



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Planbeskrivelse



Detaljregulering

Ganø- og svkkelvea
Fv. 818 Gravdal – Ballstad
Vestvågøy kommune

Planforslag til politisk behandling og vedtak

Region nord
Plan og forvaltning og Ressurs Mai 2017

Innhold

1 Sammendrag	2
2 Innledning	3
3 Hva er en detaljregulering	5
4 Bakgrunn for planforslaget	6
4.1 Planområdet.....	6
4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for gang og sykkelveg fv. 818 Gravdal – Ballstad	6
4.3 Målsettinger for planforslaget	7
4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
4.5 Rammer og premisser for planarbeidet.....	7
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet.....	9
5.1 Beliggenhet	9
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	9
5.3 Trafikkforhold	9
5.4 Teknisk infrastruktur.....	11
5.5 Landskapsbilde/bybilde	12
5.6 Nærmiljø/friluftsliv.....	12
5.7 Naturmangfold	13
5.8 Kulturmiljø	14
5.9 Naturressurser	15
5.10 Grunnforhold	15
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	16
6.1 Planlagt arealbruk	16
6.2 Tekniske forutsetninger	16
6.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen.....	23
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	32
7.1 Framkommelighet og trafiksikkerhet	32
7.2 Samfunnsmessige forhold	32
7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering	32
7.4 Naboer	32

7.5 Byggegrenser	33
7.6 Gang- og sykkeltrafikk	33
7.7 Kollektivtrafikk	33
7.8 Landskap/bybilde	34
7.9 Nærmiljø/friluftsliv	34
7.10 Naturmangfold	35
7.11 Kulturmiljø	36
7.12 Naturressurser	36
7.13 Støy og vibrasjoner	38
7.14 Massehåndtering	38
7.15 Høyspentledning	39
7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	40
8 Konsekvensutredning	43
Det er ikke krav til konsekvensutredning i dette prosjektet jamfør punkt 4.4	43
9 Gjennomføring av forslag til plan	44
9.1 Framdrift og finansiering	44
9.2 Utbyggingsrekkefølge	44
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	44
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	44
10 Sammendrag av innspill	46
Offentlige etater	46
Innspill og merknader fra private, selskap, lag og foreninger:	47
11 Grunnerverv	50
12 Forslag til reguleringsbestemmelser	51

1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av gang- og sykkelveg på strekningen. Ved realisering av planforslaget vil den foreslåtte gang- og sykkelvegen kobles til eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender slik at det blir sammenhengende tilbud for myke trafikanter på strekningen mellom Gravdal og Ballstad.

Planforslaget omfatter 2900 meter gang- og sykkelveg. For å få plass til gang- og sykkelvegen må ca. 700 meter av fylkesvegen legges om.

Det legges til rette for utbedring av noen av bussholdeplassene på strekningen. De fleste bussholdeplassene beholdes som i dag.

Av trafiksikkerhetsmessige hensyn er det foreslått regulering av en rekke direkteavkjørsler fra vegen.

Prosjektet har en antatt kostnadsramme på 74 millioner kr (2014) og er inne i Økonomiplan for Nordland fylkeskommune 2018–23.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering er utarbeidet av Statens vegvesen Region nord på vegne av Nordland fylkeskommune med hjemmel i plan og bygningslovens § 3-7, og i samarbeid med Vestvågøy kommune. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av gang- og sykkelveg langs fv. 818 på strekningen Gravdal – Ballstad.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Lofotposten og Lofot-Tidende den 13. mars 2015.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Planbeskrivelse med reguleringsbestemmelser og reguleringsplankart
- Illustrasjonshefte

Planforslaget var sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 11. mars – 29. april 2016 på følgende steder:

- Vestvågøy kommune, rådhuset, 8370 Leknes
- Vegvesenets trafikkstasjon, 8370 Leknes
- Joker (butikken) på Ballstad, 8373 Ballstad
- www.vegvesen.no/vegprosjekter/
- www.vestvagoy.kommune.no

Utlekking til offentlig ettersyn var kunngjort i Lofotposten og Lofot-Tidende. Grunneiere og rettighetshavere har fått skriftlig melding om dette. Planforslaget var samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Tidsfrist for eventuelle merknader til planforslaget var satt til 29. april 2016
Med adresse: Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø eller
firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Vestvågøy kommune: Anne Sofie Nilsen, tlf. 76 05 61 10.
e-post: anne.sofie.nilsen@vestvagoy.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Arild Wikerøy Sivertsen, tlf. 907 28 635.
e-post: arild.sivertsen@vegvesen.no

Åpent orienteringsmøte på Ballstad: 12.04.16

Høringsrunde om utvidelse av plangrense til berørte grunneiere: 05.01.17
– 31.01.17.

Møte med Vestvågøy kommune, Plan: 20.04.2017.

Høringsrunde om utvidelse av plangrense til berørte grunneiere: 19.05.17
– 28.05.17.

Statens vegvesen har i Merknadsheftet utarbeidet en oppsummering av innkomne merknader, og foretatt noen justeringer av planforslaget før oversendelse til kommunen for endelig vedtak.

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet iht. plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Fagansvar/rolle	Organisasjon/avdeling
Jan- Åge Karlsen	PE Prosjekteier	Midtre Hålogaland
Svein Kåre Strøm	PL Prosjektleder	MH Plan og forvaltning
Anne Sofie Nilsen		Vestvågøy kommune
Siw Niva Lothe	Fagleder Plan	Vestvågøy kommune
Eva-Mari Rahkola		Vestvågøy kommune
Linnea Kvinge		Vestvågøy kommune
Arild W. Sivertsen	Planleggingsleder	Ressursavdelingen
Thorbjørn With Dahl	Vegplanlegging	Ressursavdelingen
Tarjei Karlsen Bruaas	Fagansvarlig bru	Ressursavdelingen
Espen Dobakk	Prosjektmedarbeider bru	Ressursavdelingen
Per Otto Aursand	Geoteknikk/ Veg- og materialteknologi	Ressursavdelingen
Ingrid Kokkonen	Fagansvarlig Landskap	Ressursavdelingen
Ingvild Masdal	Fagansvarlig grunnnerv	Ressursavdelingen
Trond Aalstad	Fagansvarlig naturmiljø	Ressursavdelingen
Birger Kristensen	Fagansvarlig Elektro	Ressursavdelingen
Alf Magne Moe	Prosjektleder bygging	Byggherre
Jon Roger Sørvang	Prosjektleder drift og vedlikehold	Byggherre

3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

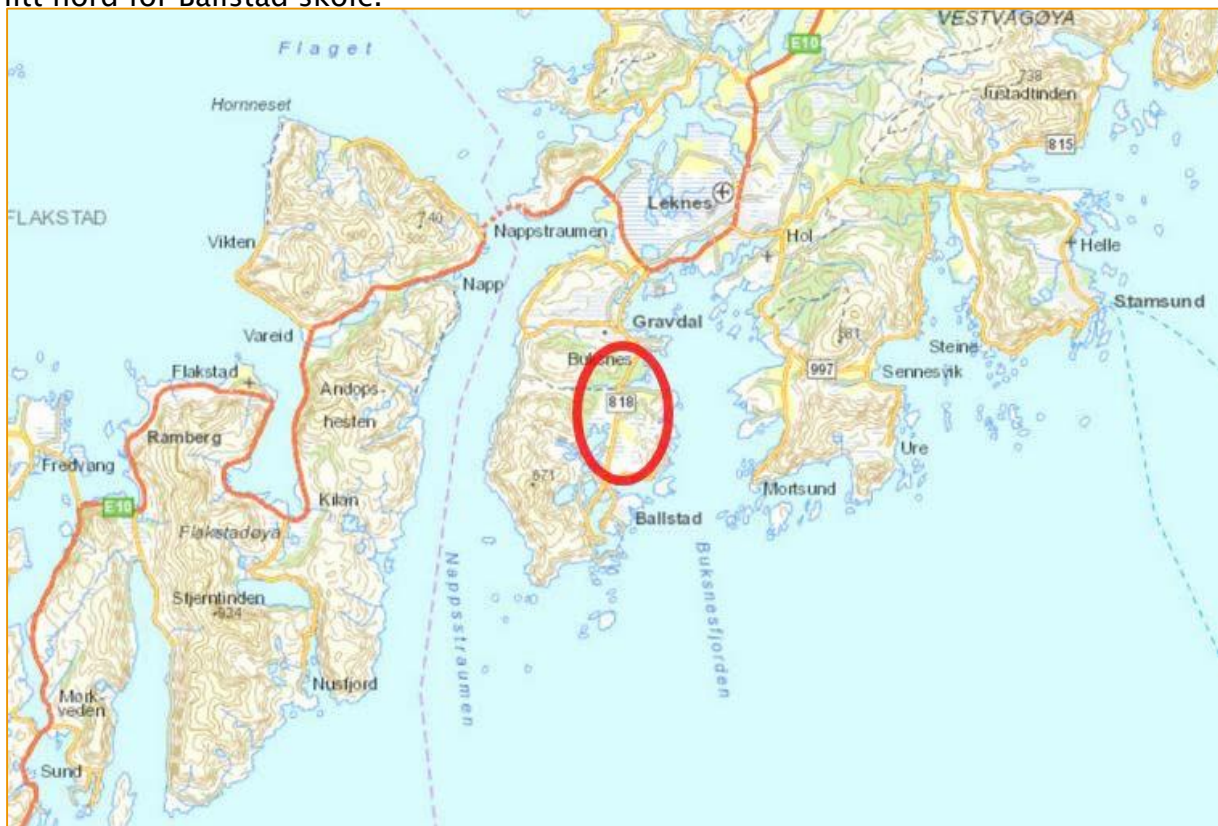
Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet

Planområdet ligger mellom Gravdal og Ballstad i Vestvågøy kommune, Nordland fylke. Leknes er nærmeste by og ligger om lag 6 kilometer nordøst for planområdet. Nabokommunene er Flakstad og Vågan.

Planstrekningen er ca. 2,9 km lang og vil binde sammen eksisterende gang- og sykkelveger langs fv. 818 Skottnesveien. Planen starter i Buksnesbrækka og slutter litt nord for Ballstad skole.



Figur 1. Kartutsnitt som viser planområdets beliggenhet

4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for gang og sykkelveg fv. 818 Gravdal – Ballstad

Det er spredt bebyggelse langs fv. 818 på strekningen Gravdal – Ballstad. Strekningen mangler tilrettelegging for gående og syklende. Vegens størrelse, kurvatur, trafikkmengde og hastighet gjør at grøftekanten er et lite innbydende alternativ for mange trafikanter. Vegstrekningen er skoleveg for barn ved Buksnes og Ballstad skole.

Ved realisering av planforslaget vil den foreslåtte gang- og sykkelvegen kobles til eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender slik at det blir sammenhengende tilbud for myke trafikanter på strekningen mellom Gravdal og Ballstad.

4.3 Målsettinger for planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å forbedre trafikksikkerheten, særlig for myke trafikanter langs fv. 818 ved å anlegge gang- og sykkelveg langs vegen. Tiltaket vil føre til at det blir tryggere for de myke trafikantene å ferdes langs vegen og at barn som går på skole i området vil få en sikrere skoleveg. Dette vil kunne bidra til at flere velger å gå eller sykle, hvilket bidrar til bedre folkehelse og miljø.

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen og Vestvågøy kommune har vurdert tiltaket etter forskrift om konsekvensutredninger. Statens vegvesen har ikke registrert interesser som vi mener berøres i vesentlig grad som følge av vegtiltaket. Med bakgrunn i tilgjengelig informasjon vurderes tiltaket ikke utredningspliktig og skal ikke konsekvensutredes.

4.5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging Retningslinjer for planlegging av riks og fylkesveger etter plan- og bygningsloven med «Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging» skal legges til grunn for utarbeiding av planer for riks- og fylkesveger.

Hovedmålet i den Nasjonale gå- og sykkelstrategien er at det skal være attraktivt å sykle og gå for alle. Det er skissert tre delmål:

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser
- Sykkeltrafikken skal dobles i byer og tettsteder
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Nordland fylkeskommune, fylkesvegplan

I fylkesplanen for Nordland er hovedmålet å tilby helhetlige, behovstilpassede og effektive samferdselsløsninger for persontrafikk og næringsliv på land, sjø og luft. Samferdselsløsningene skal også ivareta miljø, trafikksikkerhet og samordna areal- og transportplanlegging. Det er blant annet fokus på «utvikling av sammenhengende og sikre gang og sykkelveger».

