konsekvensutredet:

- Naturmangfold
- Landskap
- Friluftsliv
- Reindrift (samisk natur- og kulturgrunnlag)
- Kulturminner

I etterkant av planvarselet og på bakgrunn av innkommende merknader er temaet kulturminner tatt ut, da en vurderer at planarbeidet ikke vil berøre kulturminneinteresser.

2 Planprosess

2.1 Medvirkningsprosess og møter

Varsel om planoppstart av planarbeid ble annonsert i Avisa Nordland 24.03.2023, og sendt ut digitalt til berørte parter 24.03.2023. Høringsfristen ble satt til 29.04.2023.

Da planforslaget legger til rette for utbedring av eksisterende vei, og da ny trasé i stor grad følger eksisterende trasé samt at det stort sett kun er etablert hytter i områder vurderes behovet for åpent møte å være lite. Innkommende innspill tilsier heller ikke at det er behov for å avholde et slikt møte.

Oppstartmøte med forslagstillere / planmyndighet, veieier og konsulent ble avholdt den 24.02.2023.

2.2 Innspill til planen

Sammendrag av innkommende innspill ifm. planoppstart, med forslagstillers kommentarer fremgår av tabellen nedenfor.

| Person / etat | Dato | Innspill | Kommentarer |
|---------------------------|------------|--|--|
| Thorfinn Aksel Larsos | 24.03.2023 | Larsos lurer på om det er muligheter å anlegge flere avkjørsler langs veitraséen, til bruk for hytter i området, samt parkering ifm. friluftaktiviteter, herunder fiske, jakt og bærrøsting. | Det vil, noen steder, bli behov for å legge om parkeringsplasser og eksisterende avkjørsler til hytter. Planarbeidet legger imidlertid ikke til rette for flere avkjørsler. Dette på bakgrunn av innspill fra SVV med ønske om å redusere antall avkjørsler. |
| Ida Maria Pinnerød | 31.03.2023 | Pinnerød støtter planforslaget og støtter utbedringen av veien fullt ut. Det er viktig både for tryggheten i ordinær trafikk og i et beredskapsperspektiv. | - |
| Beiar Beitelag SA | 31.03.2023 | Beitelaget kommer med følgende innspill: <ol style="list-style-type: none"> 1. Det bør tas hensyn til at det går utmarksgjerder på begge sider av Fv813 fra Storjord og opp til ferista 2. Ferista Storjordlia opprettholdes 3. Det bør lages en port for folk til fots ved ferista i Storjordlia | Utmarksgjerdene blir videreført/flyttet. Tas til følge Eksisterende port blir videreført/flyttet. |
| Statens vegvesen (SVV) | 14.04.2023 | SVV anbefaler at standard og vegbredde blir et tema som skal belyses og drøftes i konsekvensutredningen. Blant annet bør det avklares hva som ligger i begrepet sårbart/kostbart terreng før dette brukes som argument for | Det er gjort rede for valg av veibredde, jf. kap. 5.4.1. En vurderer imidlertid ikke at dette er et konsekvensutredningstema. |

redusert vegbredde fra 7,5 meter til 6,5 meter.

I referatet kommer det frem at det er hyttetomter, hytter, parkeringsplasser og avkjørsler i planområdet. Her må planarbeidet sikre forsvarlige løsninger med tanke på at avkjørsler og parkeringsplasser skal være brukbare gjennom hele året slik at man unngår kantparkering lang fylkesveien om vinteren. Likedan må det kartlegges behov for areal til snøopplag for å opprettholde sikt i kryss og avkjørsler ved brøyting av veien. Siktsoner må gå fram av plankart og føresegner.

I planarbeidet må det også gjøres vurderinger knyttet til potensialet for å redusere tallet på avkjørsler t.d. ved å slå sammen flere av disse til en felles avkjørsel der dette er mulig.

SVV legger til grunn at drøftinger og avklaringer knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet på vegene skjer i dialog med de aktuelle vegmyndighetene.

Dersom det blir planlagt for fravik fra vegnormalene, legger SVV til grunn at det kommer klart fram av planbeskrivelsen, og at fraviksøknader er avklart med rette myndighet før planen blir lagt ut til offentlig ettersyn.

SVV legger til grunn at reguleringsplanen vil inneholde rekkefølgekrav som sikrer at tiltak knyttet til trafiksikkerhet, framkommelighet m.m. blir gjennomført i forbindelse med den utbyggingen som blir regulert.

På begge sider av utbedre vei er det regulert inn tilstrekkelige sidearealer, herunder areal for snøopplag. Videre er siktlinjer og -soner regulert inn. I siktsonene skal det være fri sikt i høyde 0,5 m over tilstøtende veier. For øvrig er det tatt inn i bestemmelsene at innregulerte parkeringsplasser med tilhørende avkjørsler skal brøytes.

Planforslaget legger ikke til rette for flere avkjørsler ift. dagens situasjon. Antall avkjørsler er imidlertid videreført av hensyn til friluftsliv. Det er også tatt med i betraktning at trafikkmengden i gjeldende veistrekning er lav. Det er imidlertid tatt hensyn til sikt ved plassering av nye avkjørsler.

Tas til følge.

Tas til følge.

Ivarettatt.

| | | | |
|--|-------------------|---|---|
| | | <p>Parkering og byggegrenser må også avklares i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>SVV legger til grunn at virkningene planløsningene vil ha for vegtransport og vegnett utredes og framkommer tydelig av planbeskrivelse, risiko- og sårbarhetsanalyse og eventuell konsekvensutredning. Dette gjelder generelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafiksikkerhet for ulike trafikantgrupper - adkomstløsninger - forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet - trafikkmønster og reisemiddelfordeling - parkeringsdekning og -behov - framkommelighet for ulike trafikantgrupper - ivaretagelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden <p>Eventuelle konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av vegnettet og for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafiksikkerhet og framkommelighet må også utredes.</p> | <p>Tas til følge.</p> <p>Ivaretatt.</p> <p>Når det gjelder drift og vedlikehold innebærer utbedring av veien en forbedring av situasjonen. Det er bl.a. lagt inn tilstrekkelig fanggrøfter for nedfall av stein. For øvrig er det lagt til rette for tilstrekkelig areal for snøopplag. Øvrige tema er gjort rede for i planbeskrivelsen.</p> |
| <p>Direktoratet for mineralforvaltning</p> | <p>18.04.2023</p> | <p>Planområdet berører en registrert skiferforekomst, som ikke er verdivurdert av Norges geologiske undersøkelse (NGU). Det er registrert flere skiferforekomster i området rundt. NGU skriver blant annet om forekomsten:</p> <p><i>«Forekomsten er en ca. 20 m tykk skifersone i den sørlige delen av Durmålshaugen. Sonen kan følges ca. 100 m oppover lia fra veien. Sidebergarten er en glimmerrik gneis. Skiferen har enkelte kvartsårer og linser og virker tungtspaltende og spalter til dels tykt. Sonen er lite foldet og lite oppsprukket, men har en tendens til utkiling av lagene. [...] Forekomsten har stor mektighet, men Rv. 813, hovedveien Beiar, går i</i></p> | <p>-</p> |

Nordland
fylkeskommune
(NFK)

28.04.2023

skjæring gjennom forekomsten og det vil være vanskelig å bli kvitt skrotstein. Skiferen i forekomsten kan kun brukes til murestein og heller.»

Virkningen på mineralske ressurser bør inkluderes i konsekvensutredningen. Planbeskrivelsen bør inneholde en vurdering av hvordan planen påvirker muligheten for eventuelt fremtidig uttak av mineralressursene.

Det planlegges ikke inngrep i sideterrenget hvor registreringen er utført. Utbedret vei vil i liten grad berøre mineralressurser i området. Tiltaket legger heller ingen begrensninger for eventuelt senere utnyttelse av mineralressurser.

Forholdet til regionale interesser
Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. NFK ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.3 Naturressurser, kulturminner og landskap, 8.4 Næringsutvikling og 8.6 Klima og klimatilpasning.

Tas til følge.

Konsekvensutredning

I varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid vises det til særlig fire temaer som skal utredes nærmere gjennom planprosessen. NFK er tilfreds med at reindrift, landskap, naturmangfold, friluftsliv og kulturminner konsekvensutredes i videre arbeid. I tillegg, ber NFK om at «transport og trafikk» og «vanmiljø» utredes som egne temaer i konsekvensutredningen.

Temaet: Transport og trafikk foreslås ikke konsekvensutredet da det ikke legges til rette for etablering av ny veitrasé i et inngrepsfritt område, kun utbedring av eksisterende veitrasé. Planlagt utbedring vil berøre noen bekker/elver, som for det meste allerede berøres av etablert vei. Planlagt utbedring av vei vurderes ikke å medføre vesentlig forurensning eller utslipp i elver. Temaene foreslås dermed ikke konsekvensutredet, men gjort rede for i planbeskrivelsen.

Fylkesveg

Fylkesveg 813, Beiarfjellveien, har en viktig funksjon som eneste kjøreveg til Beiarn, fra omkringliggende kommuner Bodø og Saltdal. Det er tidligere avklart med kommunen og konsulent, at vegklasse Hø1 skal legges til grunn for planlegging av utbedringstiltakene.

Tas til orientering.

Variasjon i vegbredde vil kunne aksepteres, avhengig av terreng og vegkurvatur. Fravik fra vegnormalene skal behandles av Nordland fylkeskommune.

Det er fartsgrense 80 km/t på planstrekningen og årsdøgntrafikk ca. 380 kjøretøy, derav 10 % tunge kjøretøy. Fv. 813 er definert med holdningsklasse mindre streng i Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveg i Nordland 2021. Det innebærer en generell byggegrense på 30 meter fra senterlinje fylkesveg. Antall avkjørsler bør begrenses, mens det normalt gis tillatelse til utvidet bruk av eksisterende avkjørsler.

Tas til orientering.

Denne fylkesvegstrekningen er ikke prioritert med tanke på utbedring i Regional Transportplan (RTP). Prosjekt som ikke er med i RTP, er ikke prioritert av NFK, med tanke på ressurser til planlegging. Vegmyndigheten sin rolle i varslet planarbeid, er å gi generelle innspill til varsel av planarbeidet og gi uttalelse ved høring etter plan- og bygningsloven, for å ivareta fylket sine interesser som eier av fv. 813.

-

Det er foreslått massedeponi/riggområde på eksisterende parkeringsareal ved bom. Dette parkeringsarealet brukes av vegdrifta som snuplass for brøytebil, som parkeringsplass og snuareal for store og små kjøretøy når vegen er stengt med bom, og noe parkering for hyttefolk/friluftsliv/lysløype. Det må fortsatt være mulig å snu med brøytebil eller tungt kjøretøy og noe areal til parkering, dersom arealet blir regulert og tatt i bruk til deponi/riggområde i forbindelse med utbedringsarbeidene.

Selve parkeringsområdet (som vil bli videreført) er ikke foreslått som massedeponi/riggområde, men områder sør for dette.

Vegfaglige innspill

- Areal regulert til offentlig vegformål skal eies av NFK.
- Formålsgrensen for offentlig vegformål, skal følge eksisterende

Tas til følge

Tas til følge. Da utbedret vei ennå ikke er detaljprosjektet,

eiendomsgrenser, men der vegen legges om/utvides reguleres offentlig vegformål til skjæringstopp eller fyllingsfot + 1 meter. Ved flatt terreng, må det reguleres minimum 3 meter avstand fra skulderkant.

- Drenering langs og på tvers av fylkesvegen og under avkjørsler må ivaretas på en god måte.
- Eksisterende avkjørsler som skal videreføres må vises på plankartet med avkjørselspiler og nye avkjørsler må planlegges der siktkravene er oppfylt.
- Behovet for private p-plasser til hyttefolk/friluftsliv må planlegges og bygges utenfor offentlig vegområde.
- Siden det skal gjøres tiltak på NFK sin eiendom, krever NFK at følgende rekkefølgebestemmelse tas med: *«Det skal inngås en gjennomføringsavtale mellom utbygger og NFK før det gis igangsettingstillatelse for tiltakene på/langs fv. 813. Avtalen skal være basert på byggeplaner godkjent av vegmyndigheten.»*
- NFK skal godkjenne byggeplaner for tiltakene som berører fylkesveg 813 med sideområder.
- Det må stilles rekkefølgekrav om at grunnforhold er undersøkt og dokumentert, før det gis igangsettingstillatelse.
- For områder nært fylkesvegen der det er behov for oppføring av konstruksjoner e.l. innenfor planområdet, må bygg være plassert i plankartet, eller at byggegrense må fremkomme enten på plankart eller i planbestemmelsene.
- Langs fv. 813 er generell byggegrense 30 meter. Annen byggegrense kan diskuteres med vegeier.
- Det må omtales mulighet for stoppested og atkomst til turområder/skiløype med buss.

Friluftsliv

Planområdet inneholder et viktig friluftslivsområde og et svært viktig friluftslivsområde. Friluftskartleggingen

er det regulert inn tilstrekkelige sidearealer i tilknytning til utbedringen. Dette innebærer lengre enn 1 m fra skjæringstopp eller fyllingsfot flere steder.

Tas til følge.

Tas til følge.

Tas til følge.

Ivaretatt, f. §§ 2.2 og 6.2, pkt. 2 i bestemmelsene.

Tas til etterretning.

Ivaretatt, jf. §§ 2.11 og 6.2, pkt. 7 i bestemmelsene.

Det er ikke planlagt etablert bygg i planområdet. Byggegrense frekommer for øvrig av både bestemmelsene og plankartet.

Tas til etterretning.

I samråd med kommunen vurderes dette ikke å være aktuelt innenfor planområdet.

Tas til følge.

er tilgjengelig som eget kartlag i Nordlandsatlas. Det bes om at dette kunnskapsgrunnlaget legges til grunn for utredningen av friluftsliv.

Reindrift

Planområdet ligger i et viktig område for reindriftnæring. Det framgår av reindriftskartet at området omfattes av årstidsbeite for høst og vinter i tillegg til spredt brukte høstvinterbeite. Området er også kartlagt som kalvingsland.

NFK minner om konsultasjonsplikten som følger av samelovens kapittel 4. NFK oppfordrer til dialog for at tiltaket gjennomføres på en måte som påvirker reinen minst mulig.

Tas til etterretning.

Vannmiljø

Planområdet omfatter flere elver som tilhører vannforekomsten Leiråga, Moråga. Vannforekomsten har god miljøtilstand og god kjemisk tilstand.

Tas til orientering.

Regional plan for vannforvaltning i Nordland og Jan Mayen vannregion legger føringer for forvaltningen av vannforekomstene i vannregionen. Vannforskriftens §§ 4-7 definerer miljømål for vannforekomstene, og vannforvaltningsplanen har fastsatt de konkrete miljømålene. Av vannforskriftens § 4 fremgår at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene, og dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden. Planarbeidet må derfor utrede hvilken påvirkning planen vil ha på miljøtilstanden for berørt vannforekomst, og om det kan ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene. Dersom planforslaget vil kunne påvirke måloppnåelsen må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep.

Utbedring av fylkesveien vurderes ikke å forringe miljøtilstanden i elvene/bekkene/vannforekomstene. Det er for øvrig tatt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides miljøoppføringsplan i bygge- og anleggsfasen

Klimaendringer og klimatilpasning

Deler av planområdet er utsatt for flom ifølge databasen til NVE. Denne

Tas til etterretning.

kunnskapen burde legges til grunn for videre planarbeid.

På bakgrunn av at planområdet er utsatt for flom vises det til særlig følgende arealpolitiske retningslinjer som bør hensyntas i planarbeidet:
c) Kommunene skal i nødvendig grad kartlegge og innarbeide potensielle faresoner (flo, flom og skred), som følge av klimaendringer i planleggingen. Det er viktig at det angis bestemmelser som tilpasser arealbruken til konsekvensene av et endret klima.

g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder.

Kulturminner og kulturmiljø

NFK har sjekket oppstartsmeldingen mot fylkeskommunes arkiver. Så langt det kjennes til, er planene ikke i konflikt med verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er forvaltningsmyndighet for.

Digital plandialog

NFK vil oppfordre kommunen til å sikre at også planavgrensning ved oppstart og planforslag til høring blir gjort tilgjengelige for synkronisering og dataoverføring. Det vil sørge for at data publiseres til Nordlandsatlas, som igjen bidrar til bedre plandialog og mulighet for medvirkning.

Aktsomhetsområder for flom er ikke regulert inn. Disse er knyttet til de større elvene/bekkene. Det er likevel tatt hensyn til flomfare ved at det er tatt inn i bestemmelsene at kulvert og stikkrenner skal dimensjoneres for en 200-årsflom, med klimapåslag. Videre er det tatt med at det skal sørges for at nye tiltak ikke kan øke flomfaren for tredje part.

Det er tatt hensyn til flom (jf. kommentar ovenfor) og overvann, bl.a. ved at det er tatt inn i bestemmelsene at eksisterende vei skal istandsettes tilbake til natur der veiareal ikke skal gjenbrukes og at skjæringer og fyllinger skal tilsås eller beplantes der forholdene legger til rette for det.

-

Kommunen tar det til etterretning.

Statsforvalteren

28.04.2023

Planstatus

Eksisterende vei er i kommuneplanens arealdel for Beiarn kommune avsatt til veiformål. Det er i forbindelse med

-

utarbeiding av kommuneplanens arealdel gjort en overordnet konsekvensutredning av traseen. Deler av planområdet er på vestsiden avsatt med hensynssone H310 ras og skredfare. Den østlige delen av planområdet er regulert gjennom detaljregulering for «Fortetting i reguleringsplan Larsoslia». Her finnes det 2 parkeringsplasser på begge sider av fylkesveien nærmest elva Hellåga, og ved elven Krokåga.

Krav om konsekvensutredning

Statsforvalteren støtter vurderingen om at planen faller inn under § 8 i forskrift om konsekvensutredninger, hvor tiltaket er nevnt i vedlegg II, nr. 10 bokstav e), punkt i.

Det nevnes i oppstartsvarselet at følgende tema foreslås konsekvensutredet:

- Naturmangfold
- Landskap
- Friluftsliv
- Reindrift
- Kulturminner
- Tilgjengelighet for alle til uteområder

Det er ikke nevnt at virkninger som følge av klimaendringer, samt klimatilpasning utredes. Statsforvalteren mener at dette bør tas inn som utredningstema i planen. Her bør det særskilt gjøres en vurdering av konsekvenser av overvann, flom og rasfare som følge av fremtidige klimaendringer. I tillegg bør det gjøres en grundig vurdering av forurensning, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy. Det er viktig at både gjeldende situasjon, og konsekvenser av nye tiltak bli vurdert.

Det var de 5 første temaene som foreslås konsekvensutredet, ikke: «Tilgjengelighet for alle til uteområder». Etter å ha gått gjennom innspillet fra kulturmyndigheten, her en vurdert at temaet: Kulturminner likevel ikke skal konsekvensutredes, men gjøres rede for i planbeskrivelsen. En vurderer at planlagt utbedring, i liten grad berører kulturminneinteresser.

