

PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERING FOR GANG- OG SYKKELVEG HOLMSTAD

AFRY Norge AS

Sortland kommune

Innhold

1 Sammendrag 5

2 Bakgrunn 6

2.1 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold 6

2.3 Krav om konsekvensutredning 7

3 Planprosessen 8

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram 8

4 Planstatus og rammebetingelser 9

4.1 Overordnede planer 9

4.2 Tilgrensende planer 10

4.3 Statlige planer / retningslinjer/rammer/føringer 11

4.4 Ulike alternative traser som er vurdert i reguleringsplanarbeidet 11

5 Beskrivelse av planområdet- eksisterende forhold 13

5.1 Beliggenhet 13

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 14

5.3 Stedets karakter og landskap 15

5.4 Kulturminner og kulturmiljø 17

5.5 Naturmangfold og naturverdier 18

5.6 Grunnforhold 18

5.7 Jordvern – og landbruksfaglige vurderinger 19

5.8 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder 22

5.9 Trafikkforhold 23

5.10 Trafikksikkerhet 27

5.11 Nærmiljø og friluftsliv 28

5.12 Miljøforhold – Støy 29

5.13 Miljøforhold – Luftforurensning 30

5.14 Teknisk infrastruktur 30

5.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 32

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering 32

6.1 Vegen og ny tekniske infrastruktur 33

6.2 Terrengforming og nytt grøntanlegg 36

6.3 Vann, avløp, herunder og overvannshåndtering 46

6.4 Bebyggelse og bomiljø 47
6.5 Turveger 47
6.6 Planlagt arealbruk 48
6.7 Reguleringsformål 52
6.9 Kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljø 53
6.10 Naturmangfold og naturverdier 54
6.11 Jordbruk 55
6.12 Grunnforhold 56
6.13 Trafikkforhold og trafikksikkerhet 57
6.14 Nærmiljø og friluftsliv 57
6.15 Universell utforming 57
6.16 Miljøforhold støy og luftforurensning 57
6.17 Trafikkavvikling 58
7 Konsekvensutredning 58
8 Virkninger og konsekvenser av planforslaget 58
8.1 Framkommelighet og trafikksikkerhet 58
8.2 Samfunnsmessige forhold 58
8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering 58
8.4 Boliger 59
8.5 Gang- og sykkeltrafikk 59
8.6 Byggegrenser 59
8.7 Kollektivtrafikk 59
8.8 Nærmiljø/friluftsliv 59
8.9 Naturmangfold 60
8.10 Vann og vassdrag 60
8.11 Kulturmiljø 62
8.12 Landskap 62
8.13 Naturressurser og 62
8.14 Støy og vibrasjoner 62
8.15 Masse- og håndtering av matjord 63
8.16 Tekniske anlegg Høyspent- / lavspentledninger/ vann/ avløp 63
9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse 63
9.1 Bakgrunn 63
9.2 Metode 63

9.3 Samfunnssikkerhet og klimaendringer 64
9.4 Risikoidentifisering og analyse 66
9.41 Sannsynlighet 66
9.42 Konsekvens 66
9.43 Usikkerhet 67
9.5 Risikobilde 67
9.5.1 Oppsummering med forslag til tiltak 73
10 Gjennomføring 74
10.1 Framdrift og finansiering 74
10.2 Utbyggingsrekkefølge og trafikkavvikling i anleggsperioden 74
10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen 74
11 Innkomne innspill til planoppstart 76
Forhåndsuttalelser 76
Liste over innkomne forhåndsuttalelser 76
Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene 76
12 Vedlegg til saken 79



Figur 1. Dagens fylkesveg er smal og savner plass for gående og syklende. Foto Leonard Brunke

Nasjonal Plan-id: 1870_2021364
Arkivsak:
Planforslags dato: 14.06.2024
Revidert etter innkomne merknader:
Vedtaksdato:

Revisjonsoversikt

Ver.		Checked status	Sign	Approval	Sign
1	Planbeskrivelse	25/03/2025	LB	Click here to enter a date.	Sign

AFRY Norge AS – Leonard Brunke



Figur 2. Fylkesvegen er smal og er i dag en farlig veg til skolen. Foto Leonard Brunke.

1 Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av et trafikksikkert tilbud til gående og syklende langs fylkesvei 7636 på Holmstad, mellom skole og Kvassneset i nord. Det er i dag ikke noe trafikksikkert tilbud for myke trafikanter langs strekningen. I dag må gående og syklende ferdes i veikanten langs den ca 5 -5,5 m smale fylkesveien med stor andel tungtransport.

I planforslaget reguleres det fra senterlinja av fylkesvegen og det areal som trengs for bygging av ny gang- og sykkelveg, i en lengde av ca. 2 km. Det legges også til rette for nye bussholdeplasser på østsiden langs dagens veg og en oppgradering av holdeplassen ved skolen.

I planarbeidet er det lagt vekt på å ivareta mennesker, bomiljø og landbruk og i minst mulig grad skape ulemper i forhold til dagens arealbruk. Det er valgt smal rabatt, lukket drenering i grøfta noe som reduserer arealbeslag i nærhet til eksisterende boliger og reduserer tapet av jordbruksmark. Boligeiendommer som får reduserte hager, kompenseres i planen med en økt utnyttelsesgrad fra 30 til 40%.

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 sikker skoleveg. Gang- og sykkelveien vil også binde boligområder og boliger sammen med et mer miljørettet transportsystem, som bidrar til at flere velger å gå eller sykle. Tiltaket bidrar derfor til bedre folkehelse og miljø. Der blir også enklere å komme fram til de stier som leder videre til sjøen og standen.

Planen skaper også en økt trafikksikkerhet når sikten i sideterrenget blir bedre og flere adkomster får en sikrere utforming. På noen plasser saneres og samles adkomster og skaper en økt sikkerhet. En utbedring av sidegrøfter er også positivt for jordbruket.

Den nye GS-vegen får en god landskapstilpasning med stedstilpasset linjeføring og beplanting.

2 Bakgrunn

Den smale fylkesvegen er i dag skoleveg og er ikke et sikkert og trygt alternativ for gående og syklende. Med en smal vegbredde og en økende andel tungtransporter er det stor fare for at ulykker med myke trafikanter kommer å skje i framtiden. En ny GS-veg er ønsket og forankret i kommunale planer og vedtak.

2.1 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslag til detaljregulering er utarbeidet av Sortland kommune på vegne av Nordland fylkeskommune og med hjelp av AFRY Norway AS.

Nedenfor vises en opplisting av eiendommer som berøres av planområdet.