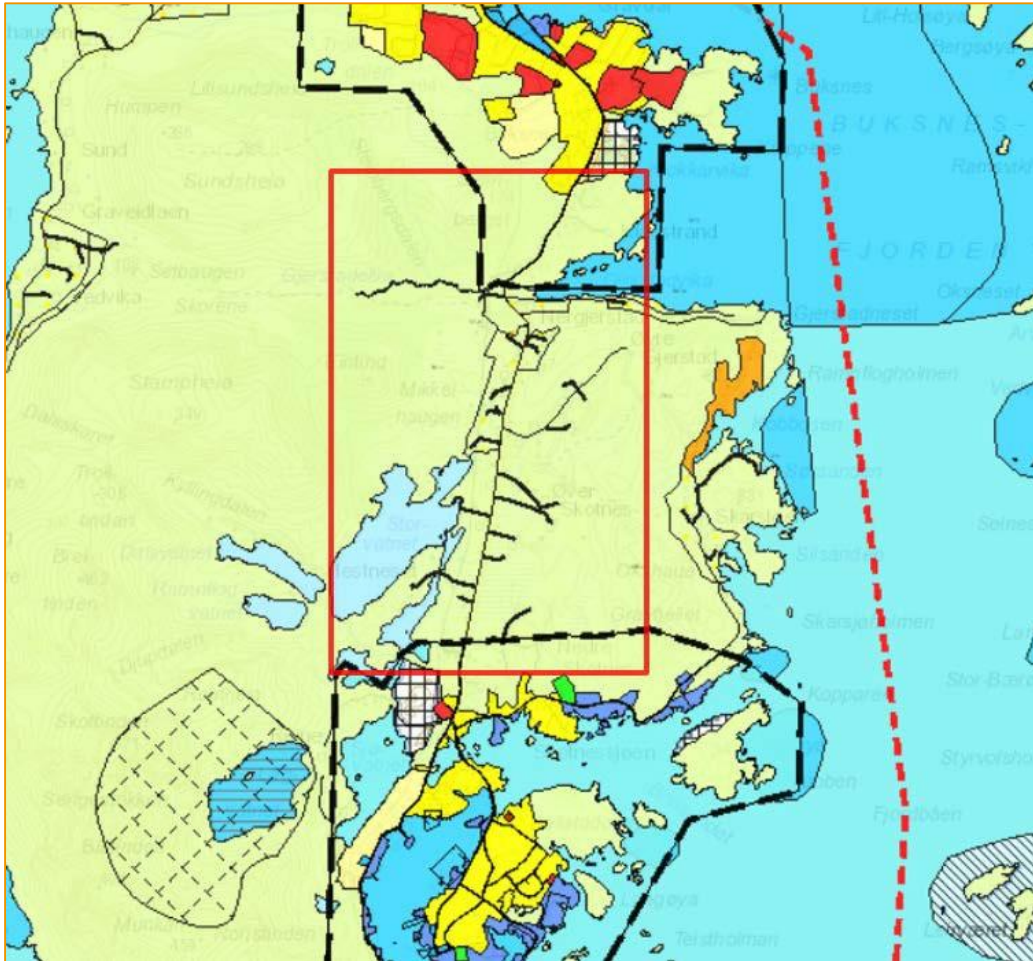
Tilrettelegging for gang- og sykkelveg vil være med å bedre sikkerheten for alle

trafikanter. Nordland fylkeskommunes trafiksikkerhetsutvalg har utarbeidet

en handlingsplan for trafikkisikkerhet. Her fremkommer satsningsområder og tiltak som er aktuelle. Reguleringsplanens tiltak er i tråd med de anbefalingene som her fremkommer.

Kommuneplan

I kommuneplanens arealdel er området avsatt til Landbruks, Natur og Friluftsområde (LNF-område). Stedvis med spredt boligbebyggelse og spredt fritidsbebyggelse.



Figur 2. Utsnitt av kommunedelplanens arealdel

Reguleringsplan

Innenfor planområdet er det to gjeldende reguleringsplaner:

- Gang og sykkelvei RV818 Skotnes, Plan-ID 200804.
- Klokkarjorda, Plan-ID 200405.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Se punkt 4.1.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planområdet består for det meste av LNF-områder, i tillegg til at fylkesvegen dominerer. Delvis er det LNF-områder med spredt bolig- og fritidsbebyggelse.



Figur 3. Spredt boligbebyggelse samt landbruksarealer langs fylkesveien.

5.3 Trafikkforhold

På strekningen mellom Gravdal og Ballstad ble det ved planstart registrert en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2000 kjøretøy per dag.

Prognose med 5% årlig stigning tilsier 2200 kjøretøy i året 2024.

Andelen tungtrafikk (ÅDT-T) vurderes konservativt som 10 %.

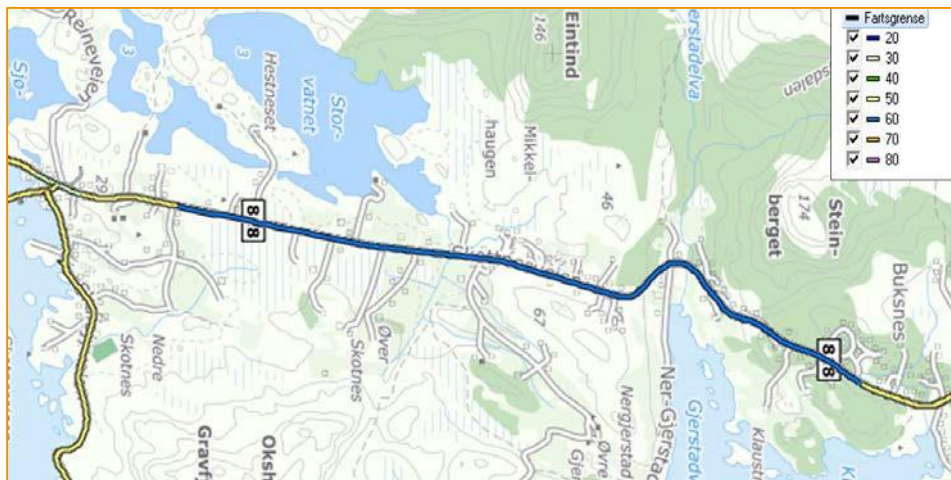
Det er skoleveg uten gang- og sykkelveg på strekningen.

Trafikkmengde for gående og syklende er ikke tallfestet.

Enkelte observasjoner har gitt inntrykk av lav andel myke trafikanter på eksisterende vegstrekning.

Fartsgrenser

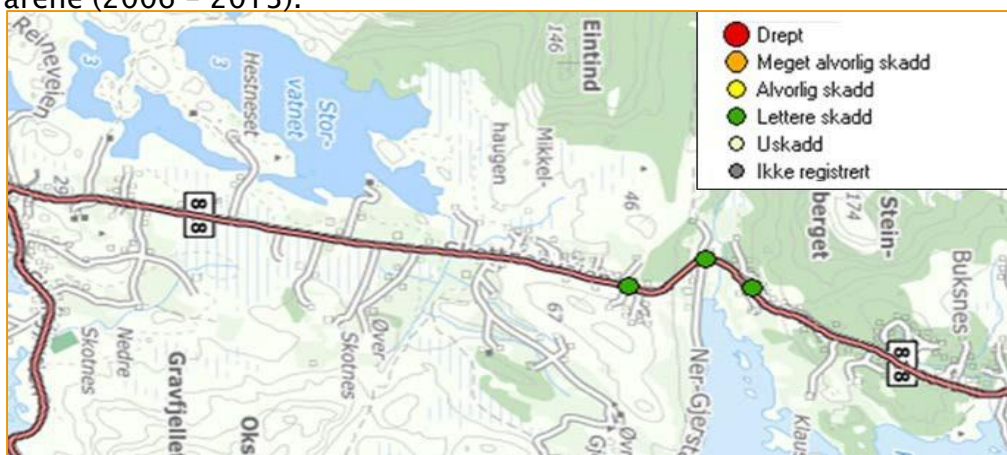
Figuren under viser fartsgrensene for planområdet. Fartsgrensen er satt til 60 km/t i planområdet, med unntak av helt sør i planområdet hvor fartsgrensen er 50 km/t.



Figur 4. Fartsgrenser

Ulykker

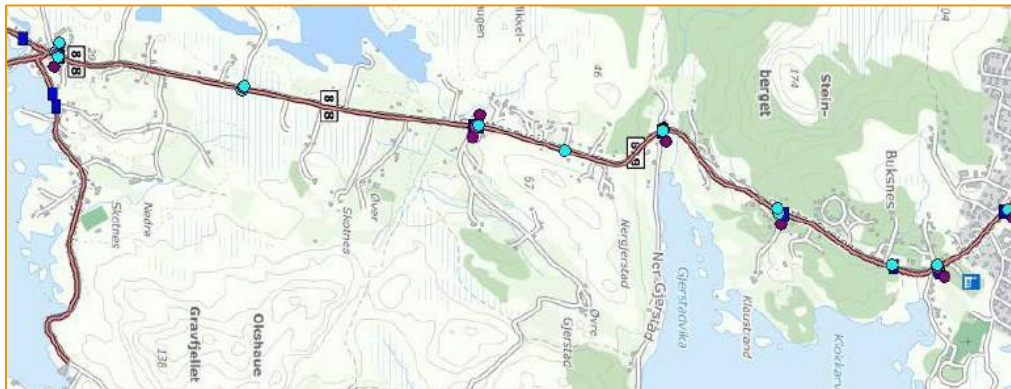
I NVDB database er det rapportert 3 ulykker med lettere personskade de siste 8 årene (2006 – 2013).



Figur 5. Ulykker med lettere personskade de siste 8 årene (2006 – 2013).

Kollektivtilbud

Bussholdeplassene langs fv. 818 inne i planområdet framgår av figuren under.



Figur 6. Bussholdeplasser

5.4 Teknisk infrastruktur

Gjerstadelva

Dagens bru består av to korrugerte stålrør, er i dårlig forfatning og krever omfattende tiltak innen få år for å opprettholde bæreevnen. Rørene skaper også en terskel som er til hinder for at fisk skal kunne vandre fritt opp elva. Det er ikke hensiktsmessig å beholde dagens bru siden det også er behov for å justere veglinjen over elva. Det foreligger nå forslag om rørkulvert med diameter 2,4 m, med gjennomgående elvebunn og vannspeil. Detaljene vil fremgå i Byggeplanen.



Figur 7. Dagens bru over Gjerstadelva

Høyspent/fiber

Det er 3 høyspenningslinjer som krysser vegen. I tillegg til dette er det 8 lavspenningslinjer og en lavspenningskabel som krysser vegen.

Vann og avløp

Vestvågøy kommune har etablert hovedvannledning mellom Gravdal og Ballstad langs planområdet. Plassering fremgår av Vestvågøy kommunes egne temakart. Denne er etablert relativt nylig.

Vannledninger og kummer finnes innenfor, delvis innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet for stor del av strekningen. Forhold som angår kommunens vannledning skal avklares i Byggeplanen.

Ivaretagelse av vannforsyning og samferdsel må fremover koordineres mellom Vestvågøy kommune og Statens vegvesen.

Vestvågøy kommune har ikke etablert avløpsledninger i planområdet eller i dets umiddelbare nærhet. Statens vegvesen har foreløpig ingen dokumentasjon over eventuell eksistens av private avløpsledninger innenfor eller like ved planområdet.

5.5 Landskapsbilde/bybilde

Det er spredt bebyggelse langs hele strekningen og utsikt mot både høye tindefjell og grønne koller. Første del går i bratte bakker og krappe svinger og har utsikt mot havet og Buksnesfjorden. Andre del går rakt frem gjennom en vid dalbunn, med dyrka mark, myr og vann. Landskapet er forholdsvis åpent, med noen trerekker i hagene og i fjell og åssidene en del løvtrær og plantede granfelt som etter hvert har spredt seg.



Figur 8. Landskapsbildet er dominert av høye tinner (her Skottinden) bak lavere grønne koller. Bildet tatt fra Gjerstad mot sør.

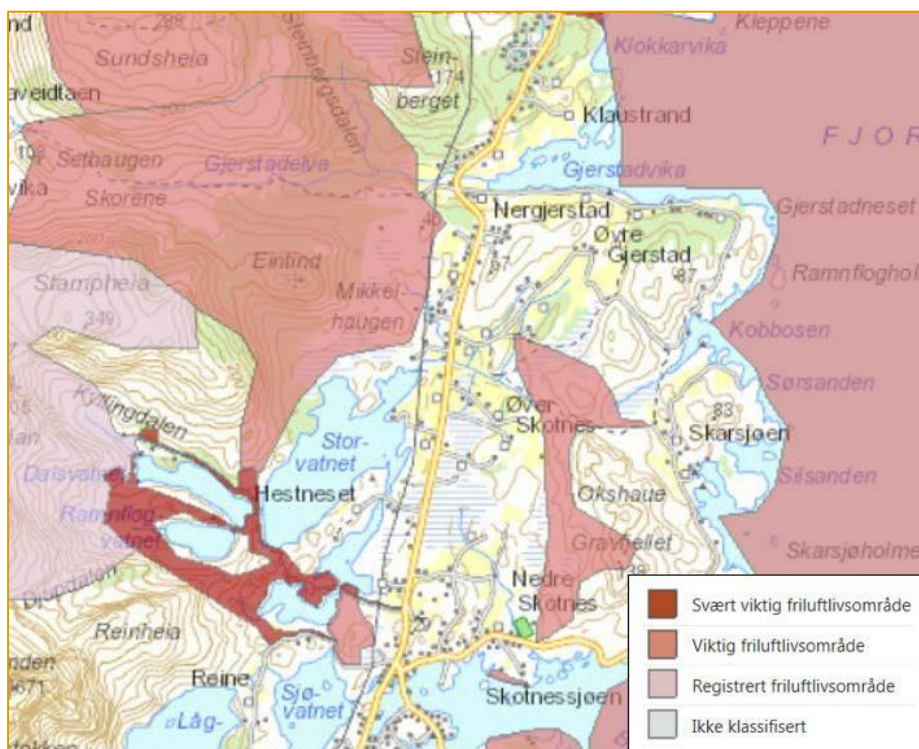
5.6 Nærmiljø/friluftsliv

På vegstrekningen er det spredt boligbebyggelse. Det er skole både på Ballstad og Gravdal (Buksnes skole) og strekningen er skoleveg for barn i begge skolekretsene.