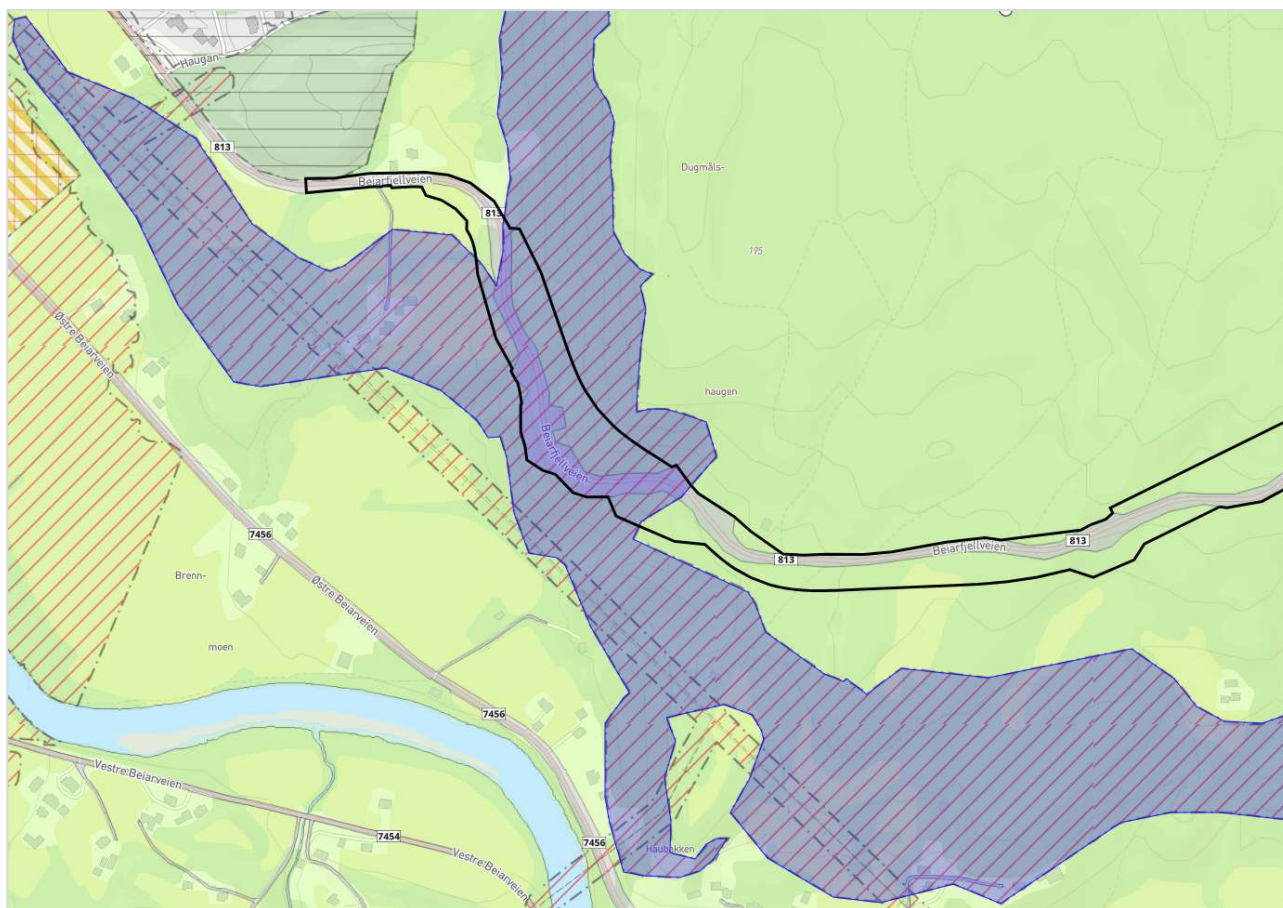
Tiltakets art, omfang og beliggenhet tilsier at planområdet ikke er spesielt utsatt for klimaendringer. Temaet er derfor ikke konsekvensutredet, men er likevel gjort rede for og ivaretatt i planarbeidet.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Kommuneplanens arealdel

I gjeldende kommuneplan er eksisterende fylkesvei avsatt til veg, med unntak av noen partier i nordøstre del hvor deler av fylkesveien og tilstøtende hytteområder inngår i egne reguleringsplaner. Disse områdene er angitt som hensynssone H190 i kommuneplanen, hvor vedtatte reguleringsplaner fortsatt skal gjelde (jf. figur 2). Sidearealer og tilstøtende areal er avsatt til landbruks-, natur, friluftss- samt reindriftsformål (LNFR).

I strekningen lengst mot vest, ved Dugmålsbhaugen, ler det lagt en hensynssone - faresone: Ras- og skredfare H310 (jf. skravert og merket område i figur nedenfor), over deler av planområdet.



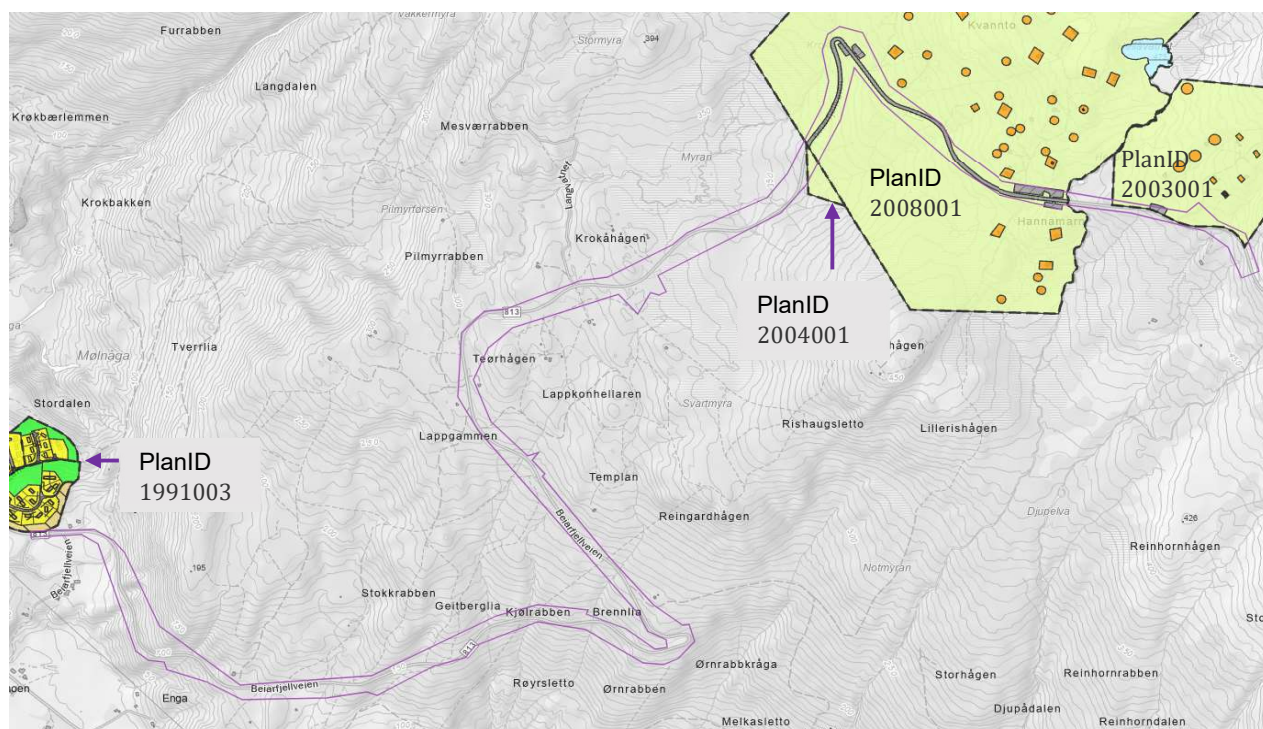
Figur 1: Utsnitt av gjeldende kommuneplanens arealdel. Faresone: Ras- og skredfare er vist med skravur. Planavgrensningen er vist med svart linje. Kartgrunnlag: Kommunekart.com, bearbeidet av Norconsult.

Beiarn kommune er for øvrig i gang med rullering av kommuneplanens arealdel, og har som intensjon å legge inn nytt areal for utbedring av fylkesvei.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Veistrekningen lengst mot øst er regulert gjennom reguleringsplan for Osbakk I (planID 2003001) vedtatt i 2003, Larsoslia (planID 200400) vedtatt i 2004 og «Fortetting i reguleringsplan Larsoslia» (planID 2008001) vedtatt i 2008.

De deler av planområdet som blir berørt av disse planene er regulert til offentlig trafikkområde, jord- og skogbruk og parkeringsplass (herunder felles parkeringsplass). Lengst mot vest berører planarbeidet en liten flik av reguleringsplan for Førrehågen med planID 1991003 vedtatt i 1991. Det lille arealet er regulert til spesialområde – vern mot erosjon.



Figur 2: Kartutsnitt som viser berørte reguleringsplaner.

3.3 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til de samme reguleringsplanene som er nevnt i foregående kapittel (3.2).

3.4 Temaplaner

Det foreligger ikke temaplaner som blir berørt av planarbeidet.

3.5 Statlige og regionale planretningslinjer

Relevante statlige planretningslinjer (SPR) og regionale føringer er listet opp nedenfor:

- SPR for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging
- SPR for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Fylkesplan for Nordland
- Nasjonal transportplan

4 Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet er på ca. 384 daa og ligger fra Storjord og opp mot Beiarfjellet.

4.2 Dagens arealbruk – planområdet og tilstøtende områder

Planområdet omfatter eksisterende fylkesvei og tilstøtende sidearealer, bestående av barskog og lauvskog samt noen myrområder. Flere steder er det bergskjæringar.

Larsoslia orienterings- og lysløype som ligger ca. 5 km nordøst for Storjord, mange av utfartsområdene samt hyttebebyggelsen ved planområdet har atkomst fra fylkesveien, hvor det også er etablert parkeringsplasser.

4.3 Stedets karakter

Planområdet ligger hovedsakelig i utmarksområder, med mye vegetasjon og noe spredt hyttebebyggelse (mot nordøst). Storjord ligger like vest for planområdet.

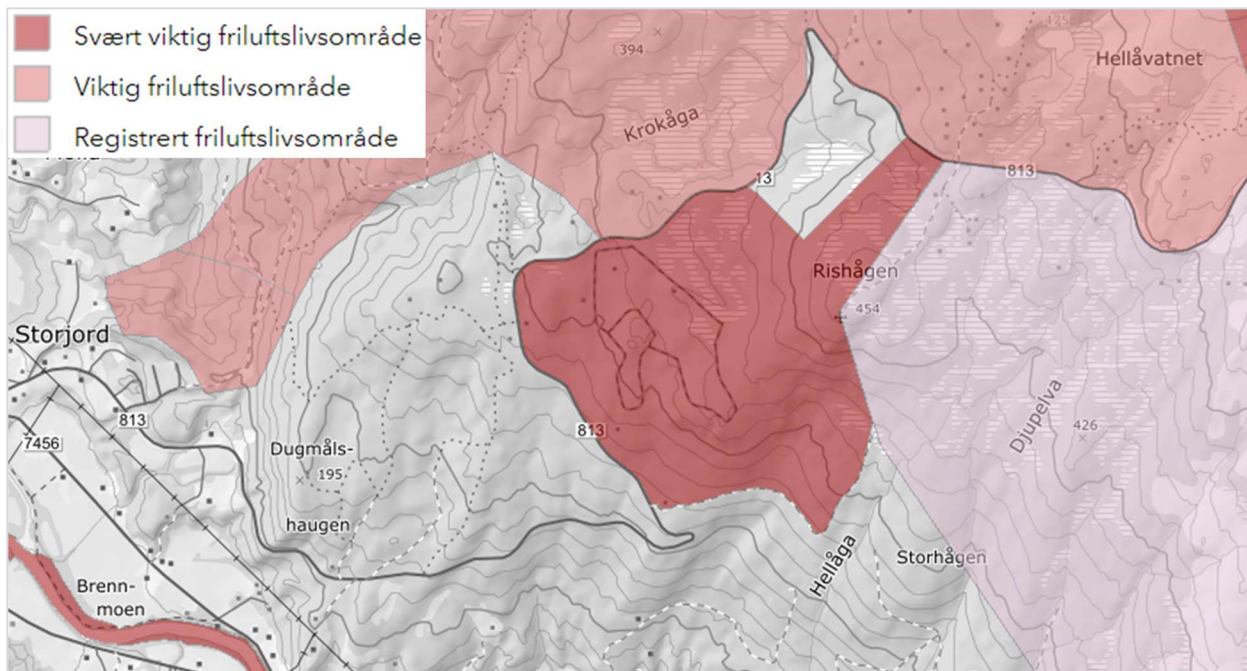
4.4 Topografi og landskap

Terrenget i planområdet er kupert og stiger fra sørvest til nordøst, fra ca. kote 65 til ca. kote 490.

4.5 Rekreasjonsverdi

Deler av veistrekningen går gjennom kartlagte friluftsområder med ulike verdier (jf. figur nedenfor).

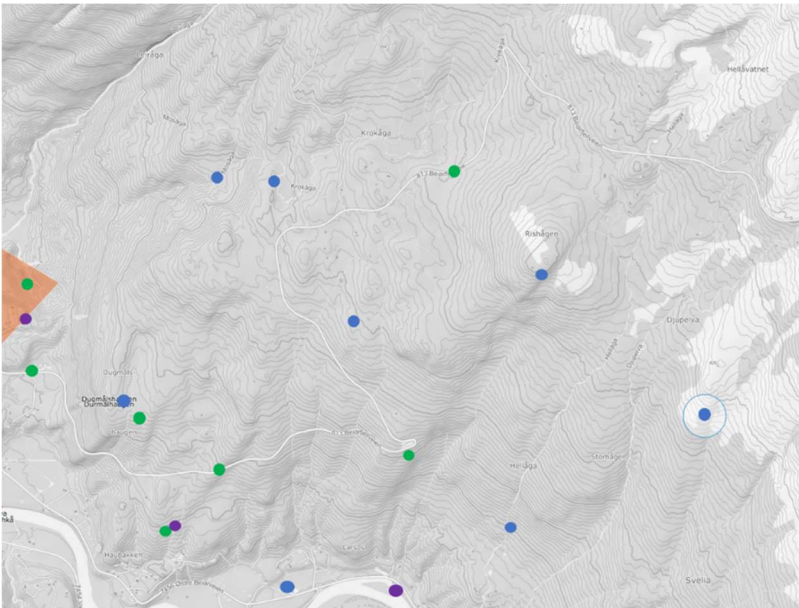
Det vises videre til kap. 6.3 hvor sammendraget av konsekvensutredningen av temaet fremgår.



Figur 3: Kartlagte friluftsområder. Kilde: Nordlandsatlas.

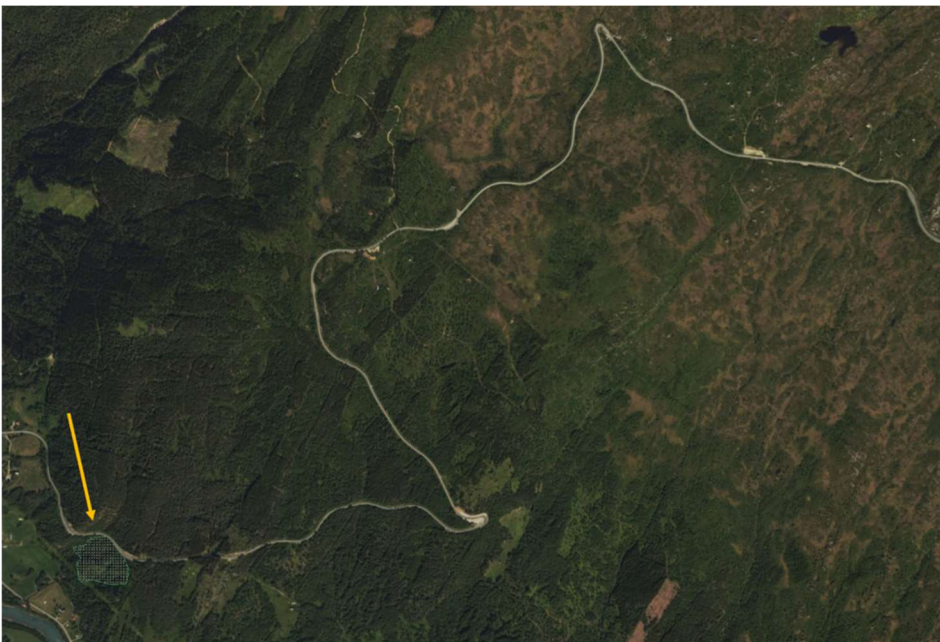
4.6 Naturverdier

Det er registrert rødlistearter i og ved planområdet, jf. figur nedenfor, herunder sterkt truet (blå sirkel) som omfatter gaupe og jerv; sårbar (jf. grønn sirkel) som omfatter granmeis, nordflaggermus, jotunblomstermose, grønnfink, hønsehauk og gulspurv samt nær truet (lilla sirkel) som omfatter gråspurv, konglebit og hare.



Figur 4: Rødlistearter. Kilde: Artsdatabanken, bearbeidet av Norconsult.

Videre er det registrert bjørkeskog med høgstauder som er lokalt viktig, og som kan bli berørt av veitutbedringen, jf. figur nedenfor.



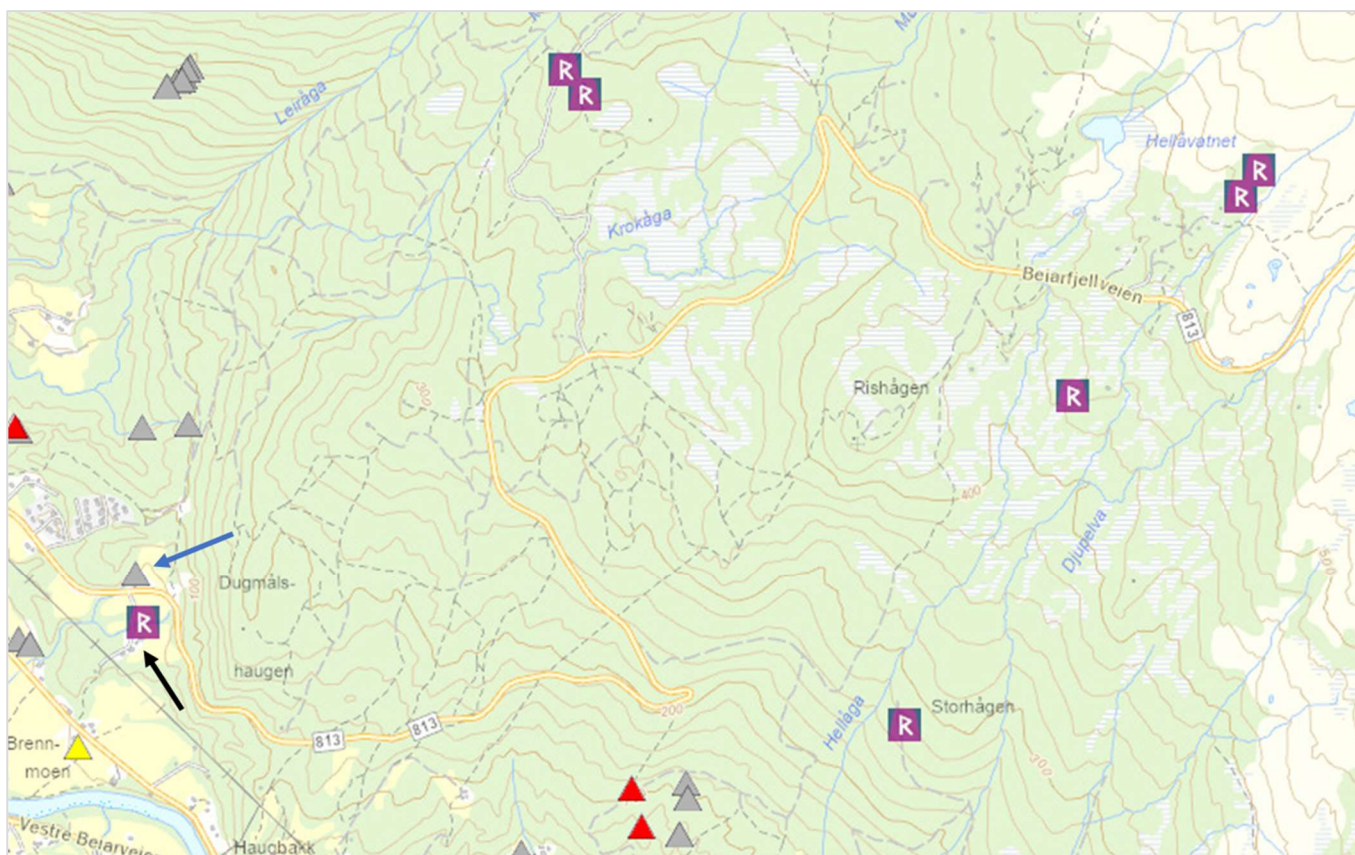
Figur 5: Naturtyper. Kilde: Miljøstatus, bearbeidet av Norconsult.

Det vises videre til kap 6.1 hvor sammendraget av konsekvensutredningen av temaet fremgår.