GNR/BNR	Hjemmelshaver
40/1,40/125	Kennet Angel
40/4, 40/66	Sortland kommune
40/5,40/135	Eirin Johannne Nikolaisen
40/6	Marit og Kjartan Eilertsen
40/8	Trond Hansen, Dag Hansen og Hans W. Hansen (Naboer)
40/9	Jan Alsem og Laila Kristoffersen
40/10	Torodd E. Bøystad
40/11	Bjørn Ovik
40/12	Ester Froan
40/13, 40/259	Anders Andersen
40/15	Øyvind Olausen
40/16	Erling Steffenhaugen
40/17	Eirin Andreassen, Werner Hansen, Monika Knudsen)
40/18,40/95	Susanne Paulsen
40/19	Jorun Nikolaisen (Nabo)
40/21	Mari og Kyrre Carlsen
40/31	Torhild Hamsund
40/39	Harry Nikolaisen (Nabo)
40/44	Kyrre Carlsen
40/67	Sortland Sokn (Nabo)
40/76	Einar og Nina Gundersen (Nabo)
40/79	Ellen Nytoft oh Britt Olsen (Nabo)
40/81	Sara Bang og Jonas I. Ellingsen (Nabo)
40/83	Einar Olaussen (Nabo)
40/86, 40/108	Ellen Halvorsen
40/96	Stig Steffenhaugen
40/97	Kay Gundersen og Tove Sekkingstad
40/103	Bjørg Andreassen
40/109	Hjørdis Edvardsen
40/110	Sortland Boligstiftelse
40/115	Mona og Vidar Mikalsen (Nabo)
40/120	Terje Schulz
40/126	Erik og Therese Langedal (Nabo)

40/131	Gjermund Olaussen
40/133	Karen M. Davidsen
40/136,40/255	Erling Steffenhaugen (Nabo)
40/138	Åse Enehaug (Nabo)
40/144	Svein Nikolaisen (Nabo)
40/153	Wessel Wenche
40/156	Ole Peder Wallstad (Nabo)
40/163	Rina Rosseland og Henry Sande
40/170	Chris Taljard
40/172	Gry og Espen Fredriksen (Nabo)
40/176	Wallstad Maskin AS
40/178	Karstein Hansen (Nabo)
40/179	Asbjørn Hansen, Bjørn Hansen, Torstein Kjærran
40/181	Einar ASK og Susanne Tøllefsen
40/182	Roar Nikolaisen
40/183	Benedikte Dåbakk og Joachim Lysså.
40/192	Gunvor M. Olaussen (Nabo)
40/204, 40/267	Bård Ovik
40/210	Vigdis Karlsen
40/211	Stig og Nina Steffenhaugen
40/236	Hege Pedersen og Ronny Larsen
40/234	Kim Krosby Fredriksen
40/241	Varna Hansen
40/250	Stian Carlsen
40/261	Trond-Arnold Pettersen
40/277	Lene og Roar Elvstad
54/1	Nordland fylkeskommune

Figur 3. Liste over berørte eiendommer (oppdatert 12.06.2024).

2.3 Krav om konsekvensutredning

Det planlagte tiltaket er vurdert til at planen ikke vil få vesentlig negative virkning for miljø eller samfunn etter kriterier i §10 annet ledd, bokstav b og er derfor vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram

Oppstart med planavdelingen ble avholdt 19.11.2021 med forslagsstiller og plankonsulent til stede. Møtet ble gjennomført digitalt. I henhold til plan- og bygningsloven §12-8, ble oppstart av planarbeidet annonsert i Bladet Vesterålen og kommunens hjemmeside den 16.05.2022.
Det ble sendt ut brev med varsel om oppstart til alle grunneiere, festere og naboer, samt til offentlig høringsinstanser og andre interessenter samme dag. Frist for innspill og merknader til planoppstart ble satt til 14.06.2022.

Under varslingsperioden ble det avholdt folkemøte i Eidsfjord grendehus 19.05.2022. Plankonsulent fremførte en presentasjon av planområdet med informasjon om planarbeidet og foreløpig fremdrift. Deretter fikk de på folkemøtet muligheten til å komme med sine innspill, spørsmål og merknader.
I forbindelse med folkemøtet ble det også gjennomført en befaring av planområdet.
Det ble igjen gjennomført et folkemøte 28./29.09.2022, da det er stilt krav fra kommunen til utvidet medvirkning. Før folkemøtet ble det avholdt møte med hver enkelt grunneier som blir vesentlig berørt.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart datert 14.06.2024 rev. 25.03.25
- Reguleringsbestemmelser datert 14.04.24 rev. 25.03.2025
- Planbeskrivelse 14.06.20 rev. 25.03.2025

Vedlegg

- VA- notat- Rammeplan for overvann.docx
- Geoteknisk grunnundersøkelse- Rapport 10247074-01-RIG-RAP-001 rev00.pdf
- Kopi av varslingsbrev, annonse, merknader og forhåndsuttalelser.
- C-tegninger, (veg)

Oppstart av planarbeid ble annonsert og varsel var lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 18.05.2022 – 24.06.2022
på følgende steder:

- Sortland kommune, rådhuset, 8400 Sortland
- Vegvesenets trafikkstasjon,
- Joker (butikken) på Eidsfjorden, 8415 Sortland
- www.sortland.kommune.no

Varsel om planstart var kunngjort i Bladet Vesterålen og grunneiere og rettighetshavere har fått skriftlig melding om dette. Varslet var samtidig sendt ut til offentlige instanser.
Tidsfrist for eventuelle merknader til planforslaget var satt til 24. 06 2022.

4 Planstatus og rammebetingelser

I vedtatt kommunedelplan er ny GS-veg plassert på vestsiden av dagens fylkesveg. Men i reguleringsplanforslaget er ny GS-veg plassert på østsiden av eksisterende fylkesveg. En plassering av GS-vegen på østsiden er mer hensiktsmessig da de fleste bor på denne siden, skole, barnehage og grendehuset ligger på østsiden. Den nye GS-vegen blir 3,5 meter bred og er i henhold til Statens Vegvesens håndbok N100 og etter krav fra vegeier, Nordland Fylkeskommune.

4.1 Overordnede planer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt 14.05.2019

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

Hovedmålet i fylkesplanen er å tilby helhetlige, behovstilpassede og effektive samferdselsløsninger for persontrafikk og næringsliv på land, sjø og luft. Samferdselsløsningene skal også ivareta miljø, trafikksikkerhet og samordne areal og transportplanlegging, der det fokuseres på «utvikling av sammenhengende sikre gang- og sykkelveger.»