Ballstad er et tradisjonelt fiskevær og også et reisemål for mange turister.

Fylkesvegen er en endevei og det er ingen omkjøringsmuligheter. Vegen benyttes følgelig av både sykkelturister, mosjonister, skolebarn, pensjonister på tur, varebiler, busser, fisketrailere, privatbiler, bobiler m.m.

Figuren under viser friluftskartlegging i regi av Nordland fylkeskommune. Området langs vegen er lite brukt som friluftsområdet. Det er en registrering som kommer i berøring med planområdet. Dette gjelder adkomstveg til områdene fra Skotnes og vestover inn i Kyllingdalen. Det er et småbruk inne i dalen og det er tilrettelagt for familier med gapahuker og bål plass.



Figur 9. Friluftskartlegging i regi av Nordland fylkeskommune. Kilde: Naturbase, Miljødirektoratet.

5.7 Naturmangfold

Det er innhentet kunnskap om naturmiljø i tilgjengelige kilder som naturbasen (Direktoratet for naturforvaltning, dirnat.no) og artskart (artsdatabanken.no). Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig jamfør naturmangfoldloven § 8 der det heter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Det er ikke registrert arter som er definert som truet eller sårbar, altså i kategori CR, EN, VU i Norsk Rødliste 2010 innenfor planområdet eller i influensområdet. Det er ikke utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i planområdet (jamfør naturmangfoldloven §§ 23 og 52).

Det er registrert tre forekomster av fremmede, skadelige arter innenfor planområdet. Det er en forekomst av parkslirekne og to forekomster av tromsøpalme (kilde artsdatabankens artskart).

På kartutsnittet er parkslirekne merket P og de to forekomstene av tromsøpalme sør i planområdet med T.



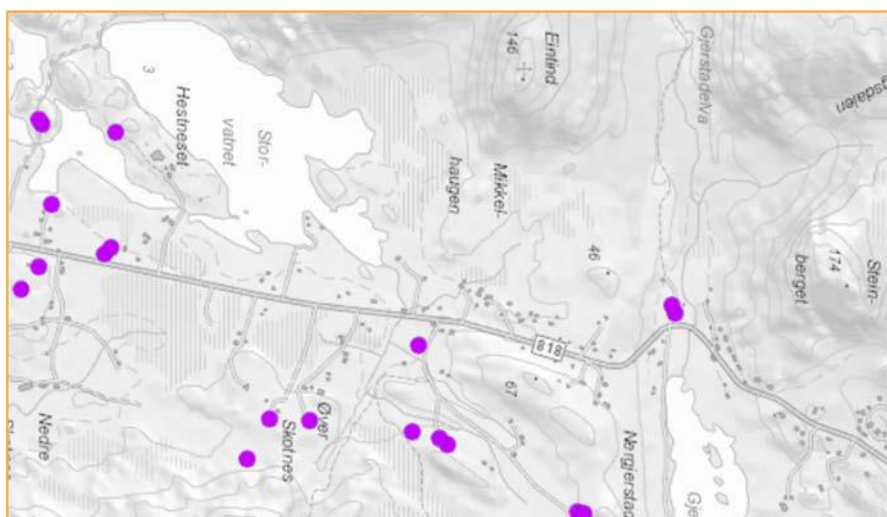
Figur 10. Registrerte fremmede, skadelige arter på strekningen

5.8 Kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner i planområdet.

Nordland fylkeskommune viser til at planområdet innehar potensial for påvisning av hittil ukjente kulturminner og har derfor vært på befaring for å kunne vurdere omfanget av en eventuell registrering av planområdet.

Det er noen bolighus langs vegen som ligger inne i SEFRAK-registeret. Disse ligger utenfor planområdet og vil ikke bli berørt av tiltaket.



Figur 11. SEFRAK-bygninger på strekningen.

5.9 Naturressurser

Landbruk

Vestvågøy er en av de største landbrukskommunene i Nord Norge. Innenfor planområdet er det gårdsbruk i drift som grenser opp til fv. 818.



Figur 12. Flyfoto som viser landbruksareal i planområdet.

5.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser langs strekningen som viser følgende:

I profil 0–250 er det antatt liten løsmasseoverdekning. I profil 250–650 består grunnen av et torvlag (0,2–1,0 m tykkelse) over sand og grus (delvis med steinblokker). Fast berg er påvist i dybder 1,6–2,7 m. I profil 650–700 består grunnen av et torvlag (0–1,1 m tykkelse), delvis innblandet med sand over sand og grus (delvis med steinblokker). Fast berg er påvist i dybder 4,9–6,9 m. I profil 700–1300 består grunnen av et torvlag (0–0,5 m tykkelse), delvis innblandet med sand over sand og grus (delvis med steinblokker). Fast berg er påvist i dybder 1,0–3,0 m. I profil 1300–1900 består grunnen av sand og grus (delvis med steinblokker). Fast berg er påvist i dybder 1,1–2,9 m.

I profil 1900–2800 er det et område som preges av myrdrag med delvis oppstikkende bergblotninger. Dybden til berg varierer fra 0,5–5,5 m. Torvtykkelsen er opptil 1,5 m. Eksisterende veg i området er fundamentert direkte på torv. Vegoverbygningen er ca. 0,7–0,8 m tykk og underliggende torvlag er ca. 0,9–1,4 m

tykt. Under torva er det et fast morenelag med innhold av grus, sand og silt.

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Området reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven § 12-5:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr. 2):

- Veg, o_SV1 – o_SV2
- Kjøreveg, f_SKV1 – f_SKV6
- Gang- / og sykkelveg/ fortau/ plattform, o_SGS1 – o_SGS4
- Annen veggrunn – tekniske anlegg, o_SVT1 – o_SVT13
- Annen veggrunn – grøntareal, o_SVG1 – o_SVG3
- Kollektivholdeplass, o_SKH1 – o_SKH6

Landbruks-, natur – og friluftsmål samt reindrift (pbl § 12-5 nr. 5):

- LNFR formål, L1 – L12
- Spredt boligbebyggelse, LSB1 – LSB2
- Spredt fritidsbebyggelse, LSF1 – LSF2

Hensynssoner (pbl § 12-6)

- Frisiktsoner, H140_1 – H140_3
- Faresone høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler), H370_1 – H370_4

Områdebestemmelser (pbl § 12-7 nr. 1)

- Bestemmelsesområder midlertidig anlegg og riggområder #1 – #18

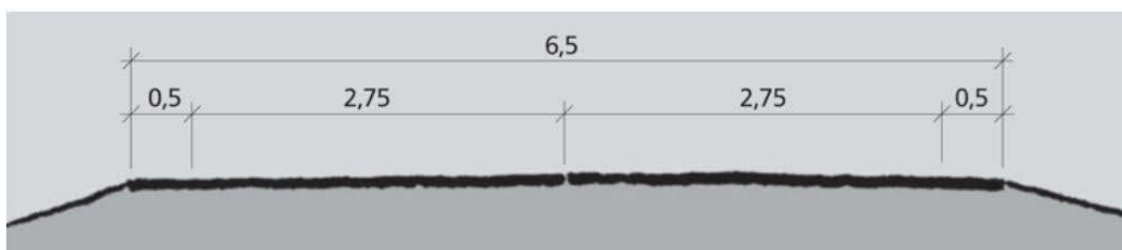
6.2 Tekniske forutsetninger

Forutsetninger og standardvalg som dette planforslaget baseres på.

Kjøreveg

Del av fv. 818 må legges om for at det også skal bli plass til ekstra grøft/ gang- og sykkelveg i en smal og stedvis sidebratt terreng-korridor. Selve vegomleggingen begrenses til en strekning på ca. 700m.

For denne delen av fv. 818 velges dimensjoneringsklasse U-Hø2 (Utbedring av øvrig hovedveg nr. 2).



Det tilrettelegges for 2,75 m brede kjørebane og 0,5 m skulder på begge sider, totalt 6,5 m. For kurver kommer breddeutvidelser i tillegg. For de øvrige ca. 2,2 km av fv. 818 vil kjørevegen være uendret.

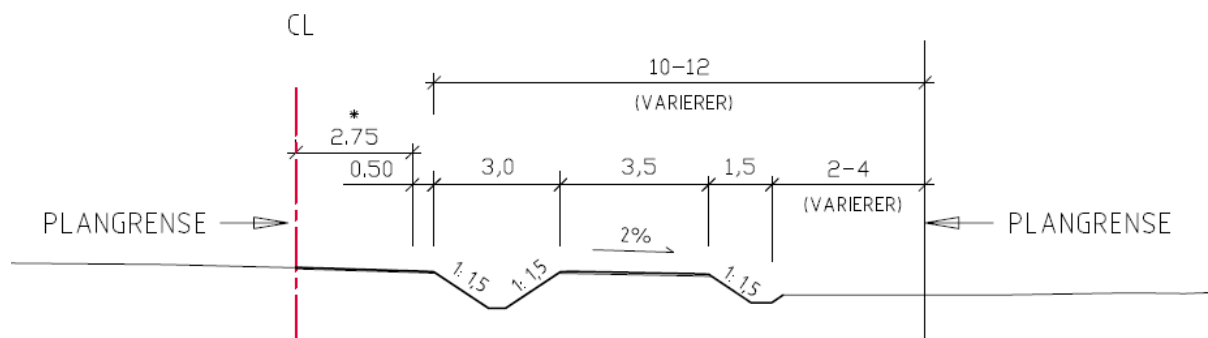
Kjøreveg og gang- og sykkelveg

Langsgående gang- og sykkelveg for hele strekningen blir det nye elementet i trafikkbildet. Gang- og sykkelvegen dimensjoneres i det vesentlige utelukkende for gående og syklende. Langsgående motorisert ferdsel her begrenses til vegvesenets driftsentreprenører, og kun stedvis adkomst for enkelte omlagte avkjørsler.



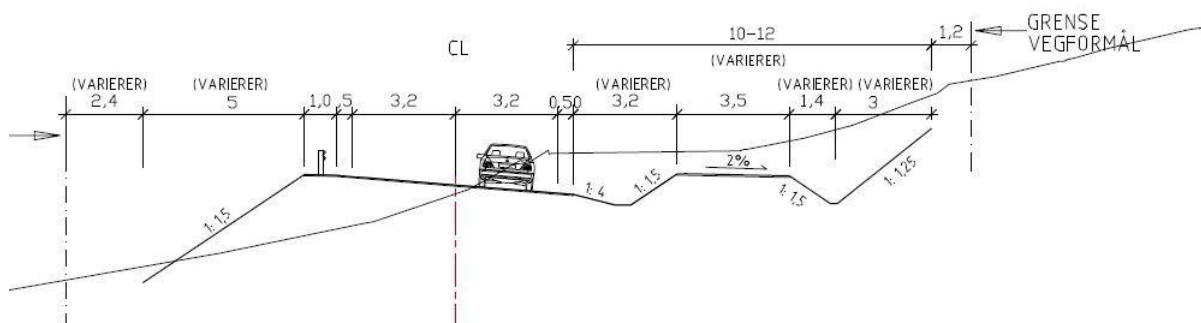
Det tilrettelegges for 3 meter bred kjørebane med 0,25 m skulder på sidene, totalt 3,5 m.

For det meste av strekningen (profil 0 til 150 og profil 850 til 2910) vil eksisterende del av fv. 818 være uendret. I tillegg blir det ny langsgående gang- og sykkelveg langs vestsiden av fylkesveien.



Figur 13. Normalprofil 1

På strekningen mellom profil 150 og 850 må fylkesveien legges om. Gang- og sykkelvegen legges da mest mulig i tidligere vegtrasé, mens bilvegen flyttes lengre ut og ned i terrenget.



Figur 14. Normalprofil 2

Felles adkomstveger tilknyttet fv. 818

Det anbefales standardisert løsning for tilpasning av eksisterende felles avkjørsler til den omlagte delen av fv. 818. Der behov for omlegging og justering av geometri blir merkbart reguleres «f_SKV1-5». Plassering og utforming er vist på tegninger i illustrasjonshefte. Avkjørselsreguleringer er beskrevet nærmere i egen tabell oversikt.

Tverrprofil tilstrebes dimensjoneringsklasse A3, atkomstveg i spredt bebyggelse. Bredeutvidelser i kurver/kryss gir økt bredde.



For øvrige eksisterende avkjørsler kan det bli behov for noe mindre stedlige tilpasninger mellom ny gangveg/fylkesveg og veg/terreng på eiendommen. Generelle krav til utforming fremgår av tegninger i illustrasjonshefte.

Anlegg for kollektivtrafikk

Plassering og antall:

En holdeplass skal betjene reisende nærmest mulig start og målpunkt for reisen. Holdeplasser kan likevel ikke forventes lagt alle steder man skulle ønske det. Akseptabel avstand mellom holdeplasser i byområder er 500–800 m. Utenfor tettbygde strøk vil avstanden normalt være lengre. På planstrekningen er avstanden mellom de eksisterende holdeplasser mellom 400 m og 1000 m. Dette er akseptable avstander, og holdeplassene opprettholdes slik de er.