4.7 Kulturminner og kulturell verdi

Det er registrert kulturminner ved planområdet og i områder rundt. Kulturminner som ligger nærmest, er vist med piler i figur nedenfor. Grå trekant representerer eksisterende våningshus som benyttes som fritidsbolig, og som har fått navnet: Bårstue, Svenskrabben i SEFRAK registeret. Bygningen antas å være etablert i tredje kvartalet av 1900 tallet.

Videre er det registrert enkeltminne: Tjæremile som er vist med svart pil (jf. bokstav R) i figur nedenfor. Enkeltminnet er et samisk kulturminne som er eldre enn 100 år gammelt og er derfor automatisk freda.

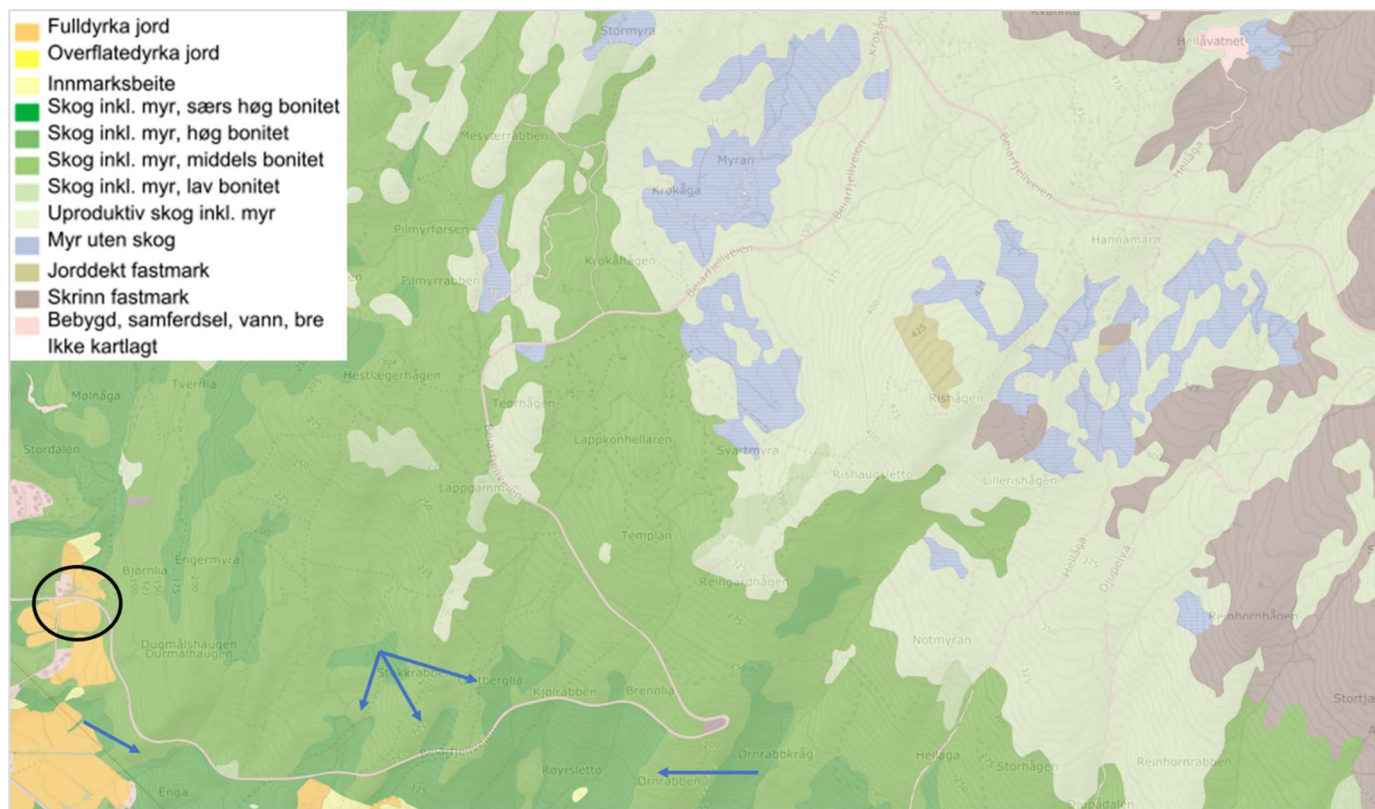


Figur 6: Kulturminner. Kilde: Miljøstatus, bearbeidet av Norconsult.

4.8 Landbruksverdi

Et begrenset areal i og ved planområdet (jf. område vist med sirkel i figur nedenfor) er registrert som fulldyrka jord.

Skogsområder i og ved planområdet har for det meste lav eller middels bonitet. For øvrig er det registrert uproduktiv skog inkl. myr i og ved nordøstre del av planområdet. Det er imidlertid registrert skog med høy bonitet mot sør/sørvest (jf. blå piler).



Figur 7: Markslag. Kilde: Kilden, bearbeidet av Norconsult.

4.9 Trafikale forhold

Eksisterende fylkesvei innenfor planområdet er en tofelts vei. Eksisterende bredder varierer, med gjennomsnittlig bredde på ca. 5,5 m. Strekingen er asfaltert. Det er ikke etablert gang- og sykkelvei i tilknytning til veistrekingen.

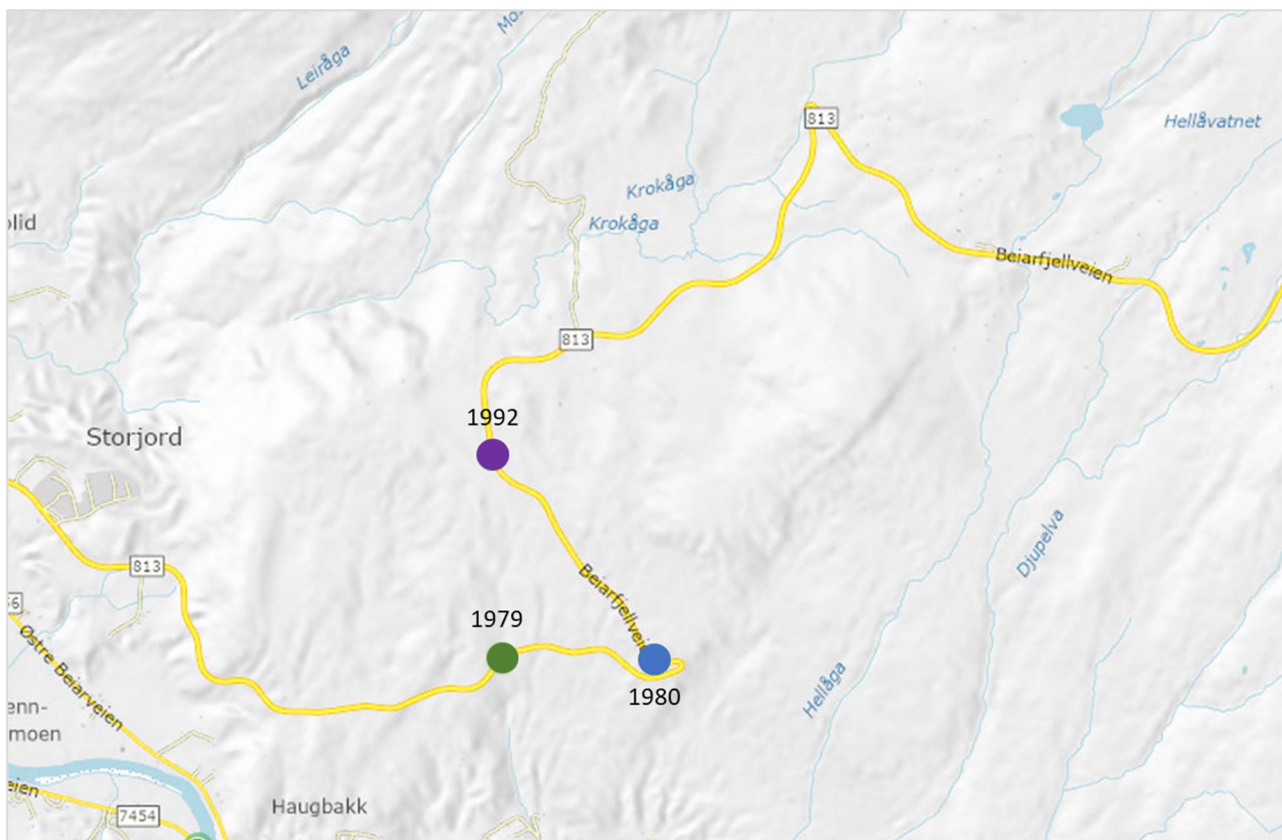
Den søndre og midtre del av veistrekingen har dårligst standard og med størst behov for oppgradering. Nordre del har noe bedre standard, men trenger også oppgradering.

Strekingen har en ÅDT på 380 (gjelder for 2022), hvor andel tunge kjøretøy er ca. 10 %. Det er etablert avkjørsler til hytteområder og parkeringsplasser i tilknytning til strekingen. Det er også etablert noen få små lommer langs strekingen.

Skiltet hastighet er 80 km/t fra strekingen like øst for Storjord. Vestover inn mot Storjord er skiltet hastighet 50 km/t.

Det har blitt registret 3 trafikkulykker på strekingen, jf. figur nedenfor. Ulykker involverer enslig kjøretøy som kjørte utfor på høyre side av venstrekurve (jf. grønn og blå sirkel) samt enslig kjøretøy som kjørte utfor på venstre side i høyrekurve (lilla sirkel).

Det er for øvrig ingen bussholdeplasser i planområdet.



Figur 8: Trafikkulykker. Kilde: Vegkart (SVV).

4.10 Sosial infrastruktur

Bygda Storjord ligger rett vest for planområdet hvor man bl.a. finner kro og dagligvarebutikk. Tettstedet Moldjord ligger ca. 9 km vest for planområdet, hvor bl.a. dagligvarebutikk, skolen, sykehjemmet og Nordlandsmuseet - Beiarn Bygdetun ligger.

4.11 Barns interesser

En kjenner ikke til at planområdet eller tilstøtende områder er brukt av barn og unge som lekeareal eller til uteopphold.

4.12 Universell tilgjengelighet

Deler av planområdet er svært kupert, og må bearbeides for å oppfylle krav til universell utforming.

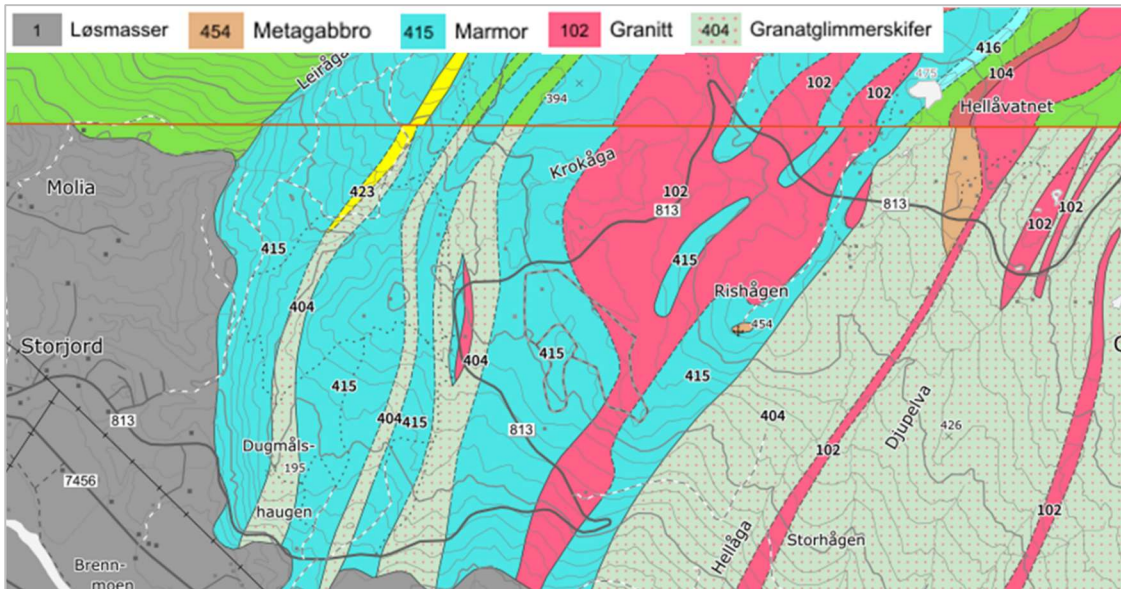
4.13 Teknisk infrastruktur

Det er ikke etablert VA-ledninger, el-kabler, gatelys eller stolper i tilknytning til eksisterende vei.

Eksisterende fylkesvei har imidlertid åpne dreneringsgrøfter langs veien og mange stikkrenner på tvers av veien, der små elver og bekker krysser veien.

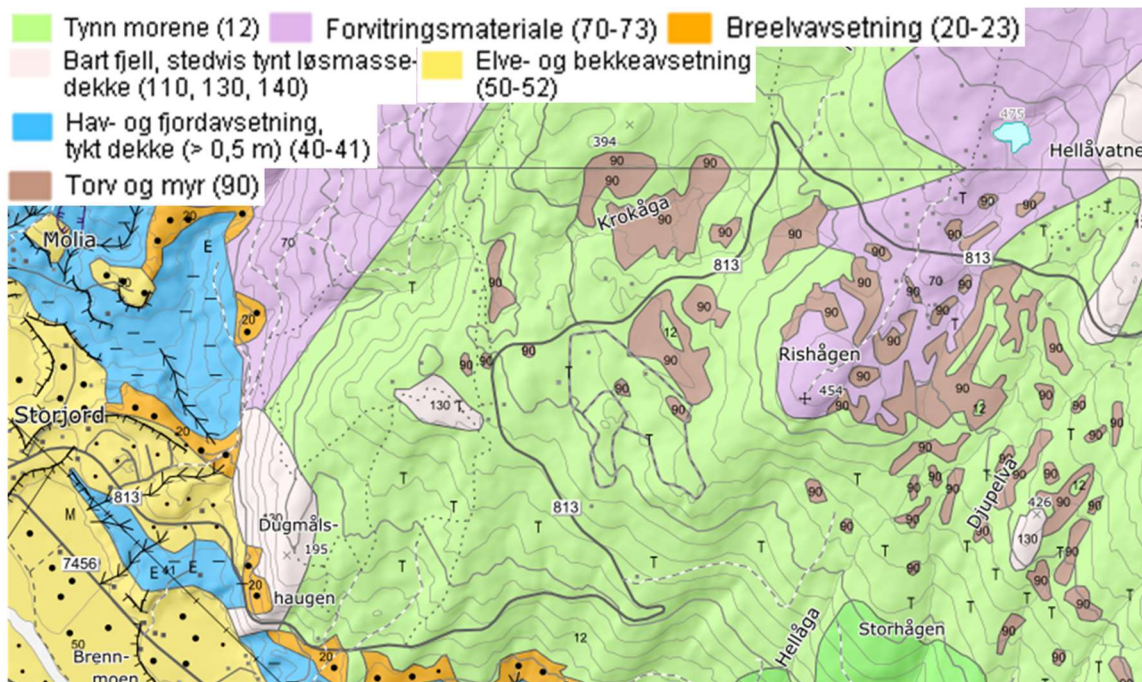
4.14 Geologi og grunnforhold

Berggrunn i planområdet består av granitt, marmor, granatglimmerskifer og metagabbro. Mot vest / sørvest er det registrert løsmasser (morene, grus, sand, leir osv.).



Figur 9: Berggrunn. Kilde: NGU.

Løsmassene består av tynn morene, forvittringsmateriale, breelavsetning, torv og myr, elve- og bekkeavsetning, hav- og fjordavsetning samt bart fjell / stedvis tynt løsmassedecke.

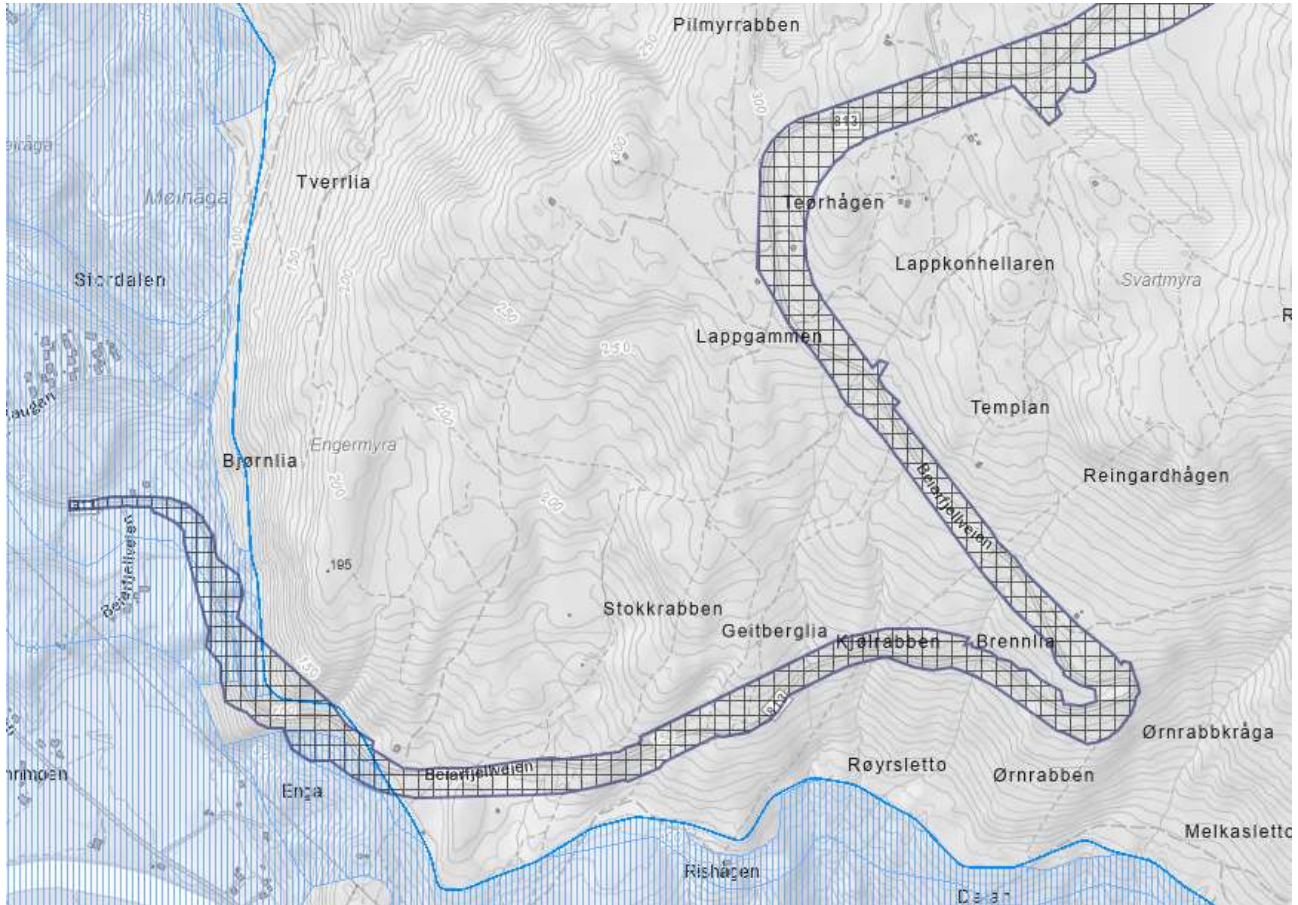


Figur 10: Løsmasser. Kilde: NGU.