Tilrettelegging for gang- og sykkelveg vil være med å bedre sikkerheten for alle trafikantgrupper. Nordland fylkeskommunes trafikksikkerhetsutvalg har utarbeidet en handlingsplan for trafikksikkerhet med satsningsområder og tiltak som er aktuelle. Reguleringsplanens tiltak er i tråd med disse anbefalingene.

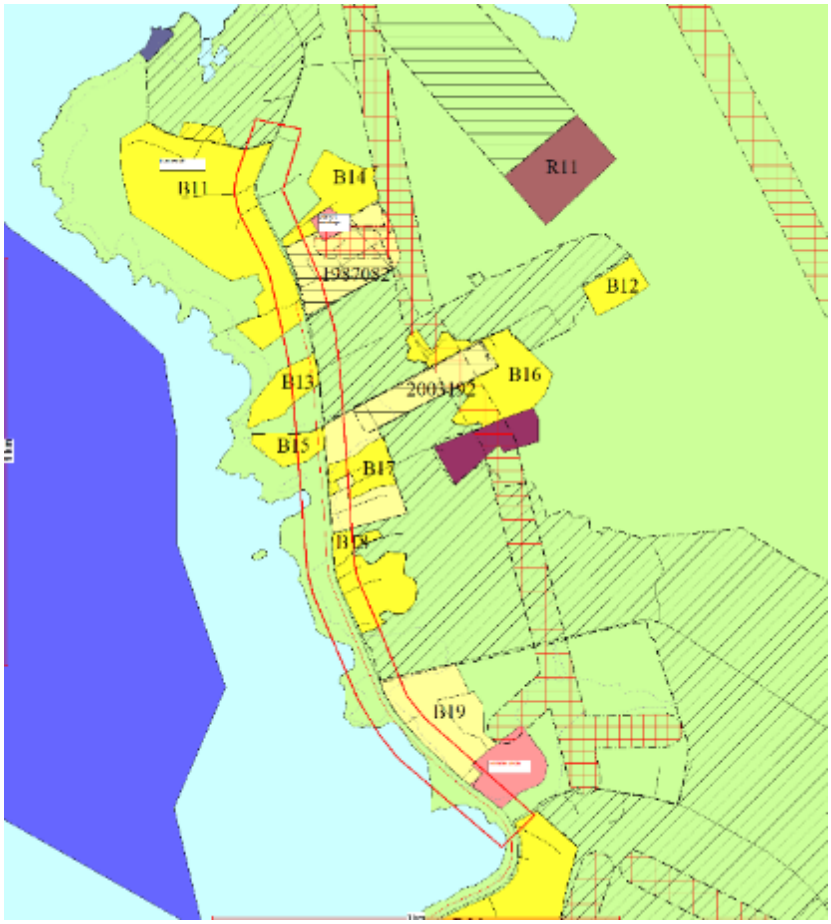
Regional planstrategi for Nordland 2021- 2024

Planstrategien redegjør for regionale utviklingstrekk, fastsetter langsiktige samfunnsmål og prioriterer hvilke spørsmål nordlandssamfunnet skal behandle i videre regional planlegging. Hensikten er å få alle gode krefter til å sette en felles kurs for utviklingen i fylket. Planstrategien vedtas av fylkestinget i Nordland, og vil avløse den gjeldende fylkesplanen.

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2017-2028

Kommuneplanens arealdel fra 2017 har som et mål i veksten at persontransport skal dekkes av kollektivtransport og/eller med gang eller sykkel. I denne planen er området avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområde (LNFR-område) og stedvis spredt boligbebyggelse. På østsiden er det stedvis avsatt hensynssoner for viktige landbruksinteresser mellom avsatt areal til boligbebyggelse.

I kommuneplanens arealdel er strekningen med gang- og sykkelvei lagt inn på sjøsiden av Eidsfjordveien, og strekker seg fra Valfjorden i sør, nordover forbi Holmstad skole og videre til boligfeltet i Rypkjerrveien. Reguleringsplanen for dette boligområdet har plan ID: 1987082. Foreslått planavgrensning strekker seg videre nordover ca. 400 meter til Kvassneset.



Figur 4. Utsnitt av kommuneplans arealdel.

Trafikksikkerhetsplan 2018-2021, Sortland kommune
Planen viderefører og realiserer det kommunale trafikksikkerhets samarbeidet i Sortland kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet, som er godt forankret hos rådmannen og hans strategiske ledergruppe. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og trafikkulykkesutviklingen. Planen tar utgangspunkt i fysiske og forebyggende tiltak og handlingsplanen for fysiske tiltak som rulleres årlig.

Handlingsplan for sammenhengende sykkelvegnett i Sortland
Planen tar utgangspunkt i traseene som inngår i Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, vedtatt i Sortland kommune 2013. Hovedvegnettet for sykkel er i handlingsplanen inndelt i strekninger som er en del av hovedruter. Disse rutene er direkte traseer mellom viktige målepunkter og følger i hovedsak hovedvegnettet for biltrafikk.

4.2 Tilgrensende planer

Holmstad – revisjon av 020 (PlanID 1987082), vedtatt 04.06.1987
Reguleringsplan for boliger er en tilstøtende plan, og kan påvirke kapasiteten på Fv.7636 noe i framtiden dersom alle boligtomtene blir utbygd.

Holmstad i Eidsfjord gnr 40 bnr 10 (PlanID: 2003192), vedtatt 26.06.2003
Reguleringsplan for tilrettelegging av boliger, som ligger i nærheten av eksisterende boligområde og Eidsfjord kirke.

4.3 Statlige planer / retningslinjer/rammer/føringer

Statens vegvesens håndbok N100 *Veg og gateutforming*, 2023
Håndboken beskriver standard for utforming av veger og gater. Kravene gjelder for alle offentlige veger og gater. Løsningene skal vær trafikksikre og Fylkeskommunen er veieier og vedtaksmyndighet.

Statens vegvesens håndbok V121 *Geometrisk utforming av veg- og gatekryss,2023*
Håndboken omhandler utforming av veg- og gatekryss samt utdyper kravene til utforming av kryss gitt i håndbok N100 *Veg- og gateutforming.* Mål med håndboken er å gi en forutsigbar og enhetlig utforming av kryss som er tilpasset de krav som gjelder innenfor trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming.

Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka, 2023
Håndboken beskriver løsninger for syklende, og gir veiledning til utforming av anlegg på strekningen og i kryssene. Det er et nasjonalt mål om å øke sykkelandelen. Det er derfor viktig å bygge sammenhengende, enhetlige og gode løsninger over lengre strekninger/større områder. Etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehold av sykkelanlegg gjennom hele året vil bidra til flere velger sykkelen som transportmiddel.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene av 04.09.2009
Kommunen, herunder fylkeskommunene, skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging, T-2/08 av 12.08.2008
Retningslinjen stiller krav til hvordan barn og unge skal ivaretas i planleggingen og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) av 25.04.2012
Hensikten med anbefalingene i retningslinjen er å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale luftforurensningsproblemer.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) 2021
Retningslinjen gir blant annet føringer om maksimumsgrenser for støy i forbindelse med støyfølsom bebyggelse som bolig- og helseinstitusjoner.