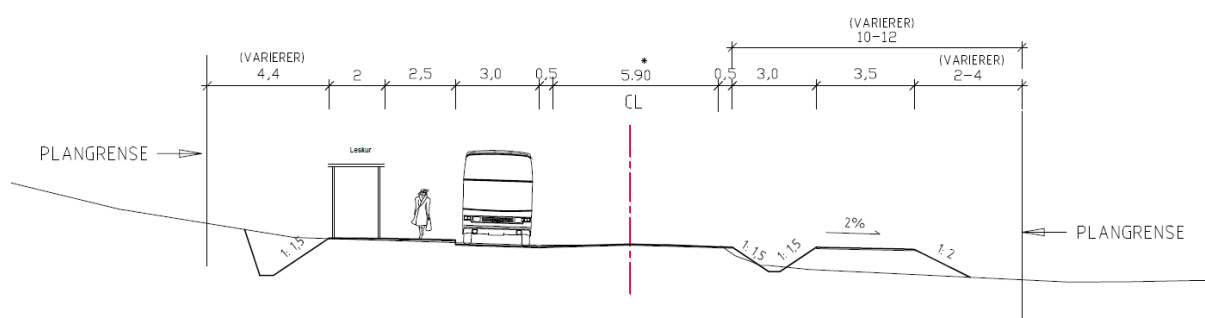
Dette er i utgangspunktet et gang- og sykkelvegprosjekt. Flere av bussholdeplassene inngår ikke i prosjektet da de ligger utenfor definert planområde. Disse beholdes som i dag.

Reguleringsplanen omfatter en oppgradering av 6 bussholdeplasser på strekningen.

Utforming:

Der vi skal flytte eller endre på busslommene, blir utforming iht. til gjeldende håndbøker (håndbok N100 og veileder V123).

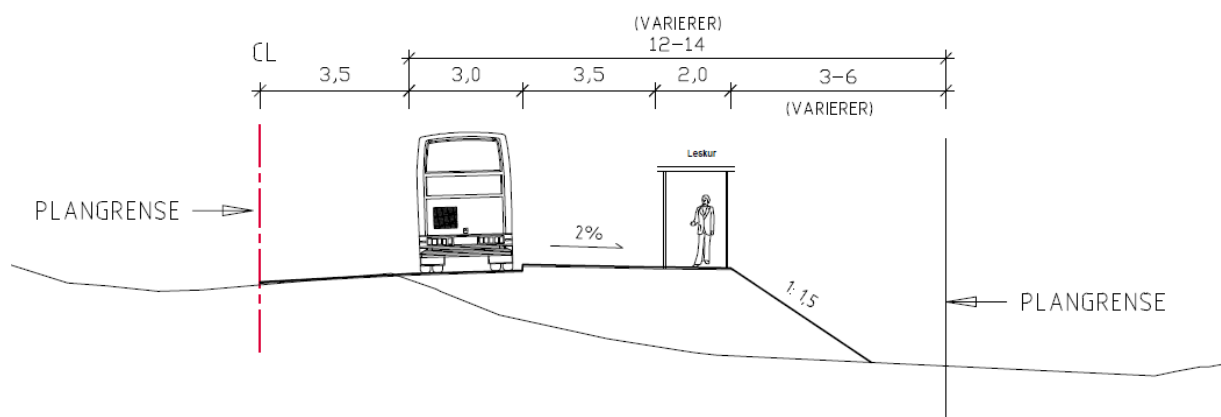
Jf. V123 s. 15, Kollektivhåndboka – kriterier for valg av holdeplass på veg – kan du ved trafikkmengde (ÅDT) mellom 1500 og 4000 etablere kantstopp på strekning med 50 km/t og kantstopp eller busslomme ved 60 km/t.



Figur 15. Normalprofil 3, bussholdeplass øst for fv. 818.

Bussholdeplassene ved profil 1150 og profil 1500 utformes som vist på figuren over. Holdeplass opprettholdes på motsatt (østlig) side av fylkesvegen som gang- og sykkelvegen.

Bussholdeplass ved profil 700 gis en mer kanalisert utforming, spesielt med hensyn til siktforhold ved bussens utkjøring fra holdeplassen i retning Gravdal.



Figur 16. Normalprofil 4, bussholdeplass.

Bussholdeplassene ved profil 600, profil 1450 og profil 2450 utformes som vist på figuren over. Eksisterende veg er uendret med ny langsgående gang- og sykkelveg og holdeplass.

Avkjørselsreguleringer

I forbindelse med reguleringsarbeidet er det, av trafiksikkerhetsmessige hensyn, foreslått regulering av en rekke direkteavkjørsler der vi har funnet dette hensiktsmessig. Formålet med dette arbeidet er å begrense antallet og få en trafiksikker utforming av direkteavkjørslene slik at konfliktpunkter reduseres langs vegen.

Tabellen under viser avkjørsler der forholdene endres i reguleringsplan. Avkjørselsforhold som i dag virker uklare, er tatt med i tabellen som endring. Avkjørselspiler er vist i plankart.

Profil	Gnr/bnr	Endring
0	16/65	Avkjørsel fra GSV mot lokasjon for trafo kiosk.
165	16/65	Eiendomsgrenser tilsier tidligere skogsveg- trasé. Eiendommen har alternativ adkomst ved P 115. Avkjørsel ved P 165 stenges. Begrense avkjørsler iht. HB N100.
240	16/1/293 og 16/1/294	Avkjørsel og adkomstveg gis justert geometrisk utforming for å oppnå tilstrekkelig areal for gang- og sykkelveg mellom adkomstvegen og fv. 818. Regulert som «f. SKV2».
400	16/1/66	Avkjørsel stenges. Eiendom innløses
500	16/188 og 16/1/242	Avkjørsel direkte fra fv. 818 stenges. Adkomst flyttes via ny omløst og forlenget trasé til P 521. Regulert felles veg

		«f_SKV3» gir forbedrede stigningsforhold og ivaretar nødvendiga sikt.
505	16/46, 16/59 og 16/60	Avkjørsel og adkomstveg gis justert geometrisk utforming for å oppnå tilstrekkelig stigningsforhold. Regulert som «f_SKV1».
505	16/46	Avkjørsel stenges. Eiendommen har alternativ adkomst til fv. 818 P 505 via regulert felles veg «f_SKV1».
555	16/11, 16/34, 16/73, 16/1/28, 16/1/270 og 16/1/72	Avkjørsel direkte fra fv. 818 stenges. Adkomst flyttes via ny omlagt trasé til P 570. Regulert felles veg «f_SKV4» ivaretar eksisterende stigningsforhold og gir nødvendig sikt.
730	15/9, 15/49 og flere.	Avkjørsel flyttes for å oppnå tilstrekkelig areal for utbedring av eksisterende busslomme, mellom bekk og avkjørsel. Regulert som o SV2 kommunal veg.
990	15/29	Avkjørsel flyttet for å gi bedre sikt mot gang- og sykkelvegen. Dette er i henhold til grunneiers tidligere søknad om flytting av avkjørsel i forbindelse med fradeling av eiendommen.
1025	15/9	Direkte avkjørsel fra fv. 818 stenges. Adkomst endres til via GSV til fv. 818 ved avkjørsel P 1038. Begrens avkjørsler iht. HB N100.
1255	15/38	Avkjørsel samles med P 1262.
1262	15/31	Begge avkjørsler fra GSV samles til en avkjørsel fra fv. 818 ved P 1260. Begrensing avkjørsler iht. HB N100.
1550	15/39, 15/68,	Avkjørsel direkte fra fv. 818 stenges. Adkomst til eiendommen flyttes til eksisterende felles veg, denne har felles grense med eiendom 15/39. Felles veg regulert som «f_SKV5». Begrens avkjørsler iht. HB N100.
1695	15/48	Avkjørsel stenges. Eiendom innløses.
1835	13/3,9	Direkte avkjørsel fra fv. 818 stenges. Adkomst endres til via GSV til fv. 818 ved avkjørsel P 1798. Begrens avkjørsler iht. HB N100.
1970	13/17	Avkjørsel fra fv. 818 stenges. Adkomst endres til avkjørsel ved P 2082. Begrens avkjørsler iht. HB N100.
2310	13/1	Driftsavkjørsel opprettholdes fra fv. 818 og over GSV.
2400	13/1	Driftsavkjørsel fra fv. 818 stenges. Adkomst endres til via P2310 og avkjørsel P2500. Begrens avkjørsler iht. HB N100.

Detaljregulering gang- og sykkelveg fv. 818 Gravdal – Ballstad

2830	13/31	Avkjørsel fra fv. 818 stenges. Flyttes via GSV til adkomst til fv. 818 P2895. Begrens avkiørsler iht. HB N100.
------	-------	--

Belysning

Det etableres nytt veglysanlegg langs hele strekningen.

Gjerstadelva

Kryssing av Gjerstadelva vil bli avklart i Byggeplanen som utarbeides parallelt med reguleringsplanen. Etter Offentlig ettersyn er det besluttet å erstatte dagens løsning med et kulvertrør med diameter 2,4 m. Elvebunnen føres igjennom røret for å ta hensyn til fisk som skal opp i elva.

Interimsløsning for trafikkavvikling

Ved Gjerstadelva kan det bli behov for å lede trafikken forbi anleggsstedet for ny kulvert. Det er derfor avsatt ekstra areal for interimsvog oppstrøms dagens bru. Utforming og plassering er vist på tegninger i illustrasjonshefte.

Fravik fra vegnormal

Fravik fra krav til Universell utforming på grunn av stigning på deler av gang- og sykkelvegen. Godkjent av Statens vegvesen 1. juni 2017.

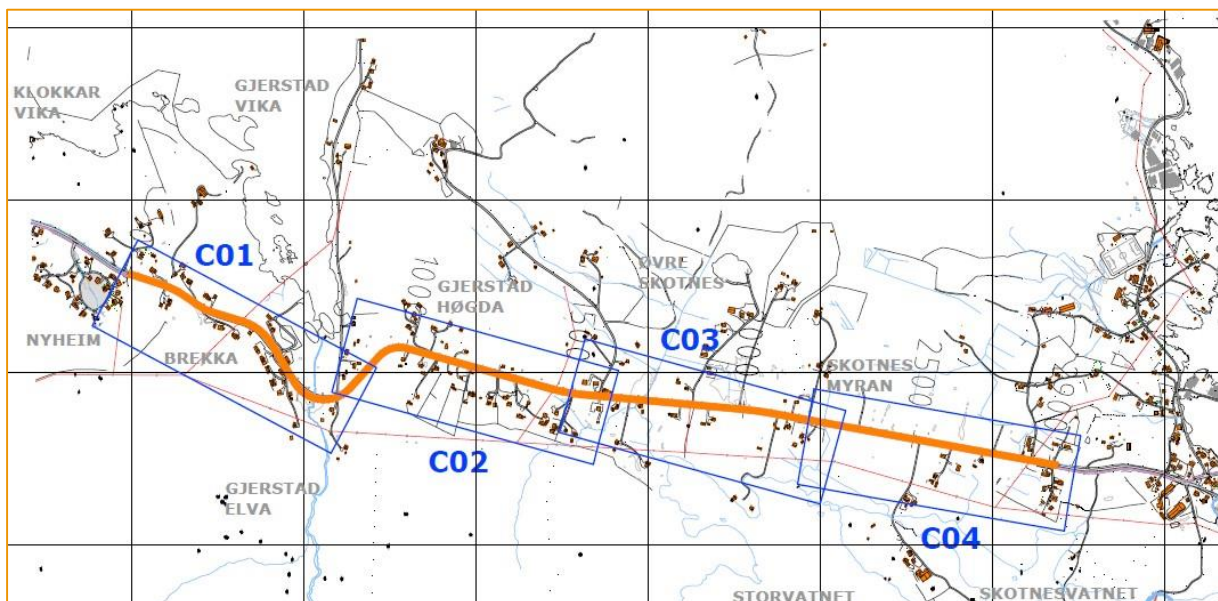
Terrengets topografi i og ved planområdet, hellingsforhold og vannveier

Tekniske løsninger for veg og gangveg vil få en geometrisk utforming som er nokså lik dagens veg og sideanlegg.

Eksisterende vannveier i terrenget og langs overflater vil ikke bli nevneverdig påvirket av tiltakene i reguleringsplanen. Rør-traséer for vanngjennomløp i eksisterende veg opprettholdes.