Planbeskrivelse

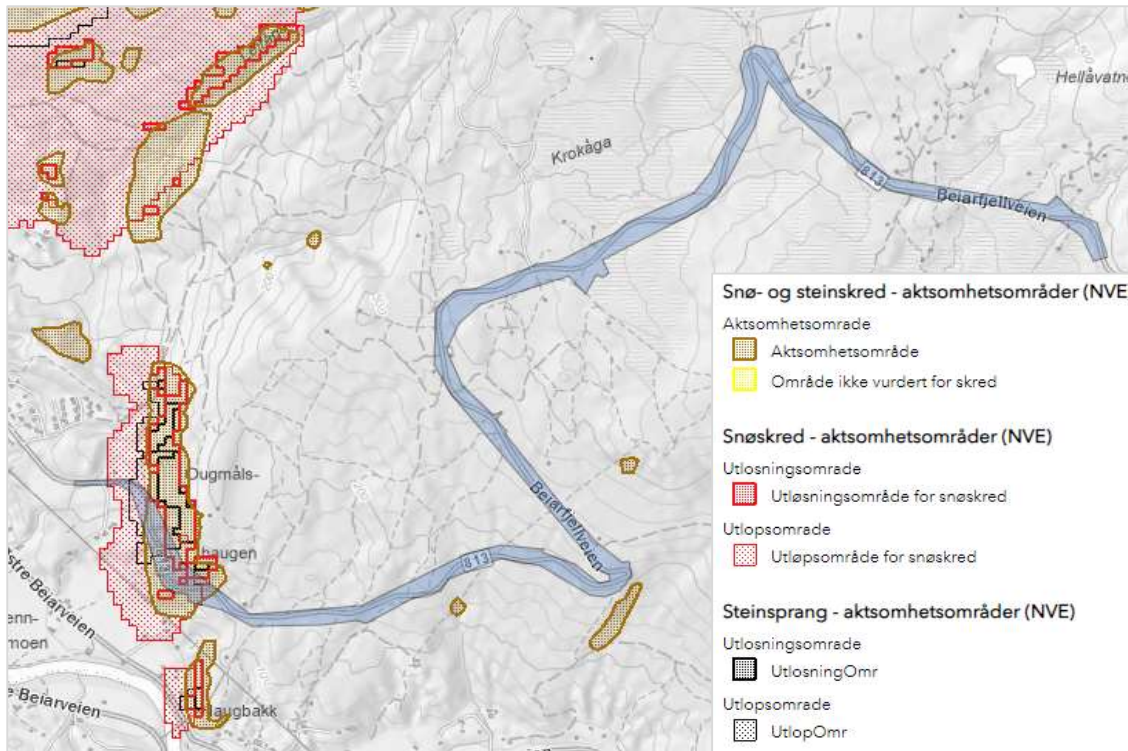
Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet
Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1

Som følge av at deler av traseen ligger under marin grense (jf. blå linje i figur nedenfor), befinner den seg innenfor aktsomhetsområde for marin leire (jf. blå skravur). Det forekommer imidlertid ingen kartlagte faresoner for kvikkleire i planområdet eller i tilstøtende områder.



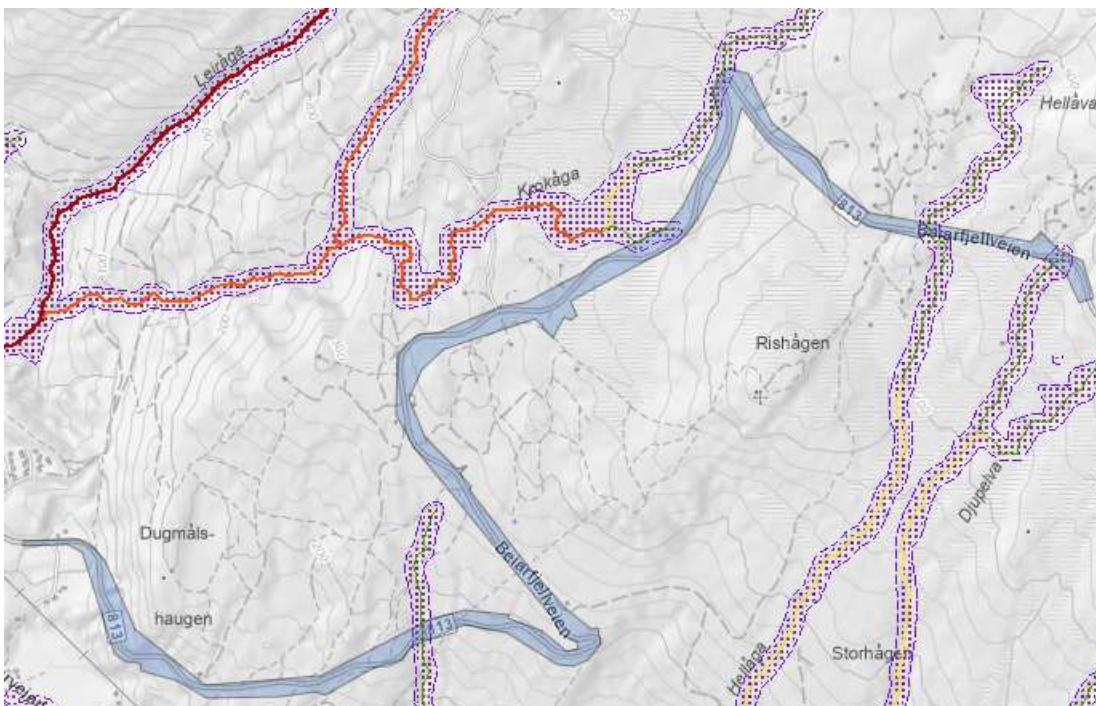
Figur 11: Marin grense (blå linje) og aktsomhetsområde for marin leire (blå skravur). Planområdet vist med skravur i ruter. Kartgrunnlag: NVEAtlas, bearbejdet av Norconsult.

Det er for øvrig registrert aktsomhetsområde for snøskred, steinsprang samt jord- og flomskred på deler av planområdet (se figur nedenfor).



Figur 12: Rasfare. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas, bearbejdet av Norconsult.

Videre er det registrert aktsomhetsområde for flom på deler av planområdet (jf. lilla prikker i figur nedenfor).



Figur 13: Flomfare. Kartgrunnlag: Nordlandsatlas, bearbejdet av Norconsult.

4.15 Støy

Da planområdet for det meste utgjør eksisterende fylkesvei, genereres det trafikk i planområdet, og dermed noe støy. ÅDT-tallet er imidlertid relativt lavt.

4.16 Forurensning

4.16.1 Lufforurensning

En kjenner ikke til at planområdet er særlig utsatt for luftforurensning. Luftforurensning antas å være innenfor akseptable grenseverdier.

4.16.2 Grunnforurensning

En kjenner ikke til at det er registrert forurenset grunn innenfor planområdet, eller tilstøtende områder. Grunnen i planområdet kan imidlertid være noe forurenset på grunn av biltrafikken.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

I planområdet planlegges det etablert utbedret vei med tilhørende annen veggrunn (både teknisk og grøntareal). Da ny vei ikke er detaljprosjektert, er det i tilstøtende areal regulert inn områder med kombinert formål: Annen veggrunn – grøntareal og LNFR. Dette for å ta høyde for behov for mer sidearealer. Eksisterende parkeringsplasser, avkjørsler og atkomstveier vil bli videreført, men med endret plassering. For øvrig er det regulert inn to rasteplasser vest for «storsvingen» i sør.

Deler av Krokåga som går nord for veien går gjennom nordre del av planområdet. Elva med tilhørende kantvegetasjon er regulert til blå/grønnstruktur.

Det er videre regulert inn 5 midlertidig bygge- og anleggsområder som er vist med bestemmelsesområder. Dessuten er det regulert inn hensynssoner – frisikt, i tilknytning til avkjørslene samt sone med angitte særlige hensyn – Hensyn reindrift.

5.2 Anleggets utforming

I samråd med Nordland fylkeskommune, er det veiklasse Hø1: Øvrige hovedveger, ADT < 4000 og fartsgrense 80 km/t, som er lagt til grunn for utbedring av fylkesveien.

Med utgangspunkt i denne veiklassen, er det i veinormalen krav om at Hø1 skal bygges med veibredde 7,5 m.

Videre åpner veinormalen for at veier som går gjennom et sårbart/kostbart terreng, kan bygges med veibredde 6,5 m. I planforslaget er det derfor foreslått en veibredde 6,5 m, men med 2 felts vei, slik det også er i dag. Begrunnelsen for dette valget fremgår av kap. 5.3.1 nedenfor.

Det er tatt hensyn til siktforhold ved reetablering av avkjørsler og parkeringsplasser. Det er for øvrig tatt hensyn til eksisterende ferist, som blir videreført med justert plassering. For øvrig videreføres eksisterende utmarksgjerder, men med annen plassering.

Byggegrense er satt 30 m fra senterlinjen. Det åpnes for at det kan gjøres unntak for utmarksgjerder, støttemurer og innregulerte parkeringsplasser (innarbeidet i planbestemmelsene).

5.3 Fravik fra veinormalene

Det er søkt om fravik fra følgende forhold: Tverprofil (veibredde), dimensjonerende hastighet samt linjeføring. Søknadene er formelt sett under behandling, men hovedtrekkene ble lagt frem for og gjennomgått med Nordland fylkeskommune i et møte.

5.3.1 Tverrprofil

Valg av veibredde er begrunnet med at det er snakk om utbedring av veien, ikke etablering av ny vei, samt at ÅDT kun er 380 (gjelder for 2022), noe som er veldig lav. Da veien er eneste forbindelse til Beiarn og da eksisterende fylkesvei er etablert med ca. 5,5 m asfaltert bredde foreslås dagens løsning videreført, med 2 felts vei i samme bredde.

På grunn av topografien i planområdet ville utbedring av vei med bredde på 7.5 m kunne ført til uforholdsmessige store skjæringer og fyllinger. Det vurderes derfor som mest bærekraftig å benytte 6.5 m veibredde (asfaltert), ved at det også blir mindre behov for veimaterialer og masser.

For øvrig kan det opplyses at veien da vil få standard som strekningen videre over Beiarfjellet, som også ble oppgradert for mange år siden.

5.3.2 Dimensjonerende hastighet

Nederste del av omtalt strekning går gjennom et svært krevende terreng. Minste horisontalradius på eksisterende vei er ca. 82 m. For dimensjonerende hastighet 80 km/t er kravet til horisontalkurver 175 m for Hø1 ved gjennomgående utbedring. Ved å bruke denne radiusen vil det medføre en fjellskjæring på ca. 29 m.

Det foreslås derfor å dimensjonere veien for en lavere hastighet enn 80 km/t mellom profil 340 og 1200 (vestre del av strekningen, jf. figur 17). Det foreslås å legge inn horisontalkurvatur som tilfredsstillende dimensjonerende hastighet på 60 km/t på denne strekningen, bortsett fra kurve i ca. profil 400 der det legges inn horisontalkurve på R=95 m og i ca. profil 750 der det legges inn horisontalkurve på R=82 m.

Det vil bli lagt inn grøfter på hele denne strekningen slik at siktkrav tilfredsstiller 60 km/t.

Stigning på eksisterende vei, som er oppe i 8.9 % på det bratteste, søkes beholdt. Det foreslås å skilte ned hastigheten på strekket til 60 km/t. Dvs. Veiklasse Hø2 legges til grunn, og standard ved gjennomgående utbedring (veibredde 6.5 m).

5.3.3 Linjeføring

På grunn av den store stigningen, er det vanskelig å unngå slyng et par steder. Det er derfor søkt om følgende endringer mellom profil 1200 og slutten av parsellen i profil 6570:

- Mellom profil 2300 og 2500 søkes om å benytte horisontalkurvatur R=90 m, R=45 m og R=125 m. Horisontalkurvatur på eksisterende vei er ca. R=90 m, R=15 m og R=70 m.
- Mellom profil 5040 og 5150 søkes om å benytte horisontalkurvatur R=34 m. Horisontalkurvatur på eksisterende vei er ca. R=15 m.
- Mellom profil 6460 og 6510 søkes om å benytte horisontalkurvatur R=125 m. Horisontalkurvatur på eksisterende vei er ca. R=90 m.
- Stigning mellom profil 2450 og 2630 på 8.1% foreslås beholdt.

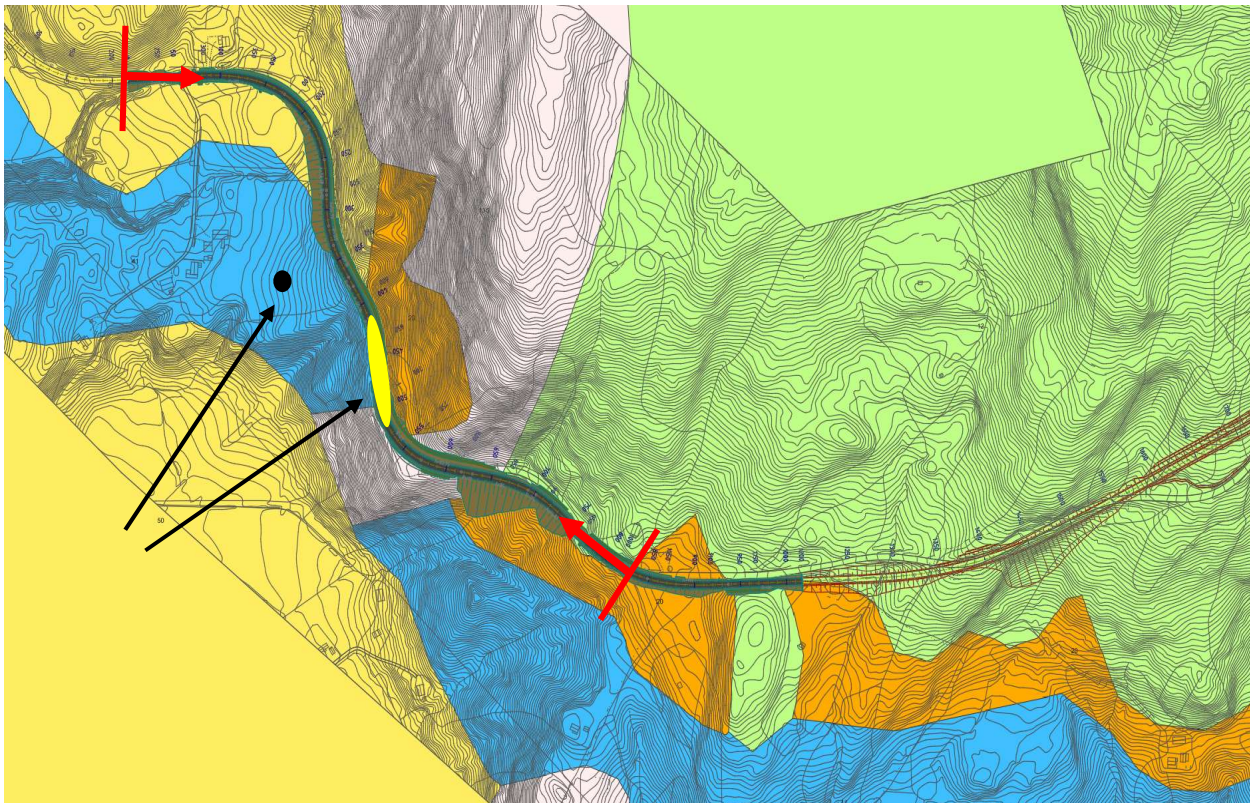
Det er lagt opp til noen forbikjøringsstrekninger, og da er det vanskelig å legge inn kurver som tilfredsstiller nabokurver, når en skal tilpasse seg til omtrent samme korridor som dagens vei ligger i. Det søkes derfor om noen fravik som er knyttet til nabokurver:

- Overgang mellom R=325 m og R=90 m tilfredsstiller ikke nabokurve, profil ca. 2250
- Overgang mellom rettlinje og R=125 tilfredsstiller ikke nabokurve i profil ca. 2500
- Overgang mellom R=226 m og rettlinje tilfredsstiller ikke nabokurve i profil ca. 3650-3750
- Overgang mellom R=225 m og rettlinje tilfredsstiller ikke nabokurve i profil ca. 4900
- Overgang mellom R=225 m og rettlinje tilfredsstiller ikke nabokurve i profil ca. 5250

5.4 Analyser og utredninger

5.4.1 Geotekniske vurderinger

Det er gjort geotekniske vurderinger som omhandler de områder hvor det forekommer sannsynlighet for betydelig mektighet av løsmasser og forekomst av marine avsetninger.



Figur 14: Del av trasé under marin grensen (vist med røde piler). Lys rosa: Bart fjell med stedvis tynt løsmassedekke. Lys grønn: Usammenhengende eller tynt dekke av morene over berg. Blå: Hav- og fjordavsetninger. Oransje: brelveavsetninger. Kilde: NVEAtlas, bearbeidet av Norconsult.

Det er kun gjort en vurdering av områdestabilitet og ikke geoteknisk prosjektering av planlagte tiltak eller andre geotekniske problemstillinger. Vurderingene som er gjort er ikke tilstrekkelig grunnlag for utførelse. Det må følgelig utføres geoteknisk prosjektering før utbygging/utbedring.

5.4.1.1 Tidligere grunnundersøkelser

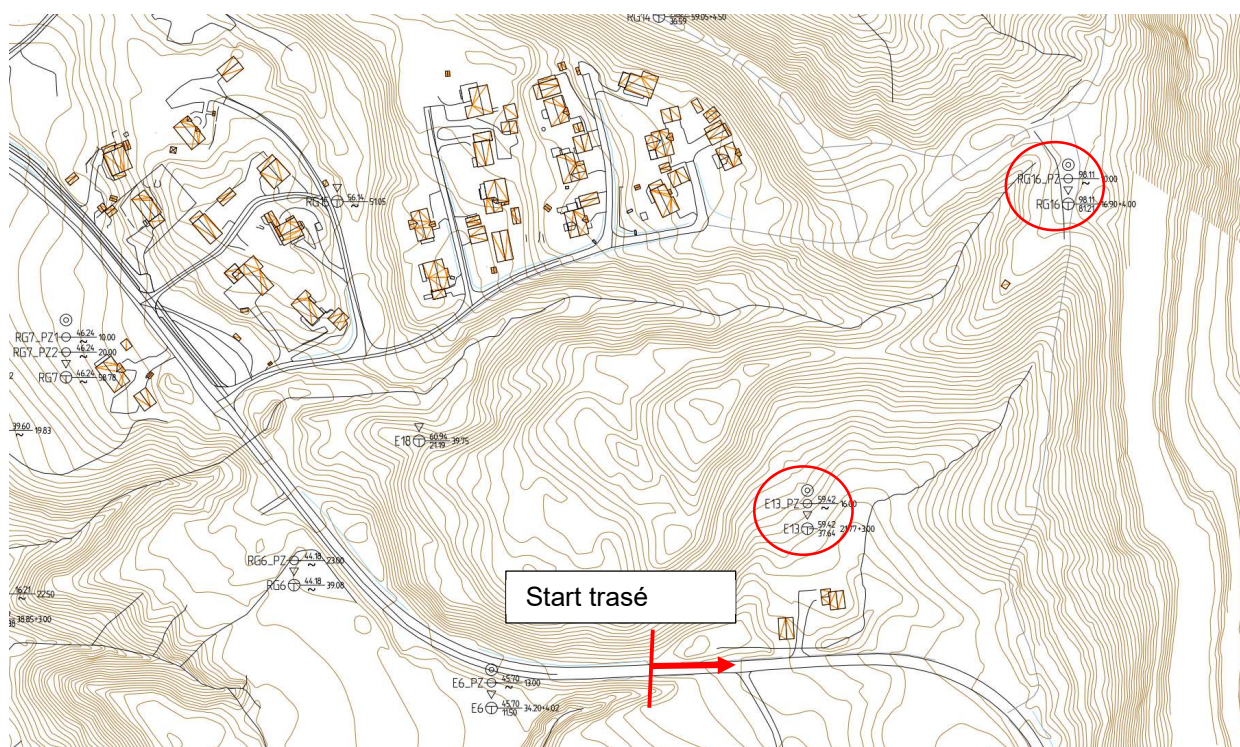
Det er tidligere utført geotekniske grunnundersøkelser av Statens Vegvesen langs ytterkant av eksisterende vei (vist med gul ellipse i figur ovenfor). Undersøkelsene ble tatt ifm. en utglidning av vegfyllingen. Undersøkelsene viser mektighet av løsmasser mellom 1,4 – 6,4 m, bestående av et fast lag i topp (steinfylling) over noe løsere masser (opprinnelige løsmasser eller dårlige fyllmasser av sand). Totalsonderingene indikerer ikke forekomst av marin leire.

Ifm. utredning av skoletomter i Beiar, har Løvlien Georåd utført geotekniske grunnundersøkelser på jordet nedenfor fylkesvegen (vist med svart sirkel i figur ovenfor). Det ble utført totalsondering og CPTu og påvist 26 m dybde til berg.