4.4 Ulike alternative traser som er vurdert i reguleringsplanarbeidet

I planarbeidet har ulike alternativer vært vurdert og alternativ A med plassering parallelt med fylkesvegen, på østre side er valgt. Dette oppfyller hensikten med planen og gir minst negative konsekvenser og er mest trafikksikkert. Valget av en løsning som ikke krysser fylkesvegen er viktig i forhold til trafikksikkerhet.

Alternativ A (Reguleringsplanforslag) er kortest, og den krysser ikke hovedvegen. Den er plassert på den siden der det bor flest folk, og har en god tilkobling til skole, barnehage og bussholdeplasser. Denne siden av hovedvegen er mindre utsatt for vær og vind, og ved å legge GS-vegen her er man også med på å utbedre sikten for fylkesvegen ved to krappe svinger. I tillegg beslaglegger den mindre jordbruksmark og naturmark. Forslaget er gunstig i forhold til belysning, drift og vedlikehold.

Ulempen med dette alternativet er nærføring til noen boliger. Grøften mellom GS-vegen og fylkesvegen er ved disse boligene redusert fra 3m til 1,5m og sidearealet er redusert til et minimum. Et viktig avbøtende tiltak er visuell skjerming med etablering av trær og busker.



Figur 5. Disse ulike alternativene er vurdert ved arbeidet med reguleringsplanen.

Alternativene A1, A2 og A3 er lengre, har utfordrende topografi, beslaglegger mye dyrkamark, og kobler ikke sammen bussholdeplassene og boliger på vestsiden av fylkesvegen. Trenger supplerende belysning.

Alternativ B, vest for fylkesvegen, kobler ikke sammen boliger, skole, barnehage og bussholdeplassene like bra som alternativ A. Dette alternativet beslaglegger også mer naturmark og jordbruksareal.

Alternativ B1 og B2 er ikke relevante alternativ, men er løsninger som i framtiden kan etableres som turstier.

5 Beskrivelse av planområdet- eksisterende forhold



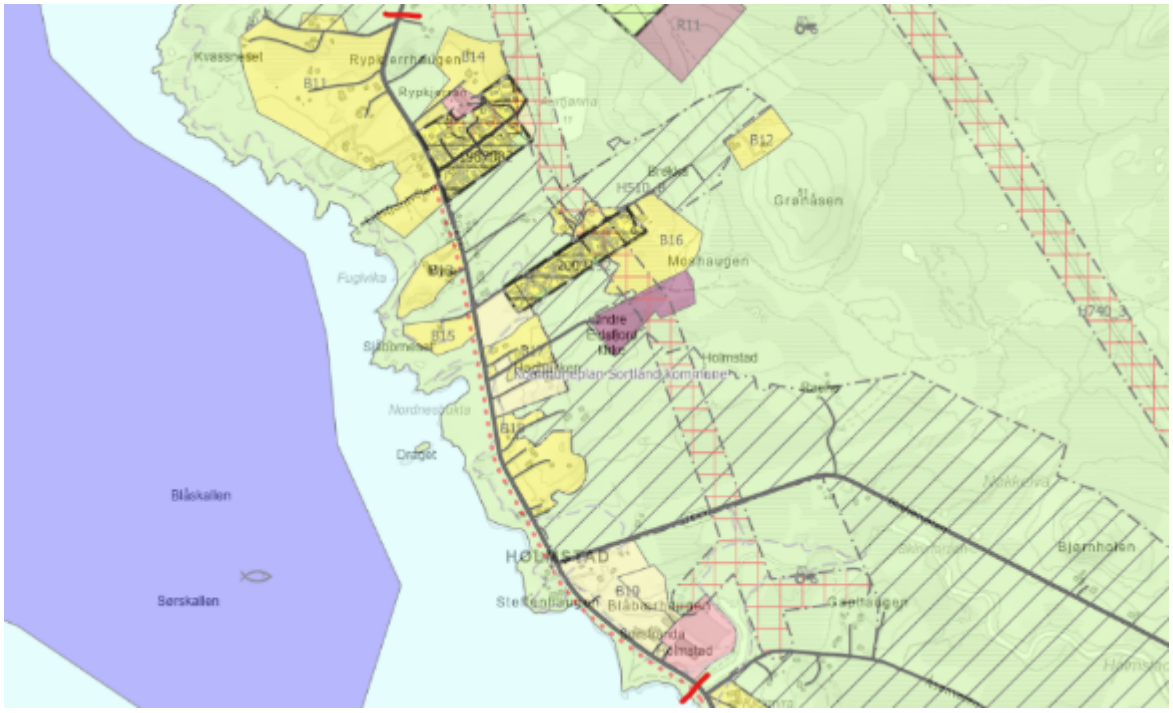
Figur 6. Planområdet er plassert nært storhavet (foto Leonard Brunke).

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger innerst i Eidsfjorden, langs Fv7636 på Holmstad i Sortland kommune, Nordland fylke. Sortland er nærmeste by ca. 11 km øst for planområdet. Planforslaget strekker seg fra Holmstad skole i sør til Kvassneset i nord og ferdig regulert vil gang- og sykkelvegen bli omtrent 2 km.

Planavgrensningen vil i hovedsak gå etter senterlinjen til Fv7636 (et krav fra veieier, Nordland fylkeskommune). Planområdet vil dekke nødvendig areal for gang- og sykkelveg fra Holmstad skole og frem til Kvassneset.


ØKSNES
Nyksund
Sigerfjord
Stø
Sigerfjorden
Finnkroa
Dyrøya
Ramsøya
Sortland
Jennvik
Sortlandsundet
SORTLAND
Strømsnes
Strømsbrua
Risøya
Hadseløya
Stokmarknes
Hadselfjorden
ANDØY
Andøya
Bjørnfjorden
Tjeldsundet
Tjeldsund
Evenskjer
Kvæfjord
Kvæfjordtangen
Skånland
Bjerkvik
Ankenes
Harstad
Trondenes
Sandtorg
Bjarkøy
Gisundet
Gullesfjorden
Grovfjord
Lødingen
Vågan
Svolvær
Kabelvåg
Henningsvær
Leknes
Stamsund
Reine
Sørvågen
Å i Lofoten
Moskenes
Flakstad
Ballstad
Nusfjord
Ramberg
Fredvang
Hamnøy
Sakrisøy
Reinefjorden
Nappstraumen
Nappstraumen
Hopen
Vestpollen
Vestpollen
Gimsøya
Gimsøysand
Gimsøystraumen
Gimsøystraumen
Lofotodden
Lofotodden
Lofotodden



Figur 8 Kart som viser de to regulerte boligfeltene på østsiden av planområdet samt kommuneplan med regulerte bolig og LNF-område samt stiplet linje for GS-veg.