6.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

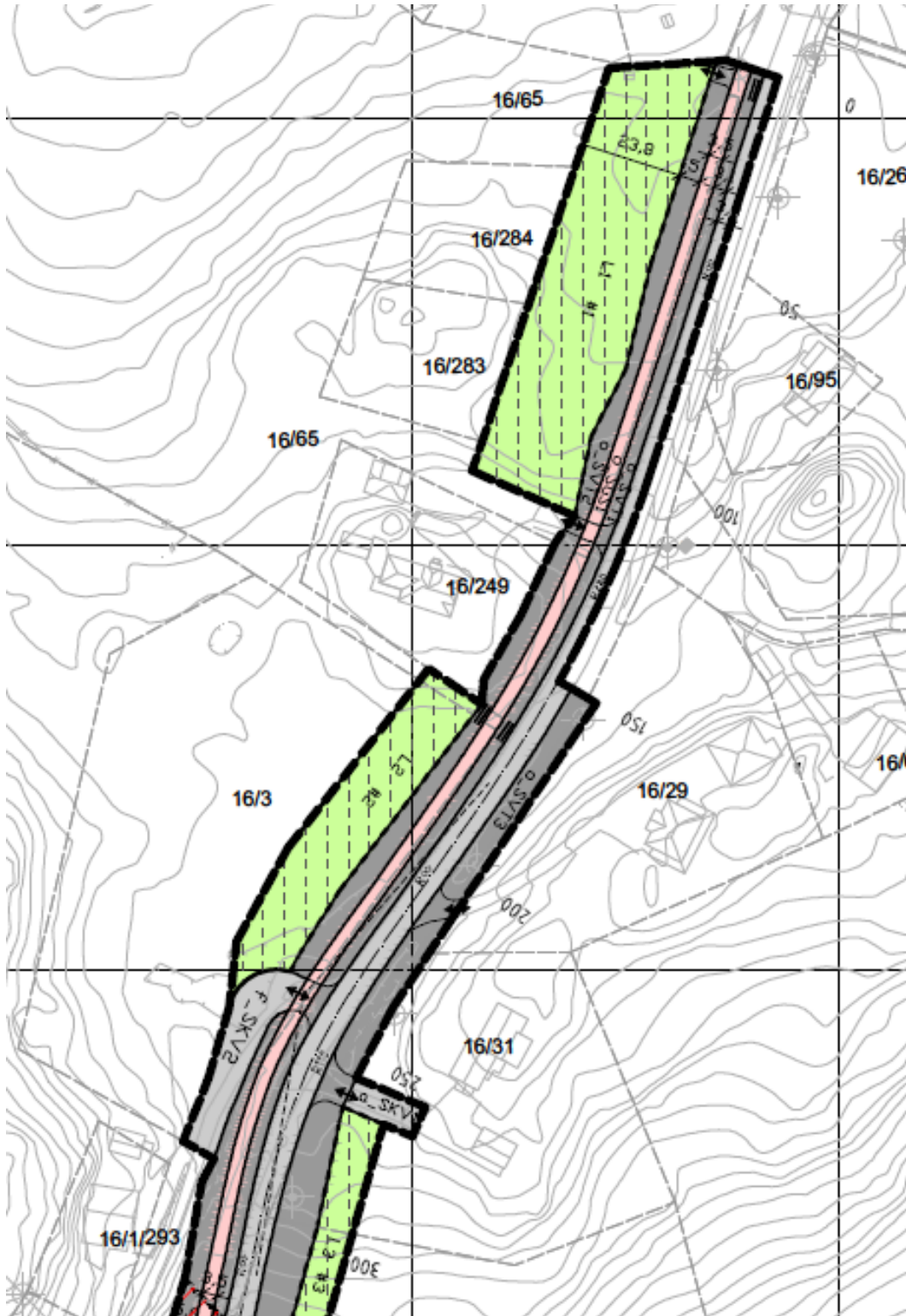
Strekningsvis beskrivelse av planforslaget starter i nord ved Brekka og slutter i sør ved Skotnes. Gang- og sykkelveg er planlagt med bakgrunn i normalprofil som vist i illustrasjonsheftet.



Figur 18. utsnitt av oversiktstegning for planstrekningen (rutenett 500 m x 500 m)

I dette avsnittet presenteres kort hovedpunkter for tiltakene som dette reguleringsplanforslaget legger til rette for. Planstrekningen er delt opp i utklipp fra plankartene og uten angitt målestokk. (Rutenett er 100 m x 100 m)
For mer detaljert geografisk informasjon henvises generelt til plankart og illustrasjonstegninger.

Delstrekning 1: Profil nummer 0 – 300
Kartbilag R01



Figur 19. utsnitt av plankart (R-tegninger)

Gang- og sykkelvegen planlegges på vestsiden av fv. 818. Fra profil 0 – 150 holdes eksisterende fylkesvegtrasé uendret.

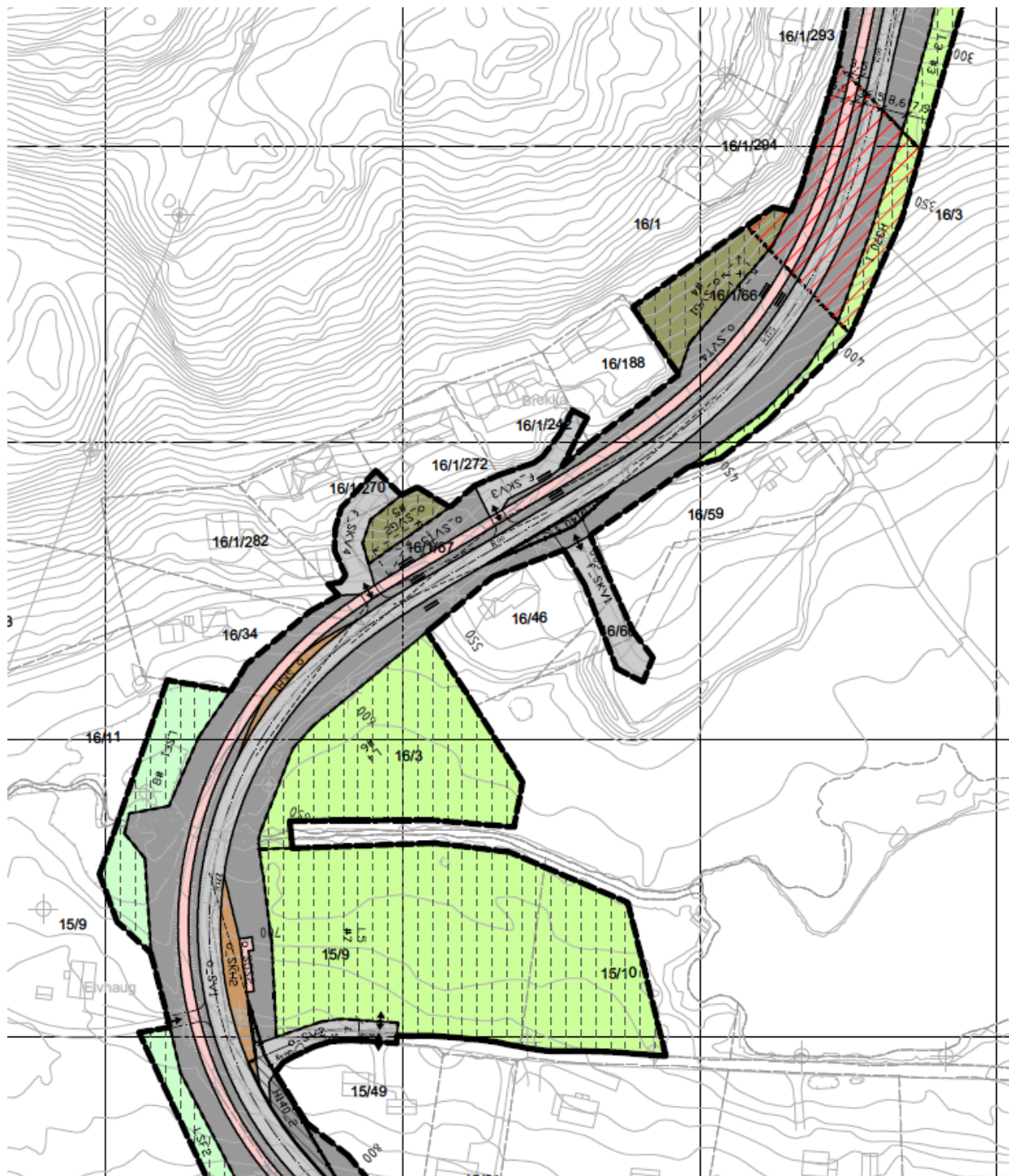
Gang- og sykkelvegen blir en forlengelse av eksisterende gang- og sykkelveg.

Fra profil 150 starter fv. 818 forsiktig med forskyving mot øst for å gi plass til gang- og sykkelveg i gammel vegtrasé

Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR-formål.

Delstrekning 2: Profil nummer 300 – 750 Kartbilag R01



Figur 20. utsnitt av plankart (R-tegninger)

Fra profil 300 er fv. 818 forskjøvet sidevegs mens gang- og sykkelveg følger

gammel vegtrasé.

I første del reguleres faresone for høyspentlinje/ – kabler.

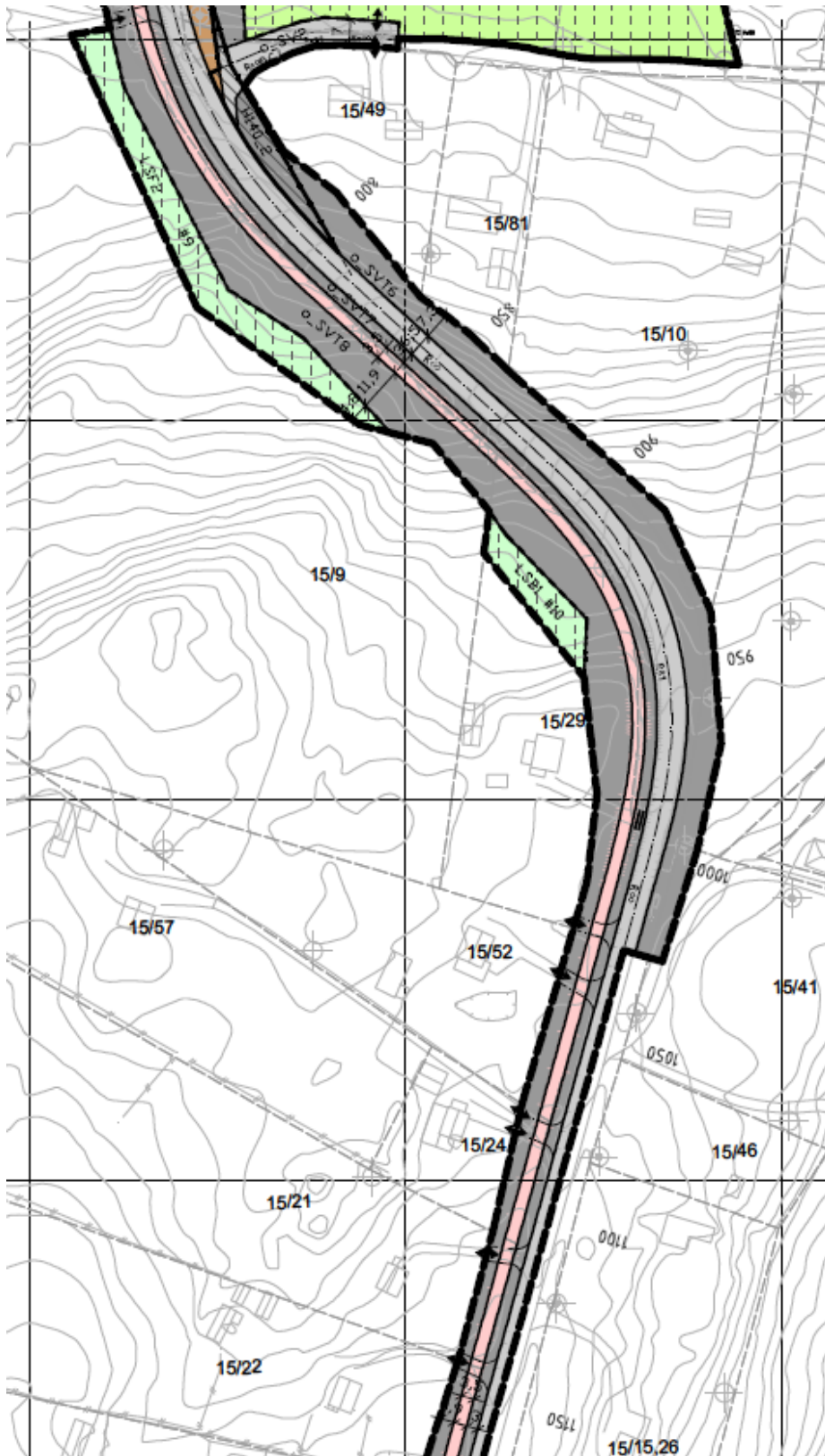
Bygninger vest for fv. 818 ved profil 400 og 550 foreslås innløst og fjernet for å sikre tilstrekkelige areal for ny fylkesveg, gang- og sykkelveg samt opprydding avkjørsler.

Mellom profil 500 og 750 blir det spesielt behov for flytting av avkjørsler med justering og mindre omregulering av felles adkomstveger. Ved P660 – 670 blir det bru over Gjerstadelva.

Eksisterende busskanststopp vest for, samt busslomme øst for fv. 818 oppgraderes og flyttes.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR-formål.