Grunnundersøkelsene indikerer forekomst av et topplag av organisk jord og tørrskorpeleire, over et antatt tynt siltig leirelag til ca. 5 m dybde. Videre forekommer det antatt siltig leirig materiale med vekslende innhold av sand. Først i 20 m dybde forekommer det et ca. 3 m tykt leirelag hvor en observerer økt poretrykk.

Nord for profil 200 (jf. figur nedenfor) har Romerike Geoteknikk utført grunnboring for prosjekt Østre Beiarveien. Av boring (vist med rød sirkel) viser totalsondering forekomst av leire til 10 m dybde eller dypere. Boreprofiler og resultater fra prøveserie viser at det ikke er påvist sprøbruddmateriale.

Grunnundersøkelsene viser at det er et distinkt skille i løsmassene som forekommer i elvterrassen (Leire) og løsmassene som forekommer i overgang mot berg (breeleveavsetninger). Utførte grunnundersøkelser gir ingen antydninger om forekomst av sensitiv eller kvikkleire i det aktuelle området. Det påpekes at resultater fra grunnundersøkelser bare gjelder i de punkter hvor de er utført, og en kan ikke utelukke forekomst av sensitiv leire utenfor undersøkte områder.



Figur 15: Utklipp fra borplan som viser borpunkter (røde sirkler) nord for planlagt veiprofil 200. Figur fra geoteknikk rapport.

5.4.1.2 Befaring og berg i dagen

Det ble den 2023-06-05 gjennomført en befaring av Norconsults geotekniker, med hensikt å kartlegge synlig berg i dagen og dokumentere potensielle utløp for kvikkleireskred.

Basert på befaring og Google Streetview forekommer det synlig berg/bergskjæring langs store deler av traséen. På nedsiden av eksisterende veg er terrenget svært bratt og det er tett med trær, kratt og stedvis ur.

Det lyktes ikke å finne blotninger av berg i dagen, men grunnet terrengets bratthet og visuelle tegn er det vurdert at største deler av helningen ca. i midten av planområdet og vestover består av tynt løsmassedecke over berg. For første del av trasé (vestre del) er det vurdert som sannsynlig at det forekommer større mektighet av løsmasser nedenfor eksisterende veg.

5.4.1.3 Konklusjon

Områdestabiliteten for området innenfor planavgrensningen er vurdert iht. prosedyre for utredning av områdeskredfare, presentert i NVEs veileder nr. 1/2019.

Med bakgrunn i ortofoto, relieffkart, løsmassekart, tidligere grunnundersøkelser og observasjoner av bergblotninger konkluderes det med at majoriteten av planområdet ligger på bart berg eller tynt løsmassedekke over berg. Planlagt vegutvidelse/utfylling ved start trasé ligger i et område hvor grunnundersøkelser viser mektig forekomst av sandig siltig materiale, og begrenset mektighet av leire. Undersøkelsene gir ingen indikasjoner på sprøbruddmasser i løsmasseprofilen.

Som følge av dette konkluderes det med at planområdet ikke utgjør et potensielt løснеområde for områdeskred.

Løsmasseskråningen nord for P200 består av leire og sonderinger viser at det ikke er sprøbruddmateriale eller kvikkleire.

I overkant av planområdet til øst forekommer det bart fjell eller løsmasser med svært liten mektighet. Nord for start profil forekommer det leire med betydelig mektighet, men grunnundersøkelser tatt av leiren viser at den ikke sensitiv eller kvikk. planområdet ligger dermed ikke innenfor et potensielt utløpsområde for områdeskred.

Videre østover ligger traseen over marin grense, samt at kartgrunnlag i hovedsak indikerer berg i dagen eller tynt løsmassedekke over berg, og det er følgelig ikke sannsynlig med forekomst av marine avsetninger.

Sikkerhet mot områdeskred er ivaretatt for planområdet.

5.4.2 ***Ingeniørgeologisk vurdering – bergskjæring og skred***

5.4.2.1 Stabilitet, utforming og uttak av berkskjæringer

Totalstabiliteten til bergskjæringer vurderes å kunne ivaretas ved kontursprengning og konvensjonelle bergsikringsbehov. Dersom en påtreffer spesielle grunnforhold som distinkte glideplan med sleppematerialer, tilstedeværelse av svelleleire med videre, må tiltak for å ivareta totalstabiliteten vurderes spesielt.

5.4.2.2 Anvendelse av steinmateriale

I nedre del av prosjektområdet er det hyppig vekslinger mellom kalkspatmarmoren og granatglimmerskifer. I øvre del av prosjektområdet er det i henhold til berggrunnskartet veksling mellom granatglimmerskifer og granitt. Det er i denne planfasen ikke utført testing av bergartene for å bestemme egenskapene for vurdering av egnet bruk av massene.

Granatglimmerskifer har erfaringsmessig høyt innhold av glimmerminerale, som vil gi lavere mekanisk styrke, og dermed lavere motstandsevne mot nedknusning og slitasje. Det er i tillegg ikke gunstig med høyt glimmerinnhold ved bruk i asfalt og betong. Videre er karbonatbergarter, som kalkspatmarmor, ofte myke og ikke egnet til veg-, bane-, og tilslagsformål. Granitt bruker normalt å være egnet for bruk i overbygning, avhengig av mineralsammensetning og kompetanse. Men dersom granitten har høyt innhold av glimmerminerale, eller er sterkt påvirket av forvitring, kan også denne ha lavere mekanisk styrke. Det anbefales derfor at det gjennomføres tester av massene for å bestemme materialegenskaper og vurdering av disse opp mot gjeldende krav til ulike bruksformål. Andre bruksområder for masser, hvor det ikke stilles spesifikke krav (fyll- og dreneringsmasser, grøftepukk o.l.) er aktuell bruk.

5.4.2.3 Vibrasjoner fra sprengningsarbeider

Vibrasjonskrav i henhold til gjeldende standarder må fastsettes av byggherren før oppstart av byggearbeider. Generelt i henhold til NS8141:2022 anbefales det at det gjennomføres tilstandsvurdering for bygg i nærheten av sprengningssted. I henhold til standarden gjelder dette alle bygg fundamentert på berg innenfor 50 meter fra sprengningssted og alle bygg innenfor 100 meter fundamentert på løsmasser.

Dersom det er spesielle forhold som tilstedeværelse av kvikkleire eller vibrasjonsømfintlig infrastruktur og lignende, må vibrasjonskrav vurderes spesielt i forhold til dette.

5.4.2.4 Hydrologiske forhold

Skjæringer kan medføre endrede strømningsforhold, og lekkasje av grunnvann inn i skjæringen vil føre til lokal senking av grunnvannsnivået, spesielt oppstrøms skjæringen.

Skjæringene er planlagt etablert i et bratt område med begrenset/varierende løsmassedekke, og det forventes at grunnvannsnivået ligger i bergmassen. Der hvor vegen ligger i nærheten av myrforekomster har terrenget rundt lav helning og dreneringsretning for myrene er ikke mot veg.

Dyp til grunnvann er ikke kjent, men grunnvannsnivået oppstrøms vegen har trolig blitt påvirket av eksisterende vegskjæringer. Utvidelser av vegen inn i terrenget gjør at skjæringer kan komme i kontakt med grunnvannet, men dette vurderes å ikke ha negative konsekvenser for sårbar natur oppstrøms skjæringene.

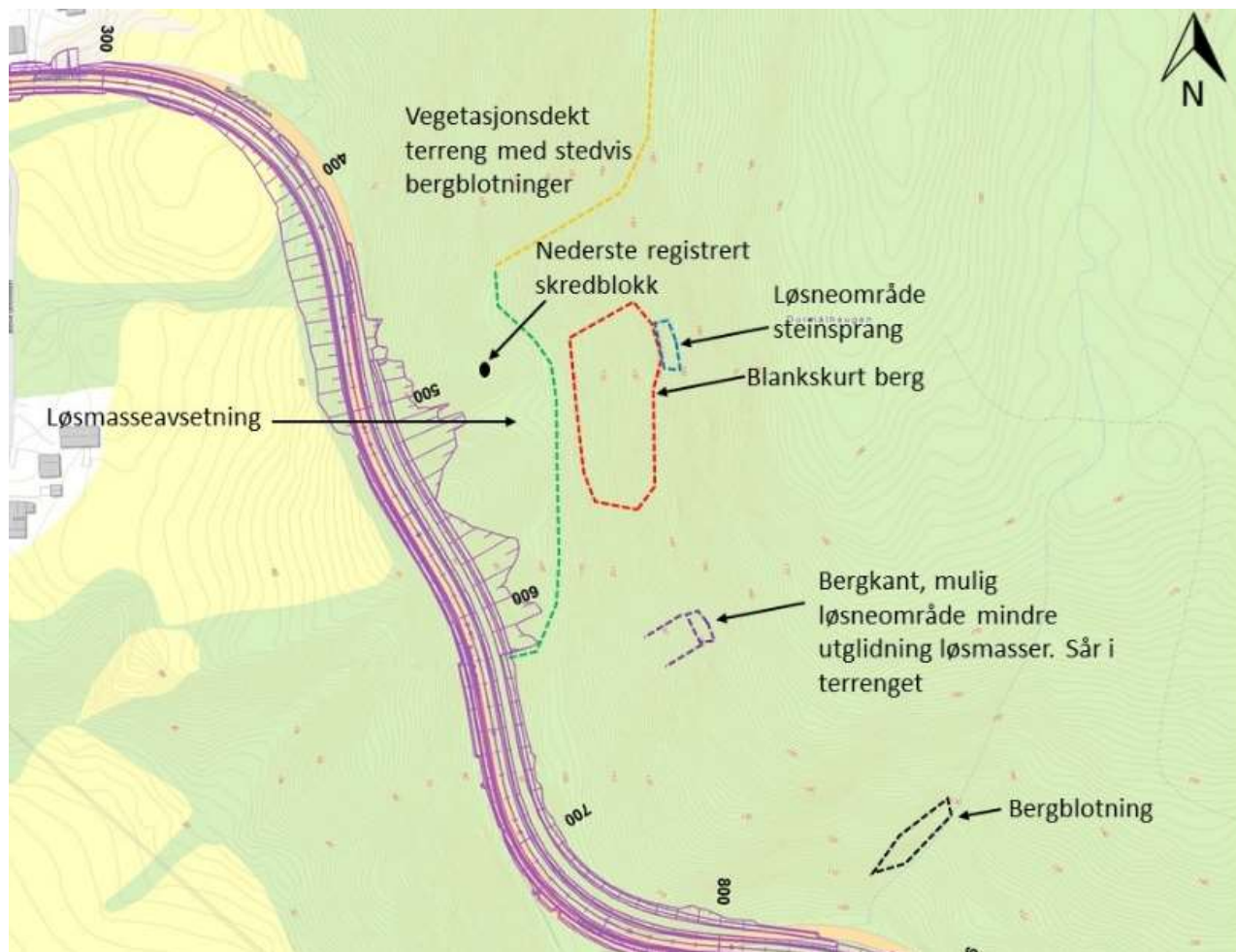
Det er ikke kjent at det er utfordringer knyttet til iskjøving langs de eksisterende bergskjæringene på grunn av vannsig fra løsmassene over skjæringene. Vann fra ovenforliggende terreng som drenerer ned mot skjæringene er forutsatt håndtert med avskjærende grøfter og nedføringskanaler ved behov. Behov må tilpasses stedlige forhold og håndteres i anleggsfasen. Behov for tiltak forutsettes ivaretatt av fagpersonell som håndterer vurderinger knyttet til overvann for prosjektet.

5.4.2.5 Vurdering av skredfare fra sideterreng

Denne skredfarevurderingen tar utgangspunkt i de terreng- og vegetasjonsforhold som er aktuelle på vurderingstidspunktet. Endringer innen disse, menneskeskapte eller naturlige, kan endre forutsetningene for vurderingen.

Det er utarbeidet et registreringskart over registreringer utført i terrenget mellom profilnummer 400 og 900 (jf. figur nedenfor). I terrenget er det registrert ferskere hendelser knyttet til steinsprang, samt eldre hendelser som er tolket å være en mindre utglidning av løsmasser i terrenget. Mellom profilnummer 460 og 620 er det registrert terrengformasjoner som tyder på en større løsmasseavsetning over berg. I overkant av løsmasseavsetningen er det observert blankskurt berg med helning registrert rundt 30 grader. Sprekkeplanet har samme orientering som sprekkeseett S1 (strøk: 180° – 200°, sprekketthet: 1 – 1,5 stedvis ned mot 0,1). Ved ett parti er det registrert et overheng i bergmassen, og her er det tegn etter ferske nedfall av stein. Steinene er relativt flate, og lengste registrerte utløpslengde for blokkene er ca. 30 meter fra toppkant prosjektert veg.

Terrenget er ellers generelt vegetasjonsdekt med skogsbunn, og benyttes som beiteområde for sau. Det er registrert et sår i terrenget over profilnummer 650 hvor det i terrenget er et mindre parti med blankskurt berg, og et markert søkk i terrenget rundt. Området er i dag vegetasjonsdekt, men terrengformasjonen kan tyde på tidligere mindre utglidning av løsmasser.



Figur 16: Registreringsåra skredfarevurdering. Figur fra ingeniørgeologisk rapport.

Steinsprang

Det er ikke registrert tidligere steinsprang mot veg i partiet hvor det er registrert aktomhetsområde for steinsprang, og det vurderes at strekningen har en nominell årlig sannsynlighet for steinsprang mindre enn 1/20, og har derav tilstrekkelig sikkerhet mot steinsprang.

Snøskred

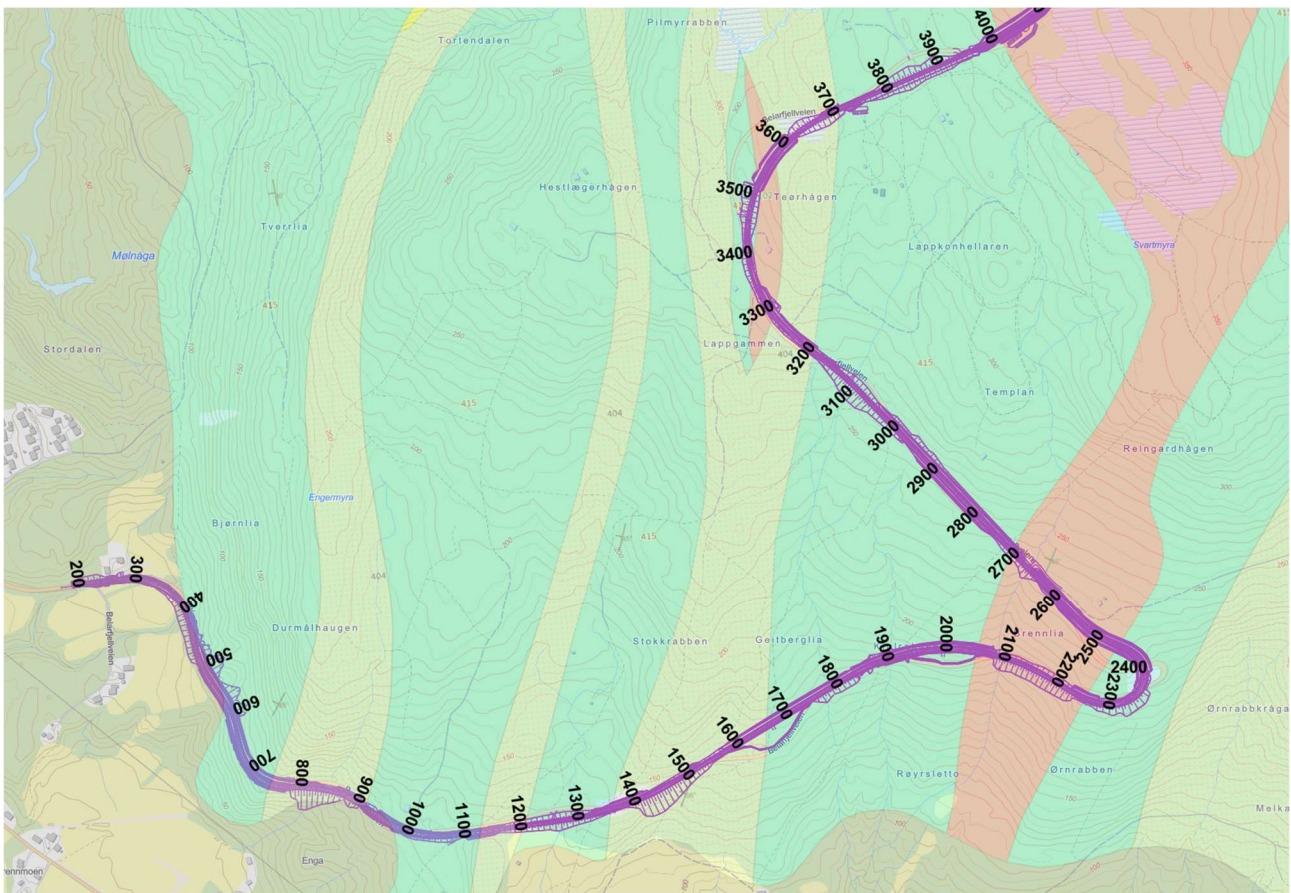
Basert på at det ikke er registrert tidligere skredhendelser knyttet til snøskred for vegen, samt klimaoversikt for området, vurderes det at nominell årlig sannsynlighet for snøskred er mindre enn 1/20, og har derav tilstrekkelig sikkerhet mot snøskred.

Sørpeskred

Det er ikke registrert spor etter aktivitet fra sørpeskred eller sørpeskredavsetninger, og det er ingen historiske hendelser knyttet til sørpeskred langs prosjektert vegstrekning. Sørpeskred forekommer ofte langs vannveger eller andre forsenkninger i terrenget. For at sørpeskred skal utløses kreves et snødekke av viss tykkelse og terrengformasjon som muliggjør vannmetting av snødekket. Det kommer ned en bekk ved profilnummer 860. I bekkeløpet er det ikke registrert terrengformasjoner som sannsynliggjør større ansamling av snø og utløsning av sørpeskred. Det vurderes at strekningen har en nominell årlig sannsynlighet for sørpeskred mindre enn 1/20, og har derav tilstrekkelig sikkerhet mot sørpeskred.

Flomskred

Flomskred løsner ofte langs eksisterende bekkeløp eller som følge av et initialskred som utvikler seg ved å ta opp vann og erodere masser fra sidene av dreisløpet. Det kommer ned en bekk ved profilnummer 860 (jf. figur nedenfor), som ligger innenfor aktsomhetsområdet for jord- og flomskred. I selve bekkeløpet er det ikke registrert tegn til ferskere erosjonssår i sideterrenget, bekken er grunn og det fremgår å være normalt lite vannføring i bekken. Det ligger en god del større blokk langs bekkeløpet, og det er registrert bergblotninger og at det er tynt løsmassedekke i terrenget ved/rundt bekken. Det er ikke registrert hendelser knyttet til flomskred fra bekkeløpet, og i DTM kart er det ikke registrert tegn til større skredavsetninger nedstrøms vegen. Eventuelle ekstremhendelser knyttet til nedbør kan medføre noe massetransport i forbindelse med bekkeløpet, men sannsynligheten for større flomskred som kan skade veg og kjørebane vurderes å være liten.



Figur 17: Berggrunnskart over området mellom profilnummer 200-4000. Figur fra ingeniørgeologisk rapport.

Ved profilnummer 1920 er det registrert løseområde for jord- og flomskred i kant med eksisterende veg. Terrenget nedstrøms vegen er bratt, og det er i dag fylling langs vegen her. Fremtidig veg vil også ligge på fylling mot sør. Det er ikke registrert hendelser knyttet til jord- og flomskred fra bekkeløpet tidligere, og aktsomhetskartet viser at utløp av jord- og flomskred vil stoppe før bebyggelse. Nedstrøms vegen er det registrert at bekken renner på berg i en bergkløft med høydeforskjell på ca. 2 meter fra omkringliggende terreng, og sannsynlighet for utløsning av flomskred i overgang mot veg er vurdert å være liten. Med hensyn til risiko for skred nedstrøms vegen er det en forutsetning at plassering av ny kulvert ikke endres i forhold til original plassering, slik at drenering av vannet går i det naturlige bekkeløpet.