5.3 Stedets karakter og landskap

Bebyggelsen består av eldre landbruksbebyggelse, spredte boliger og boligfelt. Holmstad skole ligger i søndre delen av planområdet og Eidsfjord barnehage og Indre Eidsfjord Grendehus er plassert i nordre delen av planområdet.



Figur 9 Det store landskapet preges av Eidsfjorden, storhavet og de spisse fjelltoppene på Langøya (foto Leonard Brunke).

Foruten de to detaljregulerte byggefeltene, er det spredt bebyggelse langs hele strekningen. Landskapet er forholdsvis åpent med dyrket mark, beitemark, med noe vegetasjon i form av trær og busker både innenfor og utenfor hager.



Figur 10 Det er utsikt til høye tinder på motsatt side av fjorden (foto Leonard Brunke).

Første del av strekningen fra Holmstad skole ligger langs strandsonen, uten bratte bakker eller krappe svinger. Før krysset til Sortland (Holmstadkrysset) begynner randbebyggelsen som ligger mellom sjøen og Fv7636. På vestsiden (sjøsiden) til krysset er en bergrygg med boligbebyggelse nært vegen.

Videre nordover går veien rimelig rett frem med noen svinger/ bakketopper og med dyrkamark på begge sider. 300m nord for krysset Fv 7682/Fv 7636 har den smale fylkesvegen en bakketopp og sving med redusert siktforhold. Det samme gjelder i enden av planområdet i nord, hvor det finnes en krapp sving, forbi en bergknaus på østsiden av veien.

Holmstad er en del av det vakre og opplevelsesrikt kystlandskapet i Nord-Norge, med nærhet til storhavet og det åpne og flate landskapet jordbrukslandskapet eksponert for vær og vind med Langøyas fjelltopper i bakgrunnen.



Figur 11 I søndre del av planområdet ligger fylkesvegen nært sjøkanten med mulighet til bading og lek (foto Leonard Brunke).



Figur 12 Indre Eidsfjord kirke er plassert på en terrengkolle øst for prosjektet (foto Leonard Brunke).

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

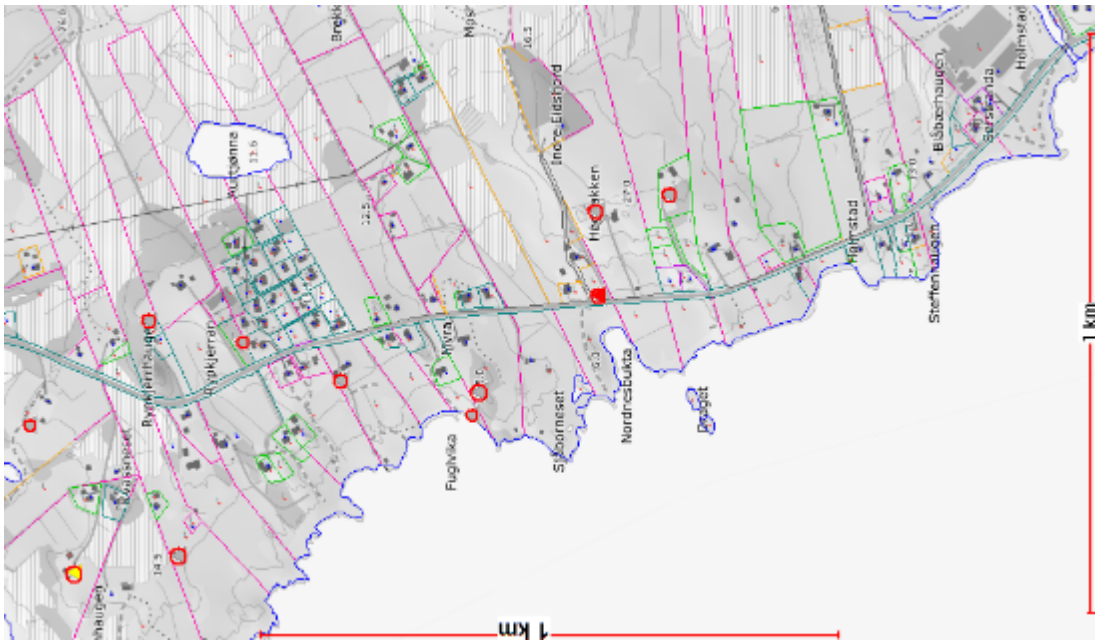
Området er sammensatt av eldre gårdsbebyggelse med småskala vegnett og har i senere tid blitt fortettet med boligbebyggelse langs eksisterende vegnett.

Det er ikke registrert automatiske fredede kulturminner innenfor planområdet. Det eneste som finnes er på SEKFRAK-registrerte boliger/bygninger langs planområdet. Bygningen er revet og det gjenstår kun en grunnmur i granitt.

SEFRAK ID: 1870-0106-011
Bygningsnummer: 190212181
Bygningstype: 113 - Våningshus
Tidfesting: 180 - 1800-tallet



Figur 13 Grunnmuren etter bygningen står fortsatt igjen langs fylkesvegen. SEFRAK ID 1870-0106-011, bygnings nr 190212181



Figur14 SEFRAK-registrerte bygninger (røde ringer) langs planområdet

5.5 Naturmangfold og naturverdier

Viktige naturtyper og truede arter

Det er registrert arter som er definert som truet eller sårbar, altså i kategori CR, EN, VU i Norsk Rødliste 2010. Dette er artene Linryp, Horndykker og Storspove, der nærmeste registrering er gjort 80-90 meter utenfor planområdet etter Artskart sine registreringer.

Det er dermed ikke utvalgte naturtyper/ prioriterte arter i planområdet (jamfør naturmangfoldloven §§ 23 og 52), eller i influensområdet som planen er ment å ivareta.

Det er ikke gjort noen registreringer av viltkorridorer innenfor planområdet.