Delstrekning 3: Profil nummer 750 – 1140 Plankart R02



Figur 21. utsnitt av plankart (R-tegninger)

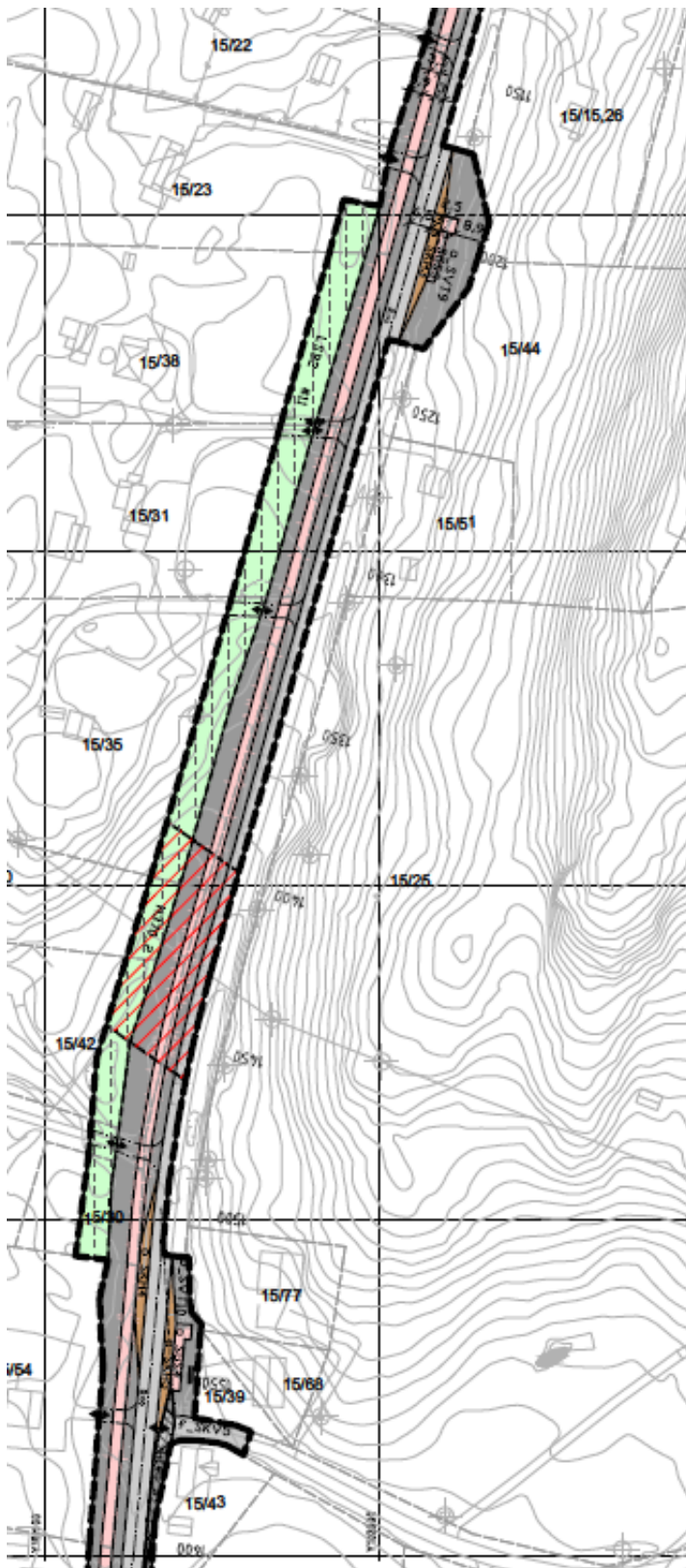
Fra profil 750 – 850 svinger den omlagte delen av fv. 818 tilbake til opprinnelig trasé igjen. Fra profil 850 og for resten av planområdet følger grense for vegformål langs eksisterende midtlinje for fv. 818, med unntak av regulerte busslommer på østsiden av fylkesvegen.

Gang- og sykkelveg følger fylkesvegens vestside.

Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR formål.

Delstrekning 4: Profil nummer 1140 – 1600 Plankart R02



Figur 22. Utsnitt av plankart (R-tegninger)

Ved profil 1170 oppgraderes eksisterende busskantstopp til busslomme øst for fv. 818. Gang- og sykkelveg følger fylkesvegens vestsida. Liten endring for eksisterende avkjørsler.

I midtre del reguleres faresone for høyspentlinje/ – kabler.

Ved profil 1500 – 1570 oppgraderes eksisterende busslommer både vest og øst for fv. 818.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR formål. Skråninger slakes ut til helling 1:8 for best mulig arealanvendelse for landbruket.

Figur 23. utsnitt av plankart (R-tegninger)

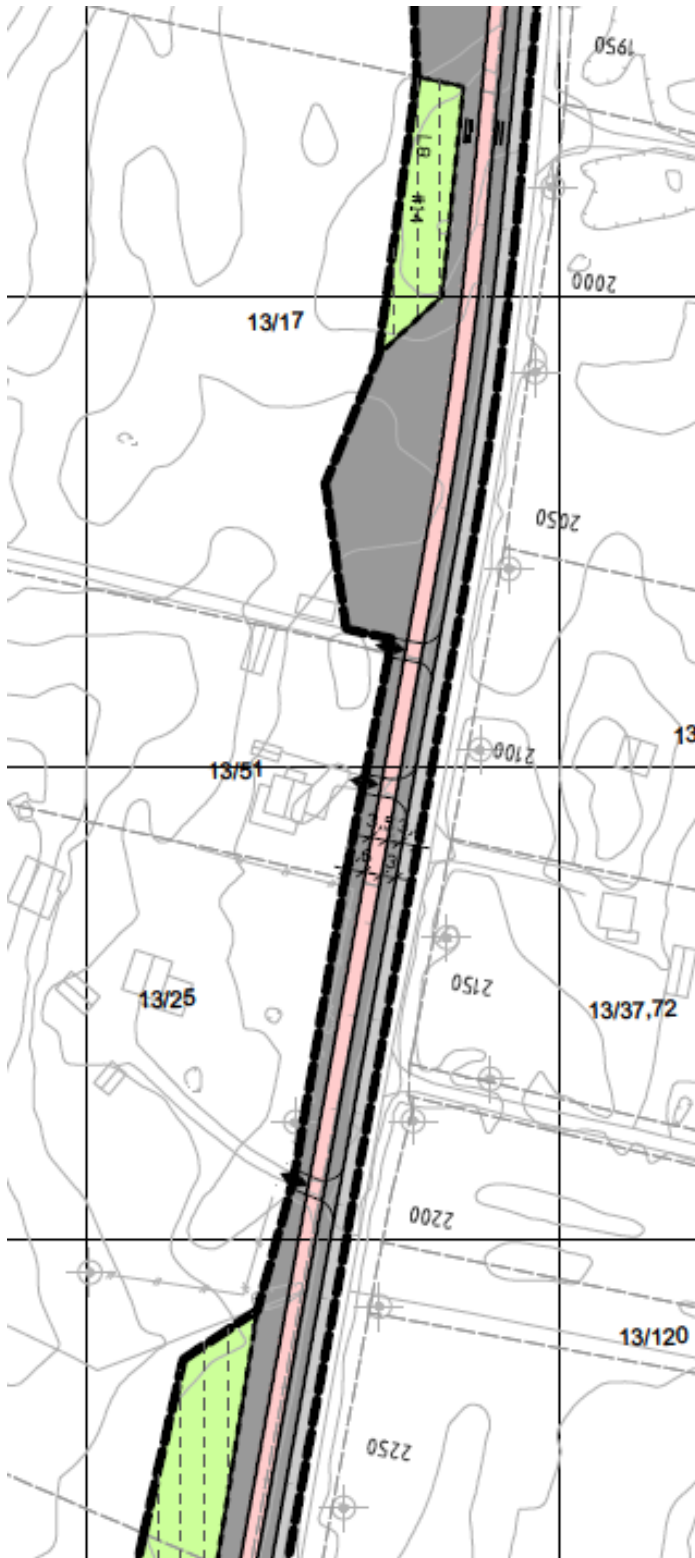
Bygninger vest for fv. 818 ved profil 1680 foreslås innløst og fjernet for å sikre tilstrekkelige areal for ny fylkesveg, grøft samt gang- og sykkelveg.

Boligtomten som likevel foreslås innløst, gir ekstra tilgjengelige arealer som ønskes benyttet til å skape en variasjon langs veien. Her vil gang- og sykkelvegen få økt avstand til bilvegen. Så mye som mulig av blomster og trær i hagen søkes bevart og det foreslås plantet/flyttet trær til arealet mellom gang- og sykkelvegen og bilvegen. Ellers følger gang- og sykkelvegen parallelt langs fylkesvegens vestside. Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR formål.

I siste del reguleres faresone for høyspentlinje/ – kabler.

Delstrekning 6: Profil nummer 1940 – 2210 Plantegning R03



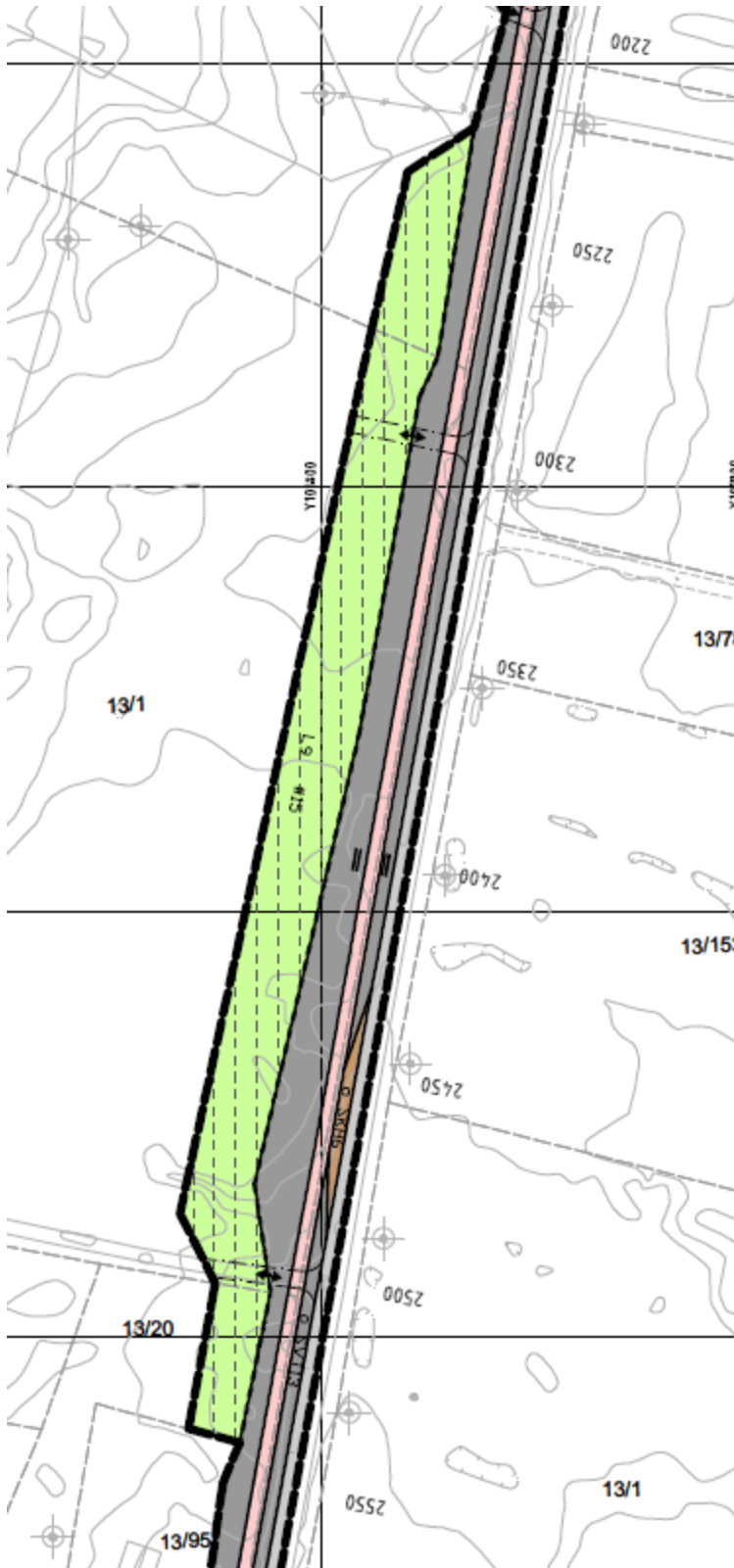
Figur 24. utsnitt av plankart (R-tegninger)

Gang- og sykkelveg følger fylkesvegens vestsider.

Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR-formål. Skråninger slakes ut til helling 1:8 for best mulig arealanvendelse for landbruket.

Delstrekning 7: Profil nummer 2210 – 2550 Plantegning R04



Figur 25. utsnitt av plankart (R-tegninger)

Gang- og sykkelveg følger parallelt langs fylkesvegen.

Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Ved profil 2460 oppgraderes eksisterende busskantstopp til busslomme vest for fv. 818.

Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres LNFR formål.

Skråninger slakes ut til helling 1:8 for best mulig arealanvendelse for landbruket.

Delstrekning 8: Profil nummer 2550 – 2910 Plantegning R04



Figur 26. utsnitt av plankart (R-tegninger)

Gang- og sykkelveg følger fylkesvegens vestsida også siste del frem til profil 2910.

Liten endring for eksisterende avkjørsler.

Det reguleres langsgående midlertidig anleggsområde som etterpå tilbakeføres LNFR-formål.

I siste del reguleres faresone for høyspentlinje/ – kabler.

4 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

4.1 Framkommelighet og trafiksikkerhet

Planforslaget legger til rette for bedre definerte avkjørsler og busslommer, samt skille mellom biltrafikk og gående/syklende. Gang- og sykkelvegen fører til at det totale vegarealet blir bredere og følgelig forbedres sikt gjennom svingene. Dette vil gi bedre framkommelighet og vil ha en positiv effekt på trafiksikkerheten spesielt for fotgjengere og syklister, men også for bilister.