Det vurderes at strekningen har en nominell årlig sannsynlighet for flomskred mindre enn 1/20, og har derav tilstrekkelig sikkerhet mot flomskred.

Jordskred

Sideterrenget mellom profilnummer 400 og 750 er teoretisk bratt nok til at jordskred kan utløses (> 20 grader). Deler av området består av tynt løsmassedekke over berg og jordskred kan ikke utelukkes.

Ved berfaringen er det registrert at bergoverflaten som de tynne løsmassene hviler på, er glatt og blankskurt. Det er registrert en lokasjon som kan være knyttet til en mindre lokal utglidning av løsmasser i det tynne løsmassedekket. Ny veg skal skjære seg inn i terrenget, og vil endre overgangen mellom berg og løsmasser i området. Det er i dag i nedre del av terrenget tett vegetasjon i form av større granskog. Denne vil fjernes i forbindelse med at vegen flyttes inn i terrenget. Over granskogfjellet, er det spredt løvskog som bidrar mindre til hold av løsmassene. Det vurderes som sannsynlig at det kan forekomme mindre utglidninger i løsmassedekket over prosjektert veg, men det er ikke registrert tidligere hendelser knyttet til dette langs denne vegstrekningen. Det vurderes at mellom profilnummer 400 og 750 er nominell årlig sannsynlighet for jordskred større enn 1/50, men mindre enn 1/20. Vegen har derav tilstrekkelig sikkerhet mot jordskred.

5.5 Tilknytning til teknisk infrastruktur

Det planlegges ikke etablert VA-ledninger eller el-kabler ifm. utbedring av fylkesveien.

Eksisterende vei krysser flere elver og bekker. Utbedret vei vil krysse de samme elvene/bekkene, og det vil derfor bli behov for å reetablere kulverter og stikkrenner.

5.6 Universell utforming

Vegnormalene er lagt til grunn for forprosjektering av utbedret vei. Det er ikke alle steder kravene kan oppfylles. For disse stedene er det søkt om fravik.

5.7 Grunnforhold

De geotekniske vurderingene konkluderer med at planområdet ikke utgjør et potensielt løsneområde for områdeskred. Det er imidlertid kun gjort en vurdering av områdestabilitet, derfor er det tatt inn i bestemmelsene at det før det kan gis igangsettingstillatelse dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet.

5.8 Støy

Planforslaget vurderes ikke å føre til store endringer i trafikkmengde eller støybelastning ift. dagens situasjon.

5.9 Risiko og sårbarhet (ROS)

| Emne | Forhold eller uønsket hendelse | Vurdering | |
|---------------------------|--|-----------|---|
| | | Nei | Merknad |
| Naturgitte forhold | Er området utsatt for snø- eller steinskred? | | Det er registrert aktsomhetsområde for snøskred, steinsprang samt jord- og flomskred sørvest i planområdet. |

Planbeskrivelse

Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet
 Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1

| | | | |
|----------------------|---|---|--|
| | | | Ingeniørgeologiske vurderinger konkluderer med at samlet sannsynlighet for skred på vei fra sideterreng er vurdert å være mindre enn 1/20 per km, og veien oppfyller derfor krav til sikkerhet. |
| | Er området geoteknisk ustabil/er det fare for utglidning? | | Geotekniske vurderinger som er gjort ifm. planarbeidet konkluderer med at sikkerhet mot områdeskred er ivaretatt for planområdet. Da det kun er gjort en vurdering av områdestabilitet er det tatt inn i bestemmelsene at stabilitet skal dokumenteres før igangsettingstillatelse kan gis. |
| | Er området utsatt for springflo/flo i sjø/vann? | x | |
| | Er området utsatt for flom i elv eller bekk/lukket bekk? | | Det er registrert aktsomhetsområde for flom på deler av planområdet. Som følge av dette er det tatt inn bestemmelsene at kulvert og stikkrenner skal dimensjoneres for en 200-årsflom med klimapåslag. Videre er det tatt med at det skal sørges for at nye tiltak ikke kan øke flomfaren for tredje part. |
| | Er det radon i grunnen? | | Har liten relevans. |
| | Annet (spesifiser)? | x | |
| Infrastruktur | Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området? | | |
| | • Hendelser på veg | x | |
| | • Hendelser på jernbane | x | |
| | • Hendelser på sjø/vann/elv | x | |
| | • Hendelser i luften | x | |
| | Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området? | | |
| | • Utslipp av giftige gasser/væsker | x | |
| | • Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser | x | |

Planbeskrivelse

Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet
 Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1

| | | | |
|-----------------------|---|---|-------------|
| | Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området? | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Elektrisitet | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Teletjenester | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Vannforsyning | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Renovasjon/spillvann | X | |
| | Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området: | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer? | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master? | X | |
| | Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området? | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Til skole/barnehage | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Til nærmiljøanlegg (idrett etc.) | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Til forretning | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Til busstopp | X | |
| | Brannberedskap | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Omfatter området spesielt farlige anlegg? | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)? | | Irrelevant. |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil? | X | |
| Tidligere bruk | Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomhet? | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Gruver: åpne sjakter, steintipper etc. | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer etc. | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering | X | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Annet (spesifiser) | | |

| | | | |
|---------------------------|---|---|--|
| Omgivelser | Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is? | x | |
| | Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)? | | Berg-/fjellskjæringer vil kunne utgjøre fare. § 12-5 i TEK17 (sikkerhet i bruk med krav om sikring) vil gjelde. Videre er det tatt med en rekkefølgebestemmelse som vil sørge for at nødvendig sikringstiltak skal være utført før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest. |
| | Annet (spesifiser) | x | |
| Ulovlig virksomhet | Sabotasje og terrorhandlinger | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål? | x | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten? | x | |

5.10 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Forslag til avbøtende tiltak framgår av foregående tabell, jf. kolonne til høyre (vurdering – merknad).

5.11 Rekkefølgebestemmelser

Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelser knyttet til følgende punkter:

- Teknisk plan
- Grunnforhold – stabilitet
- Gjennomføringsavtale
- Trafikkavviklingsplan
- Miljøoppfølgingsplan
- Materialgjennbruk
- Massehåndtering
- Innvilgede fravik
- Sikringstiltak
- Terrengbehandling av sidearealene
- Nye avkjørsler
- Istandsetting av områder avsatt til midlertidige bygge- og anleggsområder

5.12 Massehåndtering

Det er forventet at lokale bergmasser er av tilstrekkelig volum og kvalitet til å dekke behov for masser ifm. fyllingsarbeider og muligens frostsikringslag. Når det gjelder bærelag og forsterkningslag må behovet oppfylles ved å tilføre masser utenfra.

Utbedring av fylkesveien vil produsere masseoverskudd. Det er i denne forbindelse opplyses fra Beiar kommune at det er stort behov for/stor etterspørsel av steinmasser i Beiar.

Det har blitt lagt vekt på å minimere miljøbelastningen ved å ha korte transportavstander og dermed redusere belastningen på fylkesveien.

5.13 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan legger grunnlaget for erverv av arealer til utbedring av veien. Det vil være behov for både midlertidige arealer under anleggsperioden og permanente arealer til det nye anlegget. Det vil imidlertid ikke være behov for å rive bygninger ifm. utbedring av veien.

Grunnerverv følger en egen prosess, og inngår ikke direkte i reguleringsplanarbeidet. Veieier, Nordland fylkeskommune, vil opprette dialog med berørte grunneiere. Det vil være tett kontakt med berørte grunneiere i forkant og underveis i anleggsgjennomføringen.

5.14 Anleggsgjennomføring



Som en del av planarbeidet og forprosjekteringen, har det blitt gjort overordnede vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring. Det har blitt lagt vekt på å sikre tilstrekkelig areal samt lagt opp til etappevis utbygging slik at gjennomføringen kan bli så fleksibel som mulig. En har som mål at store deler av traséen kan bygges uten behov for omlegging av trafikk på eksisterende fylkesvei.

Det er tatt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides plan for hvordan trafikken innenfor planområdet skal avvikles i anleggsperioden, herunder fremkommelighet for hytteeiere og brukere av tilstøtende friluftsområder og Lysløypa i Larsoslia.

Midlertidige anleggs- og riggområder er for øvrig innarbeidet i plankartet, og -bestemmelsene.

5.15 Vurdering etter FNs bærekraftsmål

Følgende bærekraftsmål er trukket frem som spesielt relevant i planarbeidet:

| Bærekraftsmål | Utvalgte mål/delmål | Vurdering |
|---|--|---|
|  <p>6 RENT VANN OG GODE SANITÆRFORHOLD</p> | <p>Delmål 6.6: Verne og opprette vannrelaterte økosystemer, inkludert fjell, skoger, våtmarker, elver, vannførende bergarter og innsjøer.</p> | <p>Det er mange myrområder i og ved nordøstre del av planområdet. Endelig forslag til utbedret trasé er lagt utenom disse myrområdene. Kun små deler av myrområdene vil bli berørt.</p> |
|  <p>8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST</p> | <p>Delmål 8.2: Øke den økonomiske produktiviteten gjennom diversifisering, teknologisk fremgang og innovasjon, blant annet med vekt på lønnsomme og arbeidsintensive sektorer.</p> | <p>Utbygging av fylkesveien vil skape jobb for bygge- og anleggsbransjen.</p> |

Planbeskrivelse

Detaljregulering for utbedring av deler av Fv813 Beiarfjellet
Oppdragsnr.: 52301827 Dokumentnr.: Versjon: 1

| | | |
|--|--|--|
|  | Delmål 12.2: Innen 2030 oppnå bærekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressurser. | Ifm. planarbeidet har det vært stort fokus på at bergressursene blir utnyttet mest mulig optimalt. Et eksempel på dette er å velge en veibredde som er noe mindre enn det veinormalene krever (med utgangspunkt i valg veiklasse). |
|  | Delmål 15.4: Bevare økosystemer i fjellområder, inkludert det biologiske mangfoldet der, slik at de skal bli bedre i stand til å bidra til en bærekraftig utvikling. | Naturmangfold er konsekvensutredret, og utbedring av veien vil ta hensyn til biologisk mangfold. |
|  | Delmål 16:7: Sikre lydhøre, inkluderende, deltakelsesbaserte og representative beslutningsprosesser på alle nivåer. | Innspill til planoppstart har bidratt til en god oversikt over relevante problemstillinger. Disse er gjennomgått, vurdert og er stort sett tatt til følge. |

6 Konsekvensutredning

Hovedfunnene fra utførte konsekvensutredninger er gjengitt nedenfor.

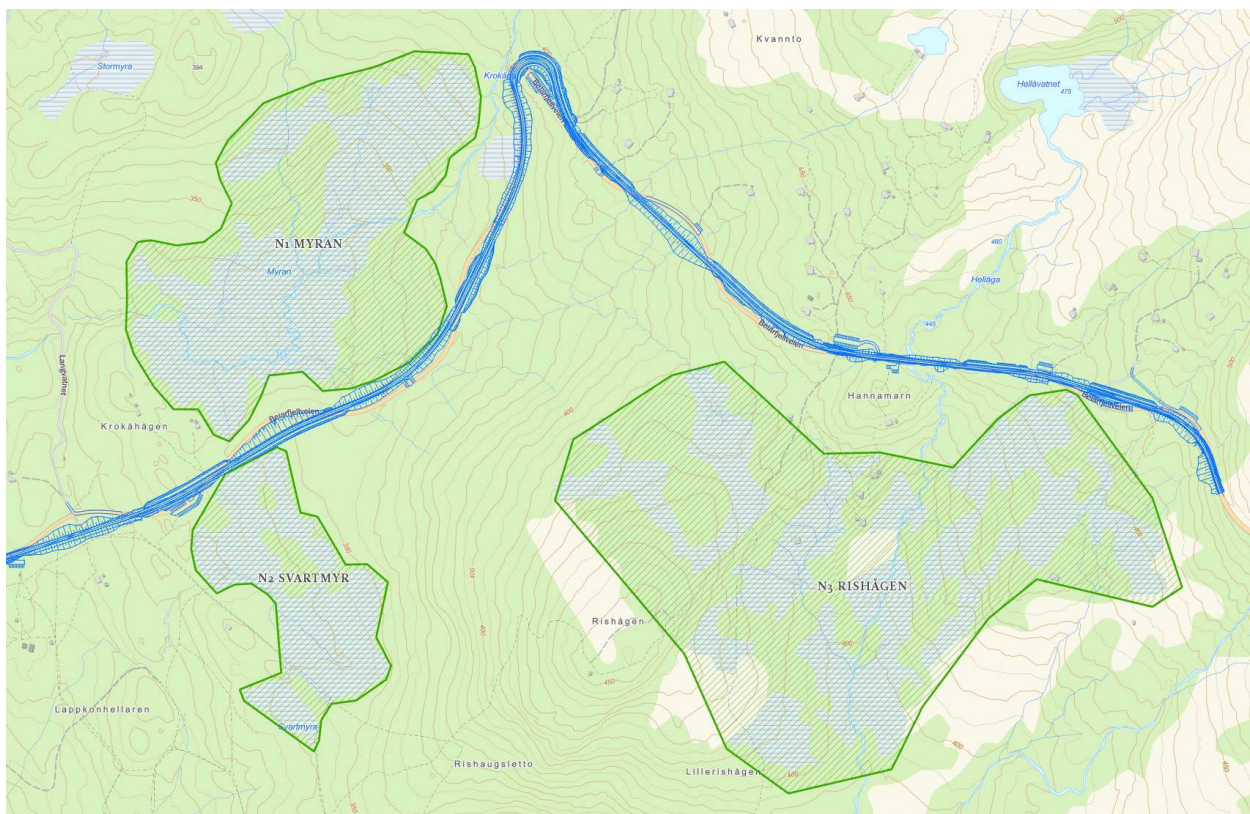
6.1 Naturmangfold

6.1.1 Verdivurdering

Innenfor tiltakets influensområde er det vurdert å være viktige naturverdier knyttet særlig til myrer, myrkomplekser, rike og frodige bjørkeskoger samt elver og bekker som økologiske funksjonsområder og blågrønne korridorer.

6.1.1.1 N1 Myran, N2 Svartmyr og N3 Rishågen

Disse store myrkompleksene (jf. figur nedenfor) utgjør viktige områder for naturmangfoldet. I tillegg er disse store myrkompleksene viktige økologisk funksjonsområder for en rekke organismer hvorav flere kan være rødlistede. Slike store myrområder vurderes også til å ha en betydelig økosystemfunksjon som vannreservoar og kanskje særlig flomdemper. Myrer er for øvrig et svært viktig CO₂-lager i og med de store mengdene organisk materiale som magasineres nede i den vannmettede og anoksiske sonen nede i myrene.



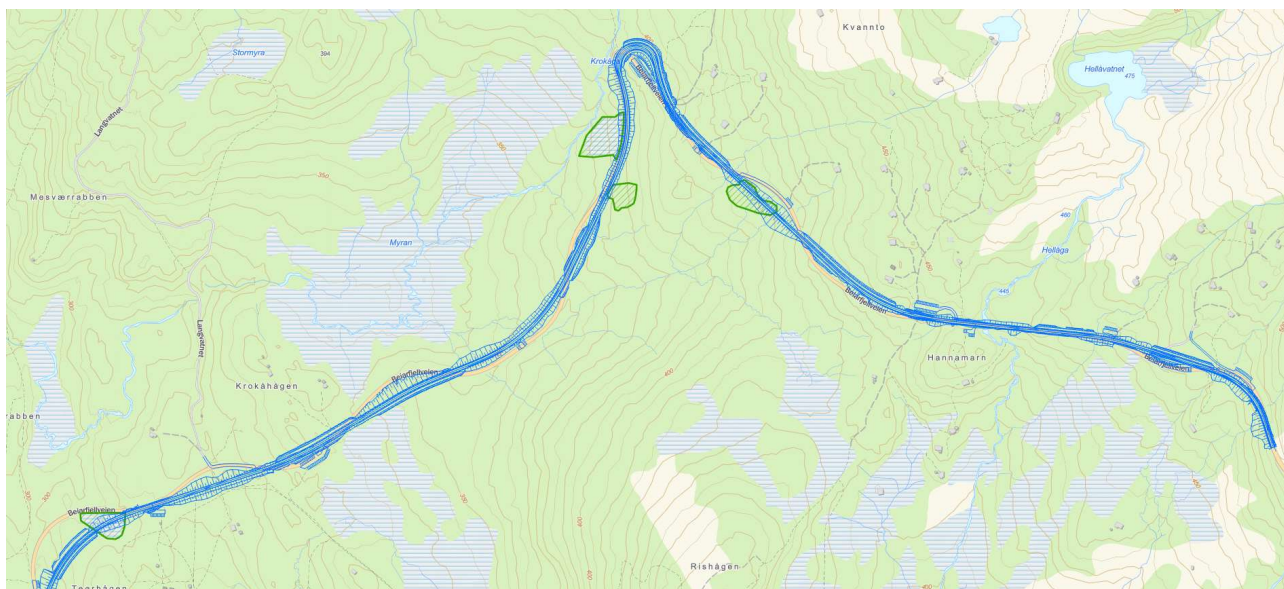
Figur 18: Større myrkomplekser som ligger innenfor influensområde. Figur fra konsekvensutredningsrapport naturmangfold.

Verdivurdering:



6.1.1.2 N4 Småmyrer i tiltaksområdet

I tillegg til disse store myrområdene ligger det flere mindre små myrer tett på eksisterende vei. Disse er i større og mindre grad påvirket av dagens vei med det være seg oppdemming, drenering eller annen påvirkning. Det har i prosjektet vært en målsetning å redusere inngrep i alle typer myr, også der hvor naturverdiene kanskje ikke er så veldig store. I kartet under vises slike mindre myrområder man ikke har klart å unngå.



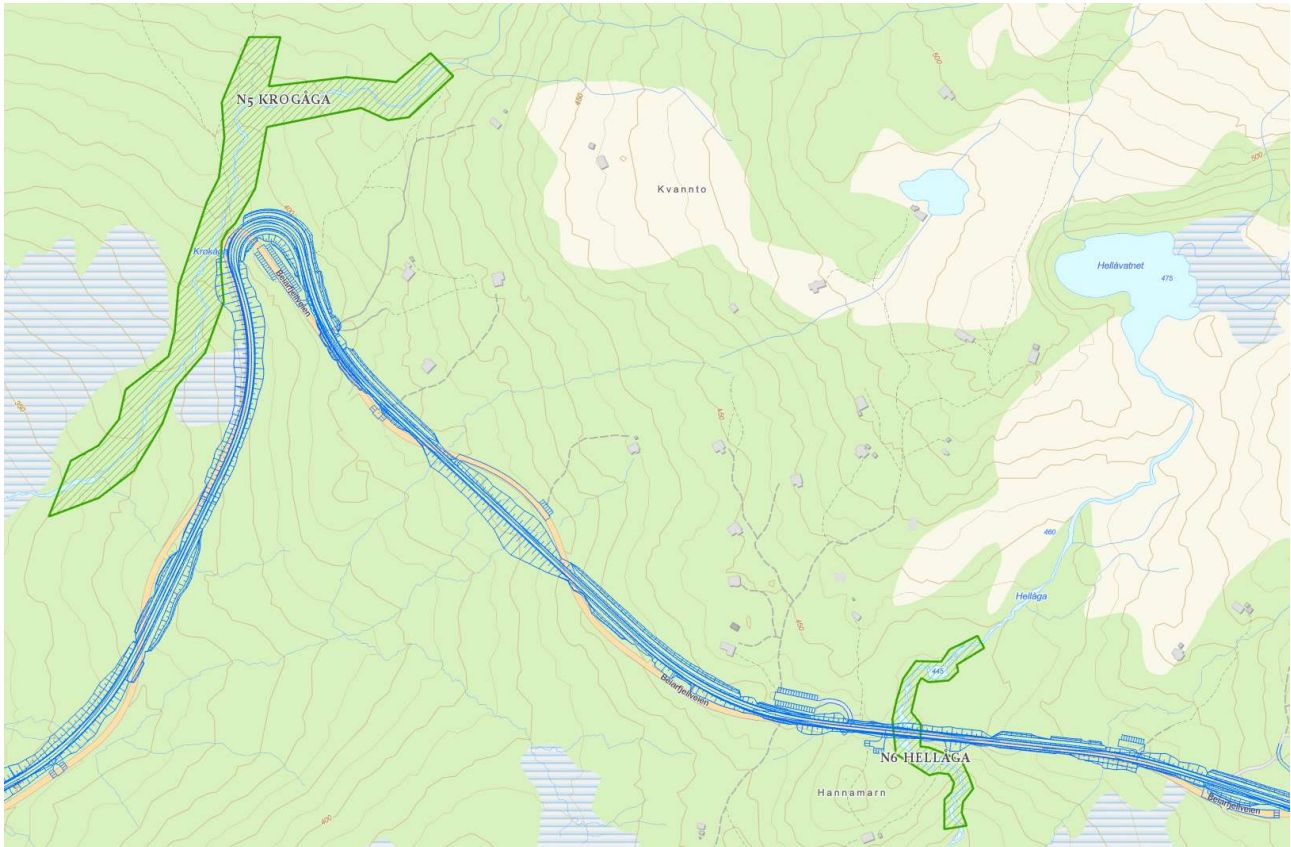
Figur 19: Mindre myrområder som ligger i direkte tilknytning til eksisterende vei. Figur fra konsekvensutredningsrapport naturmangfold.