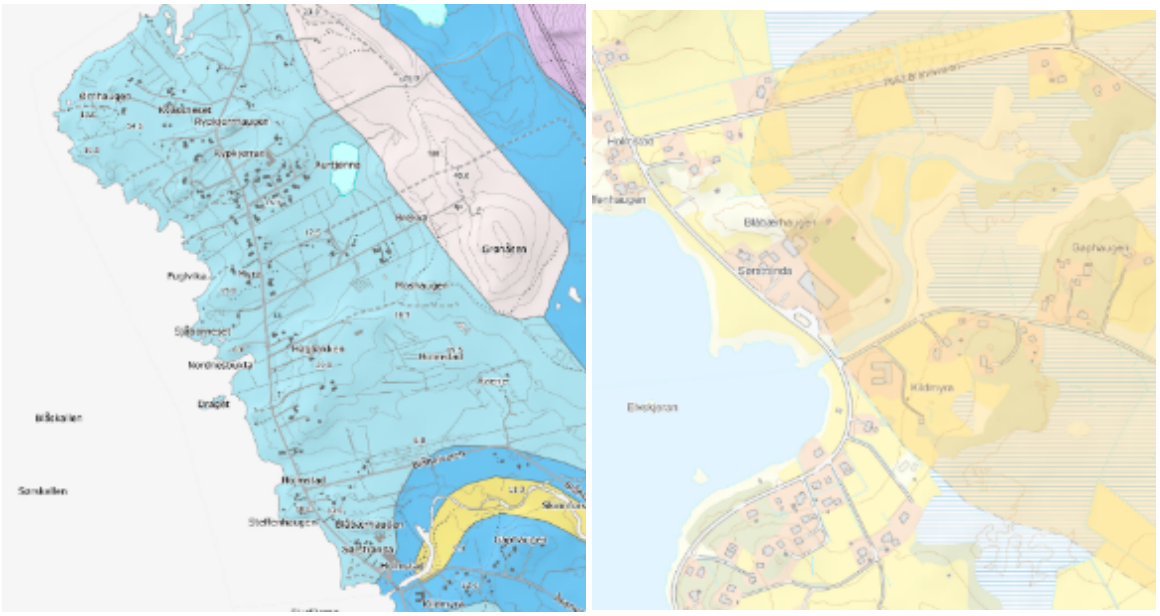
Fremmende arter

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). Disse lokaliteter er ikke funnet ved befaring.

Status for fremmende arter endres heile tiden. Ved utarbeidelse av byggeplan skal det foretas en befaring / registrering av eksisterende vegetasjon innenfor anleggsområdet og utarbeides en tiltaksplan for håndtering av fremende arter. Vegetasjonsjord fra hager skal ikke spres i vegens sideterreng og jordbruksjord skal brukes i jordbruket (se planbestemmelser).

5.6 Grunnforhold

Innenfor planområdet er det strandavsetning, tynt dekke og hav- og fjordavsetning, (KILDE: Miljødirektoratet, temakart).



Figur 95 Kart over grunnforholdene innenfor planområdet med hav og fjordavsetninger. Tynt dekke og grusforekomst. fra DMF. KILDE: NGU / DMF

Det er utført geotekniske undersøkelser for området høsten 2022.
Det er foretatt 24 totalsonderinger og tatt opp 13 poseprøver fra fire ulike borepunkter. Det er utført humusanalyser på torvlagene som viser at de øverste løsmassene hovedsakelig består av omdannet mellomtorv. Resultatene viser at løsmassene i området generelt er nokså ensartet i alle borepunktene og viser lag med grus og sandholdige masser, samt ulike torvlag med høyt vanninnhold. Telefarlighetsklassifiseringen i massene er angitt til å være mellom T1 – ikke telefarlig og T2 – litt telefarlig. Registrert dybde ned til antatt berg varierer mellom 0,8 i sør til 6,8 m i nord, og antatt bergoverflate ligger mellom kote -2,2 og 16.

For nærmere beskrivelse av grunnforholdene henvises det til datarapport 10247074-01-RIG-RAP-001_rev00 fra Multiconsult.

5.7 Jordvern – og landbruksfaglige vurderinger

I forhold til areal er Sortland en av de større landbrukskommunene i Nord-Norge. Innenfor planområdet er det avsatt arealer til LNFR-områder og det er jordbrukseiendommer i drift. Flere av de mindre arealene langs fylkesvegen drives ikke intensivt.
Tilgrensende jordbruksareal ved vegen er preget av dårlig drenering og redusert avrenning samt mage adkomster som deler opp landskapet langs vegen.



Figur 106 Flyfoto som viser mulig jordbruksmark. Kilde Gis-Link basert på jordsmonnskart. Rødt er stor verdi, oransje er middels og gult er noen.



Figur 17 Flyfoto viser områder som er dyrket nord i prosjektområdet



Figur 18 Flyfoto viser områder som er dyrket midt i prosjektområdet



Figur 19 Flyfoto viser områder som er dyrket sør i prosjektområdet

5.8 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

I nær beliggenhet til planområdet er det flere turstier. Det er blant annet en tursti mellom Holmstad skole og Holmstadelven, som fører til en opparbeidet grillhytte og til et turmål øst for skolen. Barnehagen, kirken, boliger og de mange turmålene er spredt i landskapet. De mange attraktive strandområdene er registrert på GisLink. I dag mangler det et fungerende gang- og sykkelsystem som kobler disse delene sammen. En ny GS-veg kan i framtiden skape en sikrere veg til de ulike rekreasjonsområdene og bli en del av turstisystemet på Holmstad.



Figur 20 Et av mange attraktive strandområder på Holmstad (foto Leonard Brunke).



Figur 21 Utklipp fra GisLink viser strandsonen som en viktig del av friluftsområdene på Holmstad.