4.2 Samfunnsmessige forhold

Tiltaket vil tilføre samfunnet verdier i form av bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet. Tilrettelegging for gående og syklende er positivt, spesielt med tanke på at dette er skoleveg. I folkehelseperspektivet tilrettelegges det for et miljø som stimulerer til og legger til rette for, fysisk aktivitet i dagliglivet.

4.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Ingen endring av vegsystemet.

4.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Langs strekningen ligger en del bygninger nært vegen. For enkelte vil tiltaket føre til at vegen kommer nærmere bebyggelsen.

Innløsning av bebyggelse

Det er tre bygninger som planlegges innløst som følge av planforslaget.



Figur 27. Ubebodd hus ved profil 400, gnr. 16 bnr. 1 fnr. 66. foreslås innløst.



Figur 28. Eldre verksted/lagerbygning som i dag benyttes som lager, Profil 550, gnr. 16, bnr. 1, fnr. 67 foreslås innløst.



Figur 29. Boligeiendom ved profil 1700, gnr. 15, bnr. 48 og nabotomta, gnr. 15, bnr. 47 foreslås innløst.

Avkjørsler og andre naboforhold

Se kapittel 6.2

4.5 Byggegrenser

Byggegrense innenfor planområdet styres av vegloven.

4.6 Gang- og sykkeltrafikk

Tiltaket bedrer forholdene for gående og syklende generelt og vil spesielt gi elever ved Ballstad og Buksnes skole en mer trafikksikker skoleveg. Se kapittel 7.1.

4.7 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for kollektivtrafikken med nye busslommer og oppstramming av eksisterende lommer vil gjøre dette tilbudet mer attraktivt og trafikksikkert.

4.8 Landskap/bybilde

Landskapsbildet vil stort sett bli uendret ettersom det er de store formene (fjell, hav og vann) som er de dominerende elementene.

I en mindre skala vil noen hus og trekker langs vegen forsvinne, og selve veganlegget vil bli et bredere og et mer dominerende element i landskapet.



Figur 30. Noen trekker vil forsvinne når gang- og sykkelvegen bygges.

4.9 Nærmiljø/friluftsliv

Planen vil ha en positiv innvirkning på nærmiljø og friluftsliv fordi bygging av gang- og sykkelveg vil bidra til tryggere ferdsel for myke trafikanter. Det vil bli mer attraktivt å sykle og gå for alle. Dette vil kunne stimulere til at flere velger å bruke kroppen som fremkomstmiddel framfor bilen. Skolebarna vil få en tryggere skoleveg og for hvert barn som går eller sykler i stedet for å bli kjørt til skolen, blir det en bil mindre ved skolegården. Slik vil også trafikksituasjonen rundt skolene forbedres.

Tilgjengeligheten til nærmiljø/friluftsområdene bedres for gående og syklende sammenlignet med dagens situasjon. Gang- og sykkelvegen vil også fungere som en turveg i seg selv og da kunne tilby en langt mer attraktiv tur en dagens vegkant. Det vil bli et godt tilbud for fastboende, og også for turister. Som en manglende brikke i et større GS-veg-nettverk, vil denne strekningen gi et mye bedre tilbud for syklistene. Dette er også svært positivt med tanke på turisme. Sykkelturisme er populært i Lofoten og fiskeværer Ballstad er både et overnattingssted og en severdighet.

Der et hus blir fjernet på Skotnes vil gang- og sykkelvegen slippes litt løs fra hovedvegen og på den måten bryte opp den lange, rette strekningen. Her vil det bli et miljø som kan være et stoppested på veien eller en variasjon på reisen. Bygninger vil fjernes, men kvaliteter i hagen som trær og blomster søkes bevart. Om det er mulig å finne trær av egnet art og størrelse i anleggsområdet og rimelig nærhet, kan disse flyttes til arealet mellom bil- og gang/sykkelveg, ev. kan det beplantes her.



Figur 31. Kvaliteter i denne hagen søkes bevart til glede for myke trafikanter.

4.10 Naturmangfold

Da planen gjelder ny gang- og sykkelveg langs eksisterende veg vil påvirkning på naturareal bli liten. Selv om det ikke er registrert viktige naturverdier i planområdet, skal hensyn til vassdrag alltid søkes ivaretatt. Hensyn til vassdrag er viktig for naturmangfold generelt, også om vassdraget ikke er registrert å ha bestand av laks, sjørret eller sjørøye. Ny situasjon der man erstatter gammel bru og rør med ny bru for veg og gang- og sykkelveg, vil gi en forbedret økologisk tilstand for Gjerstadelva ved at det blir naturlig bunn i elva under hele det nye veganlegget. I anleggsfasen vil veg legges på midlertidig løsning som innebærer fortsatt rør i elva mens ny bru bygges. Dette skal fjernes og ryddes opp ved avslutning av anlegget.

Gjennomføring av planen skal skje uten fare for spredning av skadelige, fremmede arter. Disse forekomstene skal merkes slik at en om mulig unngår å grave i disse. Dersom det må graves her skal disse massene håndteres innenfor samme areal eller

alternativt at de inngår i jordmasser som skal til landbruksareal som skal slå hyppig (eng). Dette skal presiseres i ytre miljøplan.

Med tiltak for å hindre spredning av fremmede, skadelige arter er planen vurdert til ikke å ha negative innvirkninger eller komme i konflikt med naturmiljøet.

Prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt.

4.11 Kulturmiljø

Det er ingen bygninger eller kulturmiljø av historisk verdi innenfor planområdet. Skulle det dukke opp kulturminner under graving vil det bli varslet om dette.

4.12 Naturressurser

Jordbruk

Landbruksaktiviteten blir påvirket av forslag til ny veg og midlertidige deponiområder. Tabellen under viser forbruk av landbruksareal, slik det var foreslått ved offentlig ettersyn. Ut fra det forslaget ville det gått tapt totalt ca. 6,3 daa dyrket areal, ca. 8,8 daa dyrket areal og ca. 26 daa dyrkbart areal vil bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Mindre utvidelser av planområdet vil gjøre at disse tallene blir noe større.

Profil	Gnr/bnr	Dyrket areal Permanent erv. m ²	Dyrket areal Midlertidig beslaglagt m ²	Dyrkbart areal Midlertidig beslaglagt m ²
50	16/65			2660
200,600	16/3	2350	3420	
650	16/11,15/9	500		1150
700	15/10		2153	
700	15/9			5510
800	15/9			1150
800	15/49	500		
900	15/29			480
1150	15/22	110		
1200	15/23			160
1230	15/38	400	510	
1300	15/31	330	480	

Detaljregulering gang- og sykkelveg fv. 818 Gravdal – Ballstad

1350	15/35			770
1420	15/70			240
1450	15/42			420

1500	15/30			270
1670	15/19			3860
1700	15/47-48			940
1700	13/3,9		60	610
1800	13/14	480	300	
1850	13/13	860	530	
2030	13/17	700	1330	
2100	13/51	80		
2250	13/25			690
2400	13/1			4320
2630	13/20			1170
2720	13/20			566
2760	13/1,5			52
2800	13/81			633
2830	13/31			328
2850	13/133			52
SUM	m²	6310	8783	26031

Avbøtende tiltak

Vegens sideterreng gjennom jordbruksarealer skal som en hovedregel slakes ut og avdekket matjord kan legges tilbake. Dermed kan man dyrke marka så nært inntil vegen som mulig.

Overskudd av egnede masser (matjord og undergrunnsjord) søkes gitt til landbruksområder nær anleggsområdet, som har behov for å bygge jordsmonn.

For landbruksområder som skal benyttes til rigg- og/eller mellomagransområder i anleggsperioden, må det planlegges hvordan dette mest hensiktsmessig skal gjennomføres. Målet er at landbruksdriften skal kunne gjenopptas etter avsluttet anlegg.

Skogbruk

Ingen virkning.

Reindrift

Det er ingen reindrifftsinteresser i området.

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Ingen virkning.

4.13 Støy og vibrasjoner

For støy i planleggingen gjelder Miljøverndepartementets «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442). For utførlig informasjon vises det til retningslinjen. Her står blant annet *«miljø og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene, herunder for eksempel gang og sykkelveger»*.

Prosjektet er et miljøtiltak som har til hensikt å sikre sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Gravdal og Ballstad. Det foreslås ingen støytiltak.

4.14 Massehåndtering

På store deler av strekningen er det satt av et ekstra bredt, midlertidig anleggsbelte for å begrense massetransport. Det er ønskelig at masser som kan brukes i veganlegget ikke fraktes bort, men rankes opp langs siden. Midlertidig lagring av masser i dette beltet må foregå på en slik måte at arealet kan istandsettes etter at anlegget er ferdig.

Mengdeberegning av teknisk plan som grunnlag for planforslaget tilsier masseuttak på omtrentlige 21.000 m³ og et fyllingsbehov under vegen på omtrent 11.000 m³. I tillegg forventes behov for omtrent 16.000 m³ tilførte masser for vegens overbygning og dekke. Totalt kan hele tiltaket forventes å fremskaffe overskuddsmasser i størrelsen 10.000 m³.

Teoretisk anslag tilsier mulighet for lokal anvendelse av overskuddsmasser ved eventuell oppfylling, bearbeiding av skråninger, istandsetting terreng etter avsluttede anleggs- og riggområder og donasjon av masser til å bygge jordsmonn på nærliggende landbruksarealer.

De ulike typene jord må holdes adskilt i ranker i ytterkant av anleggsbeltet eller alternativt transporteres til avsatte arealer. Vegetasjonsdekke (fra naturområder), matjord og undergrunnsjord må holdes adskilt i mellomagringsperioden. På landbruksareal kan det noen steder være at matjord bør skaves av og mellomagres i ranker. Andre steder kan det være mer nyttig å bruke geonett og duk før lagring av masser på terreng.

Ved riktig håndtering av matjord og jord nær bebyggelse kan uønsket spredning av ugras og fremmede arter unngås. Omfanget av nødvendig bekjempelse minimeres. Veggrøfter/ –skråninger i kulturlandskap/ bebygde områder tilsås med egnet frøblanding. Sidearealene kles med undergrunnsjord framfor matjord. Tiltak for bekjempelse av ugras og fremmede arter innarbeides i konkurransegrunnlaget. Det bør utarbeides en rigg- og marksikringsplan og man bør ha dialog med eier/bruker av landbruksarealene i forhold til massehåndtering.

4.15 Høyspentledning

Det er 3 høyspenningslinjer som krysser vegen. I tillegg til dette er det 8 lavspenningslinjer og en lavspenningskabel som krysser vegen. Disse må ivaretas i anleggsgjennomføringen.

7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Følgende sjekkliste er utarbeidet for vurdering av risiko og sårbarhet:

Virkning:	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
Svært sannsynlig				
Sannsynlig				
Mindre sannsynlig		14, 37		
Lite sannsynlig		12, 42, 43	31, 44	

Figur 32: Oppsummerende tabell for ROS-analysen. Emnetall etter tabellen under, er satt inn i matrisen i samsvar med vurderingen under.

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
Natur-, klima og miljøforhold – Er området utsatt for eller kan tiltak i planen					
1. Masseras /skred	Nei				
2. Snø / isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				Flomberegninger ligger til grunn for bruprosjektering.
5. Tidevannsflom	Nei				
6. Radongass	Nei				
7. Vind	Nei				
8. Nedbør	Nei				
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna	Nei				
11. Naturvernområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Ja	1	2		
13. Fornminner	Nei				
14. Kulturminner	Ja	2	2		Potensial for påvisning av hittil ukjente kulturminner.
Bygde omgivelser – kan tiltak i planen få virkninger for:					
15. Veg, bru, kollektivtransport	Ja				Særlig i byggefasen.
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus, omsorgsinstitusjon	Nei				
18. Skole barnehage	Nei				

19. Tilgjengelighet for utrykningskiøretøy	Nei				
20. Brannslukningsvann	Nei				
21. Kraftforsyning	Nei				
22. Vannforsyning	Nei				
23. Forsvarsområde	Nei				
24. Rekreasjonsområder	Nei				Ny gang- og sykkelveg vil gi brukere en tryggere og bedre atkomst til utfartsområdene.
Forurensningskilder – berøres planområdet av:					
25. Akutt forurensing	Nei				
26. Permanent forurensing	Nei				
27. Støy og støv: industri	Nei				
28. Støy og støv: trafikk	Nei				Se kap. 7.13
29. Støy; andre kilder	Nei				
30. Forurenset grunn	Nei				
31. Høyspentlinje	Ja	1	3		Høyspentlinjer krysser vegen. Det forutsettes dialog med Lofotkraft i anleggsfasen.
32. Risikofylt industri	Nei				
33. Avfallsbehandling	Nei				
34. Oljekatastrofeområde	Nei				

Forurensing – Medfører tiltak i planen:					
35. Fare for akutt forurensing	Nei				
36. Støy og støv fra trafikk	Nei				Forholdene endres ikke.
37. Støy og støv fra andre kilder	Ja	2	2		Støy og støv i anleggsperioden.
38. Forurensing av sjø	Nei				
39. Risikofylt industri	Nei				
Transport – Er det risiko for:					
40. Ulykke med farlig gods	Nei				
41. Vær/føreforhold bearener tilgjengelighet	Nei				
42. Ulykke i av- og påkjørsler	Ja	1	2		Økt fare i anleggsperioden, men totalt sett vil den planlagte løsningen føre til bedre trafiksikkerhet.
43. Ulykker med gående – syklende	Ja	1	2		Økt fare i anleggsperioden, men totalt sett vil den planlagte løsningen føre

					til bedre trafikkssikkerhet.
44. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	1	3		Risiko og tiltak beskrives i plan for Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø for anleggsfasen
Andre forhold – Risiko knyttet til tiltak og omgivelser:					
45. Fare for terror/sabotasie	Nei				
46. Regulerte vannmagasin med usikker is/varierende vannstand	Nei				
47. Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, siakter og lignende	Nei				
48. Andre forhold	Nei				

5 Konsekvensutredning

Det er ikke krav til konsekvensutredning i dette prosjektet jamfør punkt 4.4.