Verdivurdering:



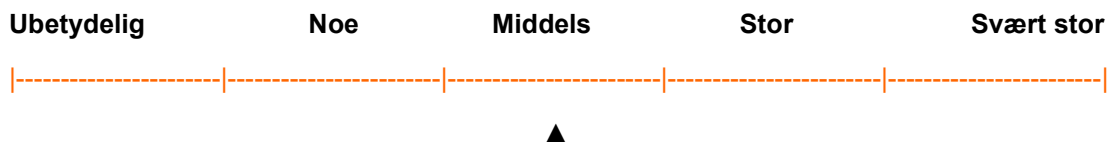
6.1.1.3 N5 Krokåga, N6 Hellåga

Det er to mindre elver som renner gjennom tiltaksområdet. I vest Krokåga (N5) som har sin kilde i flere småvann oppe i fjellet. Elva renner ut i det store myrområdet Myran og diffunderer derfra ut i flere mindre bekkefar. Elva er ikke anadrom, men kan trolig huse stasjonær ørret. I øst renner Hellåga som har sin kilde i Hellåvatnet som ligger noen hundre meter oppstrøms tiltaksområdet. Denne elva renner i et stritt løp helt ned til Beiarelva. Det er sannsynlig at det kan gyte anadrom fisk i nedre deler av elva, men ikke oppe i tiltaksområdet. Bekken går i dag i kulvert under veien.



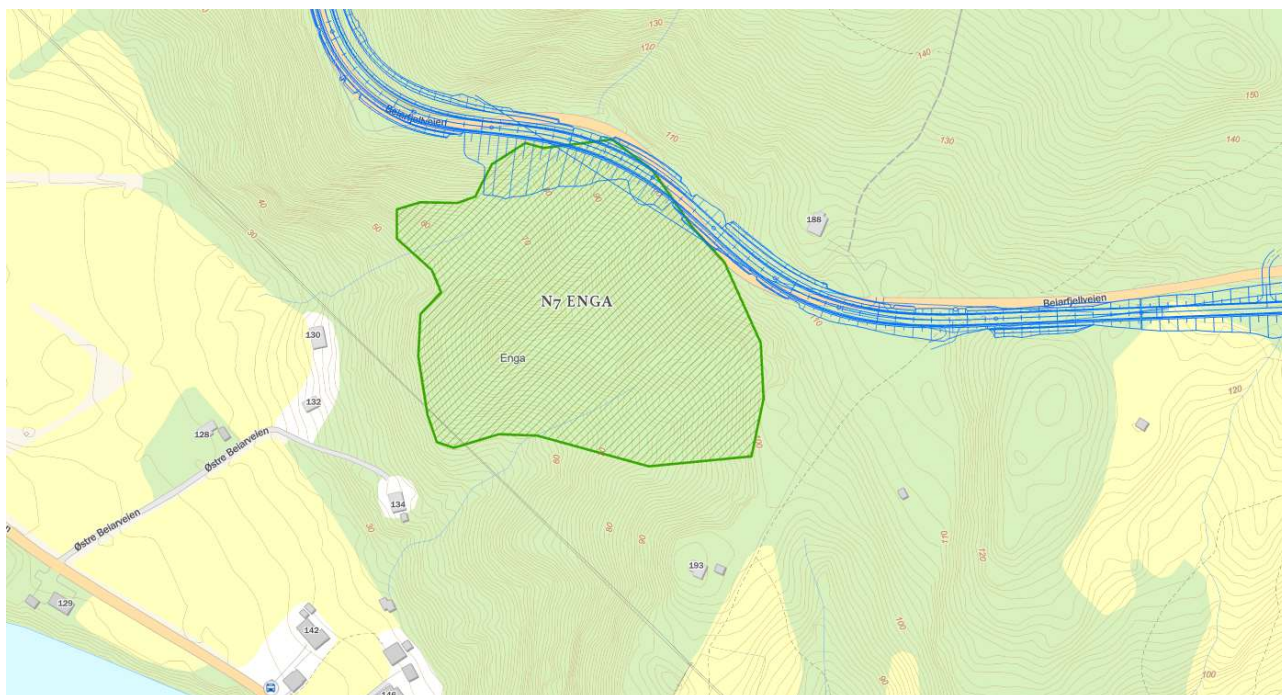
Figur 20: Mindre elver som renner gjennom tiltaksområdet. Figur fra konsekvensutredningsrapport naturmangfold.

Verdivurdering:



6.1.1.4 N7 Enga

Område med rik boreal lauvskog som tidligere er fremhevet i kommunens naturtypekartlegging etter DN håndbok 13. Om området står det «her finnes en variert skog med naturskogpreg. Flersjiktet og fleraldret lauvskog med innslag av noe furu. Tresjiktet er dominert av bjørk, i mindre partier av stor osp eller stor furu. Stedvis underskog av hegg. Vegetasjonen veksler mellom høgstaude- og lågurt-type. Stor variasjon i skogbilde og -miljø, særlig store dimensjoner på osp, samt innhold av død ved». Elementer av dette finnes nedover hele lia, men det er trolig her vegetasjonen og artsmangfoldet kommer tydeligst til uttrykk.



Figur 21: Område med rik boreal lauvskog. Figur fra konsekvensutredningsrapport naturmangfold.

Verdivurdering:

Ubetydelig

Noe

Middels

Stor

Svært stor



6.1.1.5 N8 Artsrike veikanter

Langs eksisterende fylkesvei er det flere steder artsrik vegetasjon. Den rike berggrunnen som finnes i området, gir opphav til enkelte rike sig som huser kalkkrevende arter. Fra tidligere befaringer i området er det funnet hvor en rekke kalkkrevende arter som gulsildre, dvergjamne, bjønnbrodd, jåblom, turt og kongsspir. Videre gir skjæringene i marmor-fjell grunnlag for flere spennende arter av karplanter, moser og lav.

I artsdatabanken foreligger det også en rekke funn av moser som ble kartlagt ved den skarpe u-svingen midtveis nede i bakken tilbake i 1985. Dette er minst 8 arter av blomstermoser hvorav arten jotunblomstermose er sårbar (VU) på rødlista. Arten havnet på rødlista i 2021 fordi den har en begrenset populasjon i pågående nedgang og forventet nedgang mellom 30 og 50 prosent i løpet av neste 60 år. Endringen fra forrige vurdering skyldes ny kunnskap om hvordan klimaendringene påvirker fjellvegetasjonen. Forekomsten later til å være på et overrislet berg et stykke fra veien og arten kan neppe sies å være en del av veikantfloraen.

Verdivurdering:**6.1.2 Vurdering av påvirkning****6.1.2.1 N1 Myran, N2 Svartmyr og N3 Rishågen**

Det er nedlagt en stor innsats for å minimere inngrep i disse store myrkompleksene. I foreliggende plan vil det være ubetydelig arealbeslag i myrene. Det hefter en risiko ved hvordan tiltaket vil påvirke vannhusholdningen i myrene. Masseutskiftninger i og ved myra i hellende terreng kan potensielt medføre alvorlige dreneringsvirkninger dersom man ikke lykkes med å tette godt mellom permeable masser og vannhusholdningen i myrområdene. Det forutsettes i utredningen at man arbeider godt med dette slik at ikke vannhusholdningen i myrene endre. Trafikk på veien vil trolig ikke endres vesentlig. Veien vil fremdeles være en støykilde som forstyrrer dyrelivet i området. Dog vil ikke dette endres vesentlig fra dagens situasjon. Myrenes funksjon for økosystemtjenester forventes ikke å bli påvirket. Grad av påvirkning vurderes følgelig å være **Ubetydelig**.

6.1.2.2 N4 Småmyrer i tiltaksområdet

Veitrettingen vil medføre inngrep i enkelte små myrområder. I sum vil prosjektet beslaglegge minimum 5,1 dekar med myrareal fordelt på fire lokaliteter. Ingen av disse myrene vurderes til å ha noe mer enn noe verdi grunnet påvirkning av eksisterende vei. Tapet av myr må likevel regnes inn i prosjektets klimaregnskap. Grad av påvirkning vurderes å være lav da man stort sett har unngått større arealinngrep i myr. Påvirkningen settes likevel til **Noe forringet**, men lavt på skalaen.

6.1.2.3 N5 Krokåga, N6 Hellåga

Veien er optimalisert slik at det unngås inngrep i Krokåga. Veien vil på det nærmeste ligge ca. 9 meter fra elvekanten. Dette er kun på noen få meter. På andre deler av strekningen flyttes veien lengere unna elva enn dagens vei. Det vil etableres kulvert under veien som sikrer at Hellåga skal kunne flomme fritt. Inngrepet vurderes å være tilsvarende dagens situasjon. I sum vurderes påvirkningen av disse to elvene å være **Ubetydelig**.

6.1.2.4 N7 Enga

Veien vil på en strekning av ca. 100 meter gå gjennom den nordlige delen av dette verdifulle skogområdet. Totalt vil dette medføre et inngrep på ca. 2 dekar noe som er mindre enn 10% av den opprinnelige lokaliteten. Det er en skalk som går tapt, og veien medfører ingen fragmentering av lokaliteten. I sum vurderes området å bli **Noe forringet**.

6.1.2.5 N8 Artsrike veikanter

Artsrike veikanter er ikke kartlagt i detalj, men det forventes at det finnes artsrike vegkanter på deler av strekningen. Utvidelsen og utrettingen av veien vil sannsynligvis påvirke i praksis alle veiskråninger. Det er viktig at disse verdifulle frøbankene kan gjenbrukes i revegeteringen av nyanlagte vegkanter, brukes til å restaurere midlertidige arealbeslag osv. Dersom man bruker massene på denne måten forventes tapene av de artsrike veikantene å være **Noe forringet**.

6.1.3 **Vurdering av konsekvens**

Samlet konsekvens for temaet naturmangfold er sammenstilt tabellen nedenfor.

Tabell 1: Samlet konsekvens - naturmangfold

| | | 0-alternativ | Utredet løsning |
|---------------------------|---|---|--|
| Konsekvens for delområder | N1 Myran | 0 | 0 |
| | N2 Svartmyr | 0 | 0 |
| | N3 Rishågen | 0 | 0 |
| | N4 Småmyrer | 0 | 1 minus (-) |
| | N5 Krokåga | 0 | 0 |
| | N6 Hellåga | 0 | 0 |
| | N7 Enga | 0 | 1 minus (-) |
| | N8 Artsrike veikanter | 0 | 1 minus (-) |
| | Begrunnelse for vektlegging av delområder | | De store myrkompleksene vurderes som mest verdifulle i området og vektlegges mest. |
| Samlede virkninger | | Tiltaket medfører ingen spesielle samlede virkninger på sårbar natur da konsekvensene er så vidt begrenset. | |
| Avveininger | Samlet konsekvensgrad | | Noe negativ konsekvens |
| | Begrunnelse | | Tiltaket medfører begrensede konsekvenser, men disse vurderes likevel ikke til å være ubetydelige. |

6.1.4 **Skadereduserende tiltak**

Det er underveis i prosessen gjort flere grep for å unngå negative effekter av tiltaket. Blant annet er inngrep i myrarealer i stor grad unngått, og veilinja er justert kraftig for å forhindre kryssing og negativ påvirkning av Krokåga.

Viktige momenter i videre detaljplanlegging vil være:

- Etablering av fisk og smådyrfremkommelig kulvert under veien for Hellåga
- Bruk av torvmasser fra berørte myrarealer til å restaurere enkelte drengrofter i bla. Svartmyr
- Gjenbruk av toppmasser med fin frøbank fra gammel veiskulder til ny veikant

I anleggsperioden vil følgende skadereduserende tiltak være viktige

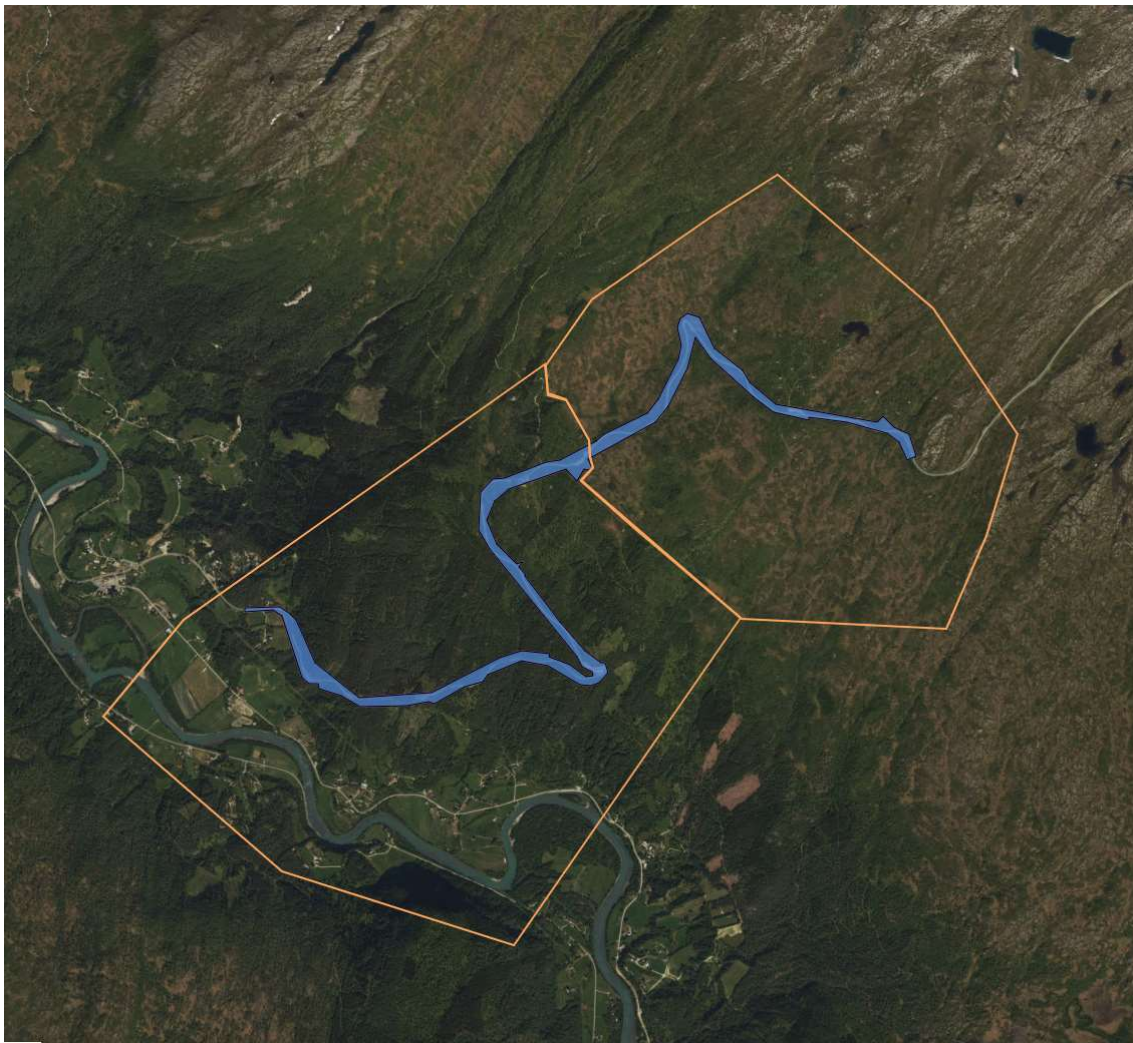
- For all del forhindre at masseutskiftinger med permeable masser gjør at myrer dreneres. Dette er særlig viktig i områder med skrånende terreng hvor veien kan bli en drengkanal. I slike områder må veifyllingen tettes godt for å hindre slike effekter
- Særlig støyende arbeider bør unngås i yngle- og hekkeperioden på våren og forsommeren.

6.1.5 Oppfølging i planforslaget

Foreslåtte skadereduserende tiltak er innarbeidet i planbestemmelsene.

6.2 Landskap

Det er gjort en inndeling i delområder etter vurdering av helhetlig landskapskarakter og naturlig visuell avgrensning. Faktorer som danner grunnlag for inndelingen, er først og fremst endret landskapskarakter ut fra vegetasjon og topografi.

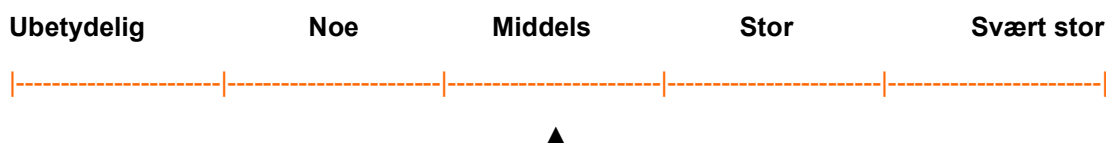


Figur 22: Delområder. Figur fra konsekvensutredningsrapport landskap.

6.2.1 Verdivurdering

6.2.1.1 Delområde A

Delområdet omfatter et naturpreget landskap med gode visuelle kvaliteter av lokal betydning. Landskapet er noe ensformig, og domineres av skogkledde fjellsider. Eksisterende vei som går gjennom delområdet, gir landskapet et noe redusert totalinntrykk. God og typisk utforming av landskapstypen, sjelden i regional sammenheng.



6.2.1.2 Delområde B

Delområdet omfatter et naturpreget landskap med gode visuelle kvaliteter av lokal betydning. Landskapet er noe ensformig, og er preget av åpenhet og vidt utsyn i landskapet. Eksisterende vei som går gjennom delområdet, gir landskapet et noe redusert totalinntrykk.



6.2.2 Vurdering av påvirkning

6.2.2.1 Delområde A

Utbedring av veien vurderes i liten grad å bryte med landskapsbildets karakter da det i store trekk følger eksisterende veitrasé. Utbedringen vurderes å medføre noe skjemmende inngrep i form av større fyllinger og skjæringer, men vurderes ikke å dominere over landskapets skala sammenlignet med dagens situasjon. Utretting av veilinjen skaper noe dårlig rytme og gir knekk noen steder. Utbedret vei, i seg selv, vil imidlertid fremstå som en arkitektonisk helhet og planlegges tilpasset tilstøtende terreng.



6.2.2.2 Delområde B

Utbedring av veien vurderes i liten grad å bryte med landskapsbildets karakter da det i store trekk følger eksisterende veitrasé. Utbedringen vurderes å medføre noe skjemmende inngrep i form av større fyllinger og skjæringer, men vurderes ikke å dominere over landskapets skala sammenlignet med dagens situasjon. Utretting av veilinjen skaper noe dårlig rytme og gir knekk noen steder. Utbedret vei, i seg selv, vil imidlertid fremstå som en arkitektonisk helhet og planlegges tilpasset tilstøtende terreng. Sammenliknet med delområde A får delområde B mindre påvirkning da omfanget av fyllinger og skjæringer er noe mindre.

Forbedret Ubetydelig endret Noe forringet Forringet Sterkt forringet



6.2.3 Vurdering av konsekvens

Samlet konsekvens for temaet landskap er sammenstilt i tabellen nedenfor.