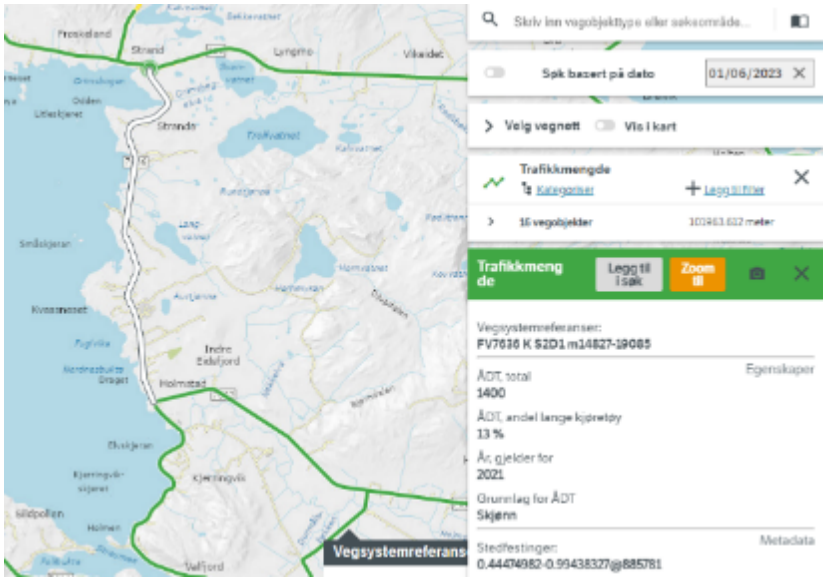
5.9 Trafikkforhold

Vegstandard, trafikkmengde, kryss og avkjørsler

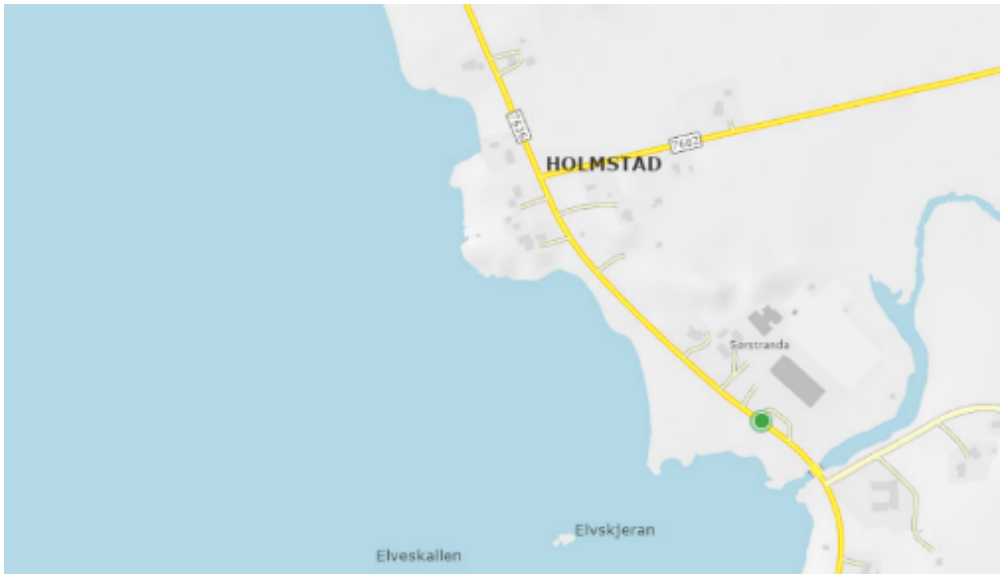
Det er ikke gjennomført trafikktellinger for dette prosjektet, men Statens Vegvesen sin database «Vegkart» har satt trafikkmengden på Fv7636 til ÅDT 1400 og andelen lange kjøretøy var 13% i 2021.

Fylkesvegen er skoleveg og det finnes i dag ikke noe sikkert tilbud for gående og syklende. Stisystem langs sjøen er fragmentert og med dårlig framkommelighet og fungere ikke som erstatning for gang- og sykkelbanen. Gående og syklende har altså ikke noen trygg ferdsel langs den 5-6m smale fylkesvegen.

Det er rapportert en ulykke i år 2004 med påkjørsel bakfra ved avsvinging fra samme kjøreretning.



Figur 22 Kartutsnitt fra "Vegkart" som viser trafikkmengde (veikart.no)



Figur 23 Ulykkes punkt fra NVDB

Usikkert for myke trafikanter

Det finnes i dag ikke noe alternativt ferdselssystem for myke trafikanter enn den smale fylkesvegen. Ved to lokaliteter er det dårlig sikt, et i nord og et i sør. Den smale vegen i kombinasjon med krapp horisontalkurvatur og bakketopp kan skape trafikkfarlige situasjoner. En ny GS-veg gir bedre sikt og trygg ferdsel for myke trafikanter.



Figur 24 Bakketopp og sving 300m nord for krysset med Blåheiveien har dårlige siktforhold (foto Leonard Brunke).



Figur 25 Dårlig sikt ved Kvassneset/Rypkjerrhaugen (foto Leonard Brunke)



Figur 26 Vegen er omtrent 5m bred med dype grøfter (foto Leonard Brunke).

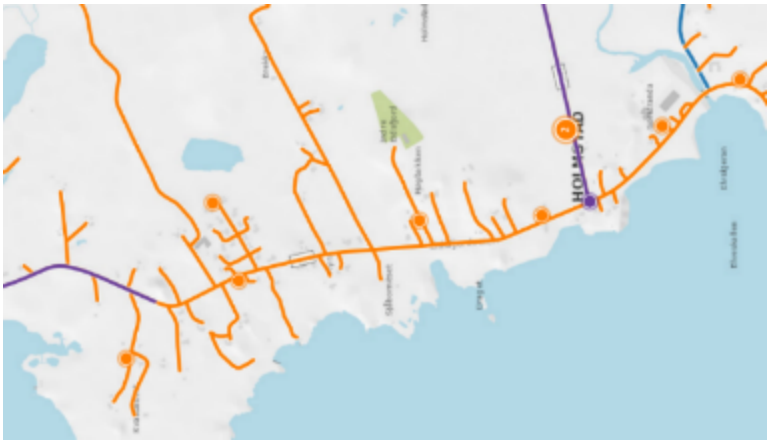
Det er i dag skoleveg uten gang- og sykkelveg på strekningen. På mange plasser har sideterrenget bratte grøfter, og det er ikke mulighet for myke trafikanter å gå ut til siden av vegen. Sikkerhet og trafikkforholdene for gående og syklende og spesielt barn er ikke tallfestet.



Figur 27 Dagens veg har dype grøfter (foto Leonard Brunke).

Fartsgrenser

Innenfor planområdet er fartsgrensen satt til 50 km/t, med unntak av de siste 100 meterne helt nord i planområdet, der fartsgrensen er 60 km/t. Veistrekningen er ikke utformet etter Statens Vegvesen N100 sin veileder, da den har en veibredde på 5,0-6,0m og mangler midtlinje.



Figur 28 Kartutsnitt fra Nasjonal vegdatabank som viser fartsgrenser (oransje = 50 km/t, mørk blå= 60 km/t)

Kryss og avkjørsler

Eidsfjordveien er hovedgaten i området, og har fire til fem mindre tverrgater. Hovedkrysset er krysset mellom fylkesveg 7636 og fylkesveg 7682 (vegen til Sortland). Andre gatekryss er mot Grønnåsveien, og Rypkjerrveien som går inn til et boligfelt. En adkomst leder også inn til barnehage og grendehus, og en annen til Indre Eidsfjord kirke. Ellers er det mange avkjørsler til bolighus, direkte fra hovedvegen.

Kollektivtilbud

Kartet nedenfor viser registrerte holdeplasser i NVDB database. Bussholdeplassene er ikke universelt utformet og bussen stopper ofte i vegbanen eller i kryssområder. På tre plasser kan bussen kjøre ut av veibanen for av og påstigning, ved skolen, ved Eidsfjordvegen 176, og ved avkjøring til Eidsfjord barnehage og grendehus. I tillegg stopper bussen ved krysset til Sortland.
Bussene som betjener strekningen, er i dag rute 18-846 og 17-832. Dette er hovedsakelig busser for skolebarn, både til Holmstad skole og til videregående skole i Sortland som trafikkerer strekningen.



Figur 29 Registrerte bussholdeplasser langs vegstrekningen



Figur 30 Bildet viser at bussen må bruke hele vegbredden (foto Leonard Brunke)

Parkeringsplasser

Det er to opparbeidede parkeringsplasser ved Holmstad skole for skolens ansatte. En av disse er utformet som en avgrenset parkeringsplass med en felles inn- og ut kjøring. Den andre er mindre trafikksikker og grenser til den nordlige delen av skoleholdeplass/ snuplass for bussen, og brukes ved levering og henting av elever.

5.10 Trafikksikkerhet

Det eksisterer i dag ikke fortau eller gang- og sykkelveg på noen deler av strekningen. Det er ikke trafikksikkert for gående og syklende med en fartsgrense på 50 km/t og 60 km/t. Antall gående og syklende langs strekningen er ikke tallfestet. Utenfor planområdet er det bla. en betongfabrikk, som skaper mye tungtrafikk på Fv.7636. Det er ofte krevende værforhold og mørkt om vinteren, som gjør det risikabelt for gående og syklende å ferdes langs veien. Veg geometrien er på store deler av strekningen relativ rett og bidrar til at mage kjører før fort. To krappe svinger og to bakketopper på strekningen skaper dårlig sikt og myke trafikanter vises dårlig.

Regjeringens nullvisjon understreker behovet for trygg skolevei, sikring av krysningspunkter, belysning, og tiltak som håndterer utfordringer som eksempelvis kan være høye brøytekanter om vinteren. Denne planen er i seg selv et godt tiltak for en tryggere trafikksituasjon.



Figur 31 Det er mye tungtrafikk på strekningen (foto Leonard Brunke)

Det er registrert en trafikkulykke på strekningen innenfor planområdet, jf. Statens Vegvesen sin database «Vegkart».



Figur 32 Sykkeltrafikk må bruke kjørefeltene på strekningen

5.11 Nærmiljø og friluftsliv

Barn og unges interesser

Strekningen langs Fv.7636 er skoleveg for barn og unge. Ved skolen i sør finnes idrettsbaner og i nordlige delen av planområdet ligger grendehus, og barnehage med lekeområder ved Rypkjerrhaugen ved Kvassneset. Denne haugen brukes mye som aktivitetsområde av barnehagen og

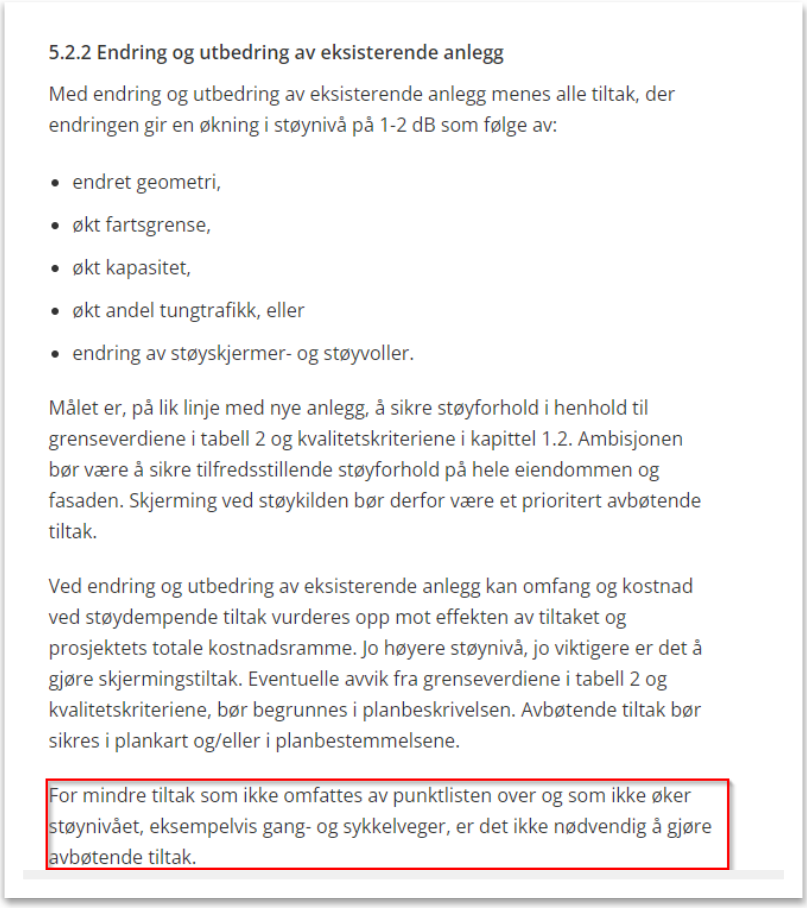
lokalbefolkningen. Et utkikkspunkt med spennende terrenget som barna kan utforske. Ellers brukes kystlinjen og fjæra som turområde av både barnehagen og skolen. Dette gjør at hovedvegen må krysses på flere plasser.

Universell utforming
Bussholdeplasser innenfor dagens planområde har ikke universell utforming.

5.12 Miljøforhold – Støy

Store deler av bebyggelsen lang fylkesvegen er utsatt for støy og ligger i gul sone. Tiltaket øker ikke støyen og endrer ikke på eksisterende støyforhold. Forskriften T-1442/2021 sier at ved mindre tiltak som gang- og sykkelveier, som ikke endrer geometrien på veien, ikke øker fartsgrense, ikke øker kapasiteten, ikke øker andel tungtrafikk eller endrer på eksisterende voller/skjermer, så trengs ikke avbøtende tiltak for støy.

Dersom flere bruker sykkel eller går kan den lokale trafikken reduseres.



5.2.2 Endring og utbedring av eksisterende anlegg

Med endring og utbedring av eksisterende anlegg menes alle tiltak, der endringen gir en økning i støynivå på 1-2 dB som følge av:

- endret geometri,
- økt fartsgrense,
- økt kapasitet,
- økt andel tungtrafikk, eller
- endring av støyskjermer- og støyvoller.

Målet er, på lik linje med nye anlegg, å sikre støyforhold i henhold til grenseverdiene i tabell 2 og kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak.