6 Gjennomføring av forslag til plan

6.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen var lagt ut til offentlig ettersyn våren 2016. Grunnerverv, inklusiv innløsning av bygninger vil bli gjennomført etter at Reguleringsplanen er vedtatt. Nytt anslag over kostnadene skal gjennomføres med utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan. Videre planarbeid med byggeplan og tilbudsgrunnlag forventes ferdig 2017. Prosjektet har en antatt kostnadsramme på 74 mill. kr (2014) og er inne i Økonomiplan for Nordland fylkeskommune 2015–18.

6.2 Utbyggingsrekkefølge

Dette vil bli vurdert som en del av byggeplanen.

6.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

I anleggsfasen kan det være aktuelt å stenge vegen i kortere perioder. Lengre stengninger er lite sannsynlig. For å skille anleggsområdet fra trafikken vil det i byggeperioden være nødvendig å sette ned fartsgrensen, sperre ett kjørefelt og benytte lysregulering ved behov. Det vil være behov for omlegging av vegen. Ved eventuell sprengning må vegen stenges.

6.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok 151 "Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt" setter krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	
Vibrasjoner	
Luftforurensning	
Forurensning av jord og vann	
Landskap	
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmangfold	Ved riktig håndtering av matjord og jord nær bebyggelse, kan uønsket spredning av ugras og fremmede arter unngås. Omfanget av nødvendig bekjempelse vil følgelig minimeres. I dette anlegget er fremmede, skadelige arter trossøpalme og parkslirekne. For <u>parkslirekne</u> (profil 850) gjelder at forekomsten bør behandles (sprøytes) før anleggsarbeid starter dersom forekomsten kan bli berørt av tiltaket. For <u>trossøpalme</u> (profil 2400 –2500 og 2750 – 2900) gjelder at infiserte toppmasser (frøbank) kan dras til side for å legges tilbake samme sted for å hindre spredning. Alternativt kan disse toppmassene inngå i jordmasser som skal til landbruksareal som skal slås hyppig (eng) men kun etter avtale med eier/bruker av landbruksarealet. Før anlegg bør individ av trossøpalme graves opp og kuttes i vekstpunktet. Det gjøres enkelt med spade tidlig i sesongen.
Vassdrag og strandsone	Arbeidet ved Gjerstadelva må skje på en slik måte at avrenning begrenses.
Kulturminne og kulturmiljø	
Naturressurser	Riktig massehandtering vha. rigg- og marksikringsplan og avtaler med eier/bruker.
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	
Flere tema?	

SHA og YM plan vil bli utarbeidet i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

7 Sammendrag av innspill

Merknader som er mottatt ved Offentlig ettersyn og Høringsrunder, samt behandlingen av disse, foreligger i et eget Merknadshefte.

Følgende innspill ble gitt til varsel om planoppstart.

Offentlige etater:

Fylkesmannen

Viser til nasjonale og regionale føringer som både viser til samordnet arealplanlegging og hensyn til jordvern med tilrettelegging for økt matproduksjon. For å unngå nedbygging av jordbruksarealer ber Fylkesmannen om at det tas følgende hensyn i det videre planarbeidet:

- Anbefaler at gang- og sykkelvegen forsøkes lagt på den siden av vegbanen som berører minst dyrka jord.
- Dersom det er mulig, kan også jorda bli profilert gradvis opp mot vegbane/gang- og sykkelveg uten grøft.
- Rigg- og anleggsområder vil kunne pakke jorda og gjøre den svært vanskelig å drive i etterkant. Det bes derfor om at rigg- og anleggsområdene ikke legges på dyrka jord.
- Dersom større matjordmasser må fjernes, anbefales det at disse lagres separat fra andre jordmasser, og at disse jordmassene tilføres til eksisterende jordbruksarealer som et jordforbedringsmiddel.

Det er registrert forekomster av fjellbakkestjerne i området, en art som er av nasjonal forvaltningsinteresse. Det bør avklares om det er forekomster av denne arten i traséen.

Ved passering av bekker bes det om at det tas hensyn slik at vatnet sikres god passasje og at fisk kan passere.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Gang- og sykkelvegen er foreslått lagt på vestsiden av vegen for å binde sammen eksisterende gang- og sykkelveger.

Jordvernhensyn skal så godt som mulig ivaretas i planarbeidet. Det legges opp til god dialog med utøvende bonde på stedet og fagfolk for å finne gode løsninger.

Rigg- og anleggsområder er regulert på dyrka jord, der man anser det som mulig og nyttig å bidra til jordforbedring/bygge jordsmonn eller gjøre tilpasninger av sideterreng til landbrukets fordel ved å bygge slake skråninger fra gang- og sykkelveg.

For landbruksområder som skal benyttes til rigg- og/eller mellomagringsområder i anleggsperioden, må det planlegges hvordan dette mest hensiktsmessig skal gjennomføres. Målet er at landbruksdriften skal kunne gjenopptas etter avsluttet anlegg. I byggeplanfasen vil det utarbeides rigg- og marksikringsplan som detaljerer dette i større grad.

Fjellbakkestjerne er ikke spesielt sjelden og regnes som livskraftig i Norge. Den er kjent fra flere steder i Lofoten men er ikke registrert i artsdatabanken sitt artskart på strekningen Gravdal – Ballstad. Men det utelukker ikke at de ikke finnes der. Arten er knyttet til kalkholdig mark, gjerne slåttevær/slåttemark og skogkant. I løpet av sommeren 2016 vil det gjøres en utsjekk av arten innenfor planområdet.

Bru over elva bygges med brulengde 10–15 meter. Bruen legger flomberegning til grunn for dimensjonering. Elva skal renne fritt under brua uten terskler eller andre hinder for fisk og dyr.

Nordland fylkeskommune

Planfaglige innspill: På generelt grunnlag bemerkes det forhold som det tas hensyn til i planarbeidet.

Kulturminnefaglige innspill: Vi vurderer området å inneha potensial for påvisning av hittil ukjente kulturminner.

Fylkeskommunen finner det hensiktsmessig med en innledende befaringsreise for å kunne vurdere omfanget av en eventuell registrering av planområdet. Vi anbefaler at befaringsreisen blir utført tidligst mulig i planprosessen slik at eventuelle kulturminner integreres og sikres på en god måte i den endelige utformingen av planen. Den innledende befaringsreisen vil bli gjennomført sommeren 2015.

Planen kan ikke egengodkjennes før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Planfaglige innspill vil bli tatt nødvendig hensyn til.

Kulturminnefaglige innspill tas til orientering.

Tromsø Museum – Universitetsmuseet

Ifølge tiltaksbeskrivelse og kart, blir eventuelle tiltak i vann begrenset til utvidelse av vegen som krysser Gjerstadelva. Tromsø museum vurderer sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten og har ingen merknader til planforslaget.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Tromsø museum sine uttalelse tas til orientering.

Sametinget

Sametinget kjenner ikke til at det er automatisk fredede samiske kulturminner i det aktuelle området. Sametinget må ha nøyaktig kartfesting over tiltakets lokalisering og utforming før de kan gi endelig uttalelse.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Sametingets uttalelser tas til orientering.

Innspill og merknader fra private, selskap, lag og foreninger:

Lofotkraft

Lofotkraft har ingen spesielle krav utover det forskriftene krever. Dette betyr at det for høyspenningsanlegg må være minimum 7 meter høyde over veg og riggplasser. Dersom anlegg kommer for nært eller blir direkte berørt slik at de må flyttes, gjøres dette for tiltakshavers regning. Dette gjelder både for høy- og lavspenningsnett.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det vil bli forsøkt tatt hensyn til høy- og lavspenningslinjer i planleggingen. Detaljer rundt ombygging/heving av linjer vil bli ivaretatt i prosjekteringsfasen. Kostnader forbundet med ombygging, flytting og heving av linjer vil bli regulert av gjeldende regelverk hos Statens vegvesen og NVE.

Buksnes Prestegard Opplysningsvesenets fond

Varslet plangrense indikerer at gnr. 65 bnr. fnr. 282, 270, 67, 272, 242 og 66 berøres. Det gjøres oppmerksom på at alt berørt areal, med festetomtene, må erverves.

Det tas forbehold om å kunne komme tilbake med kommentarer og innspill i det videre planarbeidet og ber om å bli kontaktet underveis i prosessen dersom tiltaket kommer i berøring med grunn der Opplysningsvesenets fond er hjemmelshaver.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Opplysningsvesenets fond sine innspill tas til orientering.

Trond Hansen gnr 13 bnr 7, Heimly familiebarnehage

Ønsker at det blir etablert gangfelt over fv. 818 med forbindelse til g/s-veien i umiddelbar nærhet til avkjørsel for Gerhard Schønings vei på Skottnes. Her er nytt boligområde under planlegging og forhåpentligvis vil det bli en del barnevognkjøring og gående skoleelever ut fra denne avkjørsel.

Avkjørselen ligger i 50-sone og har god sikt begge veier, så dette burde ikke gi «farlige» trafikksituasjoner eller store ulemper for kjørende trafikk. Med «riktig» skilting, tror jeg også dette vil bidra til at fartsgrense blir holdt, da oversikten og den «rette» strekningen gjør det fristende å trå på gassen/vente med å bremse ned.

Kommentar fra Statens vegvesen:

For at det skal kunne etableres fotgjengerfelt er det visse kriterier som må være oppfylt. Disse er nærmere beskrevet i Håndbok V127 Gangfeltkriterier. I dette tilfellet synes ikke kriteriene å være oppfylt. Innspillet tas ikke til følge.

Christer Johansson gnr 13 bnr 158

Foreslår at det etableres gangfelt på aktuelle steder på strekningen. Det vises spesielt til behov for gangfelt ved Gerhard Schønings vei.

Det foreslås at det gjøres nødvendige justeringer av utfarter til fv. 818 hvor det er nødvendig med tanke på siktforhold og fremkomst til gangfelt.

Kommentar fra Statens vegvesen:

For at det skal kunne etableres fotgjengerfelt er det visse kriterier som må være oppfylt. Disse er nærmere beskrevet i Håndbok V127 Gangfeltkriterier. I dette tilfellet synes ikke kriteriene å være oppfylt. Innspillet tas ikke til følge.

Vegplanen utarbeides i henhold til gjeldende vegnormaler og vil gi tilfredsstillende siktforhold.

Tor Richard Eriksen gnr 16 bnr 249

Ønsker at det tas minst mulig areal forbi eiendommen slik at opparbeidet plen bevares.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det vises til befaringsdato 21. mai 2015. I planforslaget tas det ikke mer areal enn nødvendig forbi eiendommen.

Mikael Martnes gnr 15 bnr 9

Ønsker at vegen i svingen over Gjerstadelva legges nedstrøms dagens veg. Dette for å bevare mest mulig av hagen på nedsiden av huset.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Vegen er foreslått lagt delvis om på strekningen før og etter bekken. I området forbi eiendommen blir fylkesvegen omtrent en vegbredde nærmere havet enn i dag. Gangveien vil dermed ha omtrent samme plassering som den delen av fv. 818 som nå er nærmest boligen i dag. Eiendommen vil derfor berøres mest på nedsiden av vegen.

Edgar Johan Hermod Karlsen gnr 13 bnr 51

Har en nedgravd oljetank for oljefyr på eiendommen. Edgar bemerker at en eventuell flytting/skifting av nedgravd oljetank for oljefyr må skje for tiltakshavers regning. Det foreslås at det blir foretatt en befaring for å avklare dette nærmere.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det vises til befaring 21. mai 2015. Oljetanken ligger midt i den planlagte gangveg- traséen. Tiltak og erstatning vurderes i forbindelse med grunnnervvsprosessen.

Yngve Kristoffersen gnr 11 bnr 11

Jeg driver gård på eiendom 11/11 og kjører daglig med maskin og henger inn på veien. Kjører også inn på eiendommene 13/17 og 13/13, 15/19,20

Kommentar fra Statens vegvesen:

Innspillet tas til orientering. Se kapittel 6.1 avkjørselsreguleringer.

8 Grunnerverv

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Statens vegvesen prøver å få til frivillige avtaler. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at arealet til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Dersom frivillige avtaler med grunneier ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon (tvungen avståelse) av grunn og rettigheter.

Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen med hjemmel i § 16-2 eller av regionvegkontoret med hjemmel i § 50 i vegloven. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

Areal regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur forutsettes ervervet av det offentlige, jf. første avsnitt. Areal angitt med midlertidig rigg- og anleggsområde forutsettes leid av det offentlige i anleggsperioden.