Tabell 2: Samlet konsekvens - landskap

| Delområder | Nullalternativet | Planlagt tiltak |
|---|------------------|------------------------|
| Delområde A | 0 | Noe miljøskade (-) |
| Delområde B | 0 | Noe miljøskade (-) |
| Samlet vurdering | 0 | Noe negativ konsekvens |
| Avveining: Delområdene teller likt, da både nær- og fjernvirkningen (synligheten) vil være omtrent lik for begge delområder. | | |

6.2.4 Skadereduserende tiltak

Ifm. planarbeidet har det parallelt med fagutredningene vært jobbet tverrfaglig for å redusere de negative konsekvensene, også for landskapsbilde. Det er gjort tilpasninger og optimalisering, for å bl.a. redusere påvirkning og grad av negativ konsekvens. Et eksempel på dette er utvidelse av planavgrensningen enkelte steder for å få til god istandsetting av sidearealene.

6.2.4.1 Anleggsperioden

Midlertidige beslaglagte arealer skal istandsettes, herunder revegeteres og tilbakeføres etter anleggsperioden.

6.2.4.2 Driftsperioden

- Fyllinger legges så slakt som mulig eller naturlikt/stedstilpasset
- Lavere skjæringer legges ned der det går, og formes naturlikt mellom grøft og tilstøtende terreng
- Veiens sideareal istandsettes med naturlig revegetering
- Stedlige masser tas vare på og gjenbrukes i traséen
- Eksisterende vei istandsettes tilbake til natur der det er mulig
- Behov for parkering, avkjørsler eller lignende forsøkes løst ved å gjenbruke eksisterende vei

6.2.5 Oppfølging i planforslaget

Foreslåtte skadereduserende tiltak er innarbeidet i plankart og -bestemmelsene.

6.3 Friluftsliv

Delområdene er inndelt etter bruk og tilrettelegging.

6.3.1 Verdivurdering

6.3.1.1 Delområde A

Delområde A har forholdsvis høy bruksfrekvens og benyttes fortrinnsvis av lokalbefolkningen, men har også regionale brukere. Brukergruppene fordeler seg først og fremst mellom de som bor i nærområdet og de som bruker fritidsboligene. Området er godt tilrettelagt med stier og har en variert bruk. Den gamle ferdselsveien mellom Beiar og Misvær ligger i området. Delområdet vurderes til å ha **middels** verdi.



6.3.1.2 Delområde B

Delområde B har både lokale og regionale brukere, og høy bruksfrekvens. Området er godt tilrettelagt, lett tilgjengelig og har en variert bruk. Delområdet vurderes til å ha stor verdi.



6.3.2 Vurdering av påvirkning

6.3.2.1 Delområde A

Arealet som blir direkte beslagnlagt av utbedring av fylkesveien vurderes ikke å berøre utøving av friluftsliv i delområdet, direkte. Utgangspunktet for utfarten fra fylkesveien, herunder eksisterende parkeringsplasser vil noen steder bli flyttet/endret, men dette gjør ikke friluftsområdene eller parkeringsplassene mindre tilgjengelige etter utbedringen. Den utbedret veiens visuelle virkninger vurderes heller ikke påvirke friluftslivet i stor grad da det allerede er etablert vei i tilnærmet samme trasé. Planlagt utbedring vurderes heller ikke endre lydbildet i området. Påvirkning vurderes derfor til å være «**Ubetydelig endret**».



6.3.2.2 Delområde B

Arealet som blir direkte beslagnlagt av utbedring av fylkesveien vurderes ikke å berøre utøving av friluftsliv i delområdet, direkte. Utgangspunktet for utfarten fra fylkesveien, herunder eksisterende parkeringsareal vil bli flyttet noe, men dette gjør ikke tur- og lysløypa eller parkeringsplassene mindre tilgjengelige etter utbedringen. Den utbedret veiens visuelle virkninger vurderes heller ikke å påvirke friluftslivet i stor grad, da det allerede er etablert vei i tilnærmet samme trasé. Planlagt utbedring vurderes heller ikke endre lydbildet i området. Påvirkning vurderes derfor til å være «**Ubetydelig endret**».

Forbedret Ubetydelig endret Noe forringet Forringet Sterkt forringet



6.3.3 Vurdering av konsekvens

Samlet konsekvens for temaet friluftsliv er sammenstilt i tabellen nedenfor.

| Delområder | Nullalternativet | Planlagt tiltak |
|--|------------------|---------------------------|
| Delområde A | 0 | Ubetydelig miljøskade (0) |
| Delområde B | 0 | Ubetydelig miljøskade (0) |
| Samlet vurdering | 0 | Ubetydelig konsekvens |
| Avveining: Delområdene teller likt. | | |

6.3.4 Skadereduserende tiltak

Framkommelighet og parkeringsmuligheter for brukere av friluftsområdene, herunder av tur- og lysløypa og viktige ferdselsårer og stier, skal ivaretas i anleggsperioden. Om nødvendig skal det legges til rette for alternativ framkommelighet og parkeringsplasser.

6.3.5 Oppfølging i planforslaget

Foreslått skadereduserende tiltak er innarbeidet i planbestemmelsene.

6.4 Reindrift

Med bakgrunn i informasjon fra Saltfjellet reinbeitedistrikt er utredningsområdet inndelt i to delområder – A Sørvest for bom på fylkesveg og B Nordøst for bom på fylkesveg (jf. figur nedenfor).

6.4.1 Verdivurdering

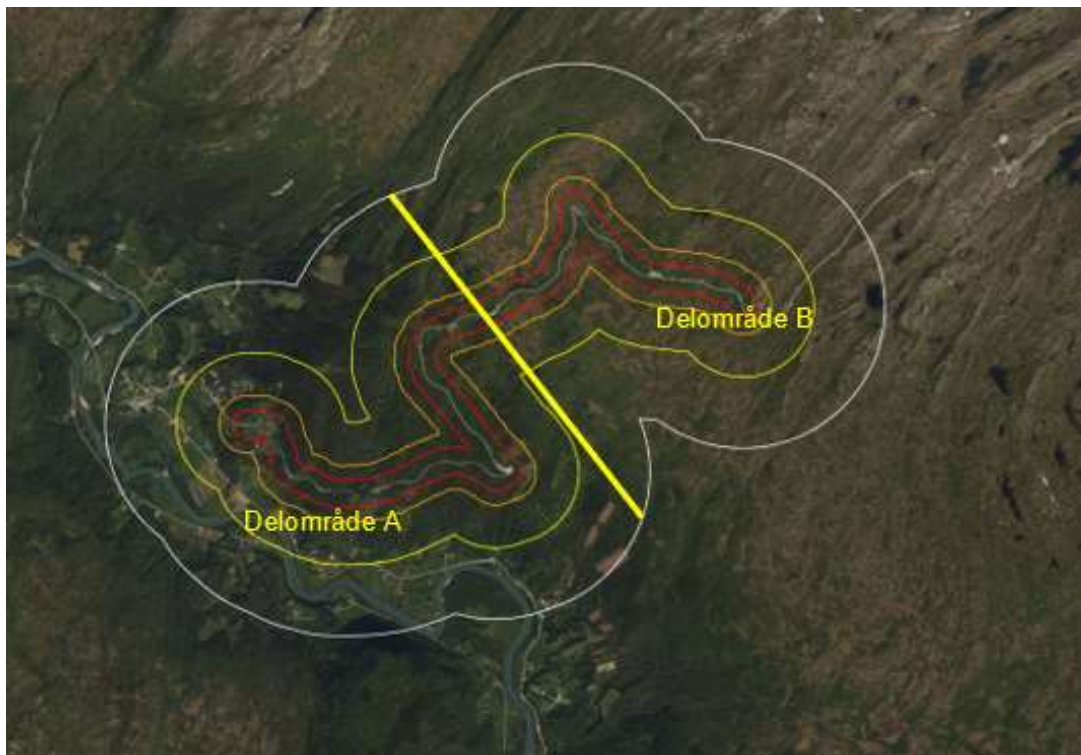
Delområde A: Øvre deler av delområde A har ifølge reinbeitedistriktet en viktig funksjon etter kalvingstida i overgangen fra vår til tidlig sommer når simler med kalv trekker ned i dalsidene for å beite på urter og andre proteinrike planter. På høsten er det ifølge reinbeitedistriktet også gode sopp-beiter i skogen.

Reinen trekker ifølge reinbeitedistriktet også opp og ned fra dalsiden i delområde A, men de viktigste trekk- og flyttleiene i området er nordøst for bommen (delområde B).

I tillegg til eksisterende fylkesvei, er det i delområde A også en del fritidsboliger som til sammen gjør at området allerede er negativt påvirket og forringet. Verdien av delområdet slik det fremstår i dag vurderes derfor å være **mellom middels og stor verdi**.

Delområde B: I delområde B er det ifølge reinbeitedistriktet en flyttlei som ikke er registrert i reindrifas arealbrukskart. Reindrifra bruker områdene nordvest for bommen på fylkesveien (ved skiløypa) til å flytte med rein. Reinen bruker også dette området til å trekke over veggen på egenhånd.

Også delområde B har en viktig funksjon etter kalvingstida som beite for simler med kalv.



Figur 23: Delområder. Figur fra konsekvensutredningsrapport reindrift.

I tillegg til eksisterende fylkesvei, er det i delområde B betydelig med fritidsboliger som til sammen gjør at området allerede er betydelig negativt påvirket og forringet. Verdien av delområdet slik det fremstår i dag vurderes derfor å være **stor verdi**.

6.4.2 Vurdering av påvirkning

Delområde A: Det er i dag rekkverk på store deler av vegstrekningen i delområde A. Det er også en del fjellskjæringer – særlig i den nederste delen av strekningen. Med utbedret veg vil det bli flere fjellskjæringer og mer sammenhengende rekkverk (særlig fra Brennlia og ned) i dette delområdet. Flere av fjellskjæringene vil også bli høyere enn de er i dag. Flere og høyere fjellskjæringer medfører at det blir færre områder der reinen kan krysse vegen i dette delområdet. Rekkverk på store deler av strekningen vil ytterligere påvirke reinens trekk over vegen. Det er først og fremst i den nederste delen (særlig fra Brennlia og ned) at det blir mer sammenhengende hindringer sammenlignet med i dag.

I delområde A blir det også behov for en del større fyllinger, men dette er flere steder i relativt bratt område med begrenset beiteverdi. Flere svinger på dagens veg vil bli rettet ut slik at det trolig også vil være mulig å holde høyere fart enn i dag selv om ikke fartsgrensen økes.

Delområdet er imidlertid allerede med dagens veg og tilhørende fjellskjæringer, rekkverk og trafikk forringet. Det er også en del fritidsboliger i området som også forringer delområdet for reindrift. Samlet vurderes planforslaget med utbedring av veg å medføre at delområde A blir **noe forringet**, men i den nedre skalaen av kategorien.

Delområde B: I samtale med reindriften var de tydelige på at det var særlig viktig å redusere fjellskjæringer og rekkverk i delområde B (nordøst for bom), og aller viktigst i området mellom bom og den krappe svingen ved Krokåga (like vest for Larsolia hyttefelt).

Det er i dag rekkverk på 44 % av strekningen i delområde B. I etterkant av møte og befaringen med reindrifta ble det sett på avbøtende tiltak for å redusere antall meter med rekkverk ved blant annet å endre noe på skråningshelninger på fyllinger. Med dette klarte man å redusere antall meter med rekkverk til ca. 42 % av strekningen.

Vi har ikke detaljerte målinger på hvor mye fjellskjæringer det er på strekningen nordøst for bommen i dag, men ut fra flyfoto ser det ut til å være ca. 19 % - 26 % av dagens strekning. I etterkant av møte og befaringen med reindrifta ble det også arbeidet med å redusere antall meter med fjellskjæringer, og antall meter med fjellskjæringer er nå redusert til ca. 31 % av planlagt ny strekning nordøst for bom. Det vil altså bli noe mer fjellskjæring enn det som er i dag, og fjellskjæringene blir også en del høyere enn de er i dag.

Det har i planleggingen i etterkant av møte med reindrifta vært lagt ekstra vekt på å unngå fjellskjæringer og rekkverk så mye som mulig på strekningen mellom bom og svingen ved Krokåga (like vest for Larsolia hyttefelt). Ifølge reinbeitedistriktet er det i dette området at de flytter med rein. Planforslaget innebærer at det vil være to områder på denne strekningen uten rekkverk og fjellskjæringer, og ett større område også vest for bom. Det blir samlet sett ikke mer fjellskjæringer eller rekkverk på strekningen mellom bom og svingen ved Krokåga enn det er i dag.

Når det gjelder den delen av delområdet som er fra svingen av Krokåga til enden av planområdet (sør for Larsolia hyttefelt), vil det bli noe mer sammenhengende områder med rekkverk eller fjellskjæringer sammenlignet med i dag. Men, i det viktigste området som reindrifta under befaring utpekte som trekklei, vil det fremdeles være en strekning på ca. 200 m uten både fjellskjæring og rekkverk.

I delområde B blir det også behov for noe større fyllinger enn i dag, og også her kan trolig bilister holde høyere fart enn i dag pga. fremtidig bedre vegstandard og færre svinger.

Delområdet er imidlertid allerede med dagens veg og tilhørende fjellskjæringer, rekkverk og trafikk forringet. Det er også en relativt mange fritidsboliger i området som også forringer delområdet betydelig for reindrift.

Samlet vurderes planforslaget med utbedring av veg å medføre at også delområde B blir **noe forringet**, men i den nedre skalaen av kategorien.

6.4.3 Vurdering av konsekvens

Samlet konsekvens for temaet reindrift er sammenstilt i tabellen nedenfor.

Tabell 3: Samlet konsekvens - reindrift

| Delområder | Nullalternativet | Planlagt tiltak |
|------------------|------------------|------------------------|
| Delområde A | 0 | Noe skade (-) |
| Delområde B | 0 | Noe skade (-) |
| Samlet vurdering | 0 | Noe negativ konsekvens |

6.4.4 Skadereduserende tiltak

Det er i planprosessen, i etterkant av møte og befaring med Saltfjellet reinbeitedistrikt, allerede lagt inn en rekke skadereduserende tiltak for å redusere negativ påvirkning på reinenes mulighet til å krysse fylkesvegen. Det har særlig vært lagt vekt på å redusere antall meter med rekkverk og fjellskjæringer fra bom og oppover. Med disse tiltakene vurderes konsekvensene av planforslaget for reindrift vesentlig redusert sammenlignet med første utkast av planforslaget.

I tillegg foreslås noen ytterligere skadereduserende tiltak for reindrift.

6.4.4.1 Anleggsperioden

Anleggsperioder bør avklares med reindrifta. Særlige sårbare perioder (ca. 15. april – 15. juli) bør unngås. Rutiner for samhandling mellom tiltakshaver og reindrifta anbefales nedfelt i egen avtale.

6.4.4.2 Driftsperiode

- Der det er mulig, anbefales det å slake ut terreng (redusere fjellskjæringer og slakere fyllinger) for bedre fremkommelighet til reinen, og for bedre trafiksikkerhet (rein og annet vilt mer synlig og fører til redusert fare for påkjørsler). Særlig der det er fjellskjæringer lavere enn 2 m, og der terrenget i bakkant ikke fortsetter å stige, bør det vurderes å ta bort (slake ut) fjellskjæringen slik at det blir en helning som lar seg forsere for rein (mellom 1:4 og 1:2).
- Fyllinger anbefales revegetert med stedegne masser.
- Høye fjellskjæringer bør inngjerdes for økt sikkerhet for dyr og mennesker.
- Det legges inn hensynssoner for viktige flytt- og/eller trekklei med følgende bestemmelse: «*Areal avsatt til hensynssone for reindrift viser flytt- og/eller trekklei for rein. Avbøtende tiltak for å sikre området vil være at mest mulig av området tilrettelegges med utslaking av skråninger/skjæringer og uten rekkverk der det er mulig. Dersom det etter at vegen er bygd planlegges nye tiltak, skal reinbeitedistriktet og Statsforvalteren høres.*».

Med foreslåtte skadereduserende tiltak, vurderes konsekvensene av planforslaget for reindrift å bli ytterligere betydelig redusert til ubetydelig endring for begge delområder, og at konsekvensen dermed blir ubetydelig skade for reindrift.

6.4.5 *Oppfølging i planforslaget*

Foreslåtte avbøtende tiltak er innarbeidet i plankartet og -bestemmelsene.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer – kommuneplanens arealdel

I gjeldende kommuneplan er eksisterende fylkesvei med sidearealer, som ligger innenfor eiendomsgrensene, avsatt til veg. Utbedret vei vil avvike noe fra avsatt plassering. Planforslaget er imidlertid ikke i strid med intensjonen i kommuneplanen om å legge til rette for fylkesvei i gjeldende strekning.

7.2 Stedets karakter og landskap

Utbedret vei vil innebære noe større terrenginngrep i form av fjellskjæringer og fyllinger. Dette som følge av utretting av veien og for å til mykere kurvatur. Landskapskarakteren vil påvirkes av dette, men i liten grad endres. Dette vurderes samlet sett å ha noe negativ konsekvens for landskapet. Opplevelsen av det storskala landskapet vurderes å påvirkes i liten grad eller i positiv retning. Dette fordi landskapet i dette området hovedsakelig oppleves fra veien og man vil kunne få bedre opplevelse av det dersom framkommeligheten blir bedre.

Det vises for øvrig til konsekvensutredning av temaet landskap.

7.3 Natur- og kulturverdier

7.3.1 *Naturverdier*

De store myrkompleksene vurderes som mest verdifulle i planområdet og omegn. Det er nedlagt en stor innsats for å minimere inngrep i disse store myrkompleksene. I foreliggende planforslag vil det være ubetydelig arealbeslag i myrene.

Sammenlignet med andre inngrep og utfordringer i distriktet, fremstår utbedring av fylkesveien til Beiarn for øvrig som relativt beskjedent. En vurderer at planforslaget med foreslåtte skadereduserende tiltak ikke vil medføre vesentlig tilleggsbelastning for reindrifta Saltfjellet reinbeitedistrikt.

7.3.2 *Kulturverdier*

Planforslaget vurderes ikke å få negative virkninger for kulturverdier.

7.4 Trafikale forhold

Utbedring av fylkesveien vurderes ikke å endre framkommelighet for ulike trafikantgrupper i stor grad.

Det er tatt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides plan for hvordan trafikken innenfor planområdet skal avvikles i anleggsperioden, herunder framkommelighet for hytteeiere og brukere av tilstøtende friluftsområder og Lysløypa i Larsoslia. Planen skal godkjennes av Nordland fylkeskommune og Beiarn kommune.

Utbedring av veien vurderes ellers ikke å føre til merkbar økning i trafikkmengde, eller endre veinettets kapasitet, i vesentlig grad.

Utbedret vei vil imidlertid bli mer trafikksikker enn dagens vei.

7.5 Teknisk infrastruktur

Da det ikke planlegges etablert VA- eller EL-anlegg i forbindelse med utbedring av fylkesveien, vurderes planforslaget ikke å medføre konsekvenser for teknisk infrastruktur.

7.6 Rekreasjon og uteoppholdsareal

Arealet som blir direkte beslaglagt av utbedring av fylkesveien vurderes ikke å berøre utøving av friluftsliv, direkte. Det er foreslått skadereduserende tiltak i anleggsfasen, som er innarbeidet i planbestemmelsene. Med dette vurderes konsekvenser for området som rekreasjon og oppholdsareal å være små.

7.7 Barns interesser

Barns interesser vurderes ikke å bli berørt av planforslaget.

7.8 Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes ikke å endre sosial infrastruktur.

7.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vurderes ikke å medføre direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

7.10 Interessemotsetninger

En vurderer at det ikke framkommet store interessemotsetninger ifm. planprosessen.

7.11 Avveininger av virkninger

Med grunnlag i gjennomgang ovenfor vil planforslaget, etter forslagstillers vurdering, samlet sett, ha en akseptabel virkning på miljø og samfunn.

8 Avsluttende kommentar

Planforslaget legger til rette for bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på veinettet i planområdet, og gir gode og fleksible rammer for utbedring av fylkesveien.

Utbedringen vurderes ikke å få store negative konsekvenser for berørte interesser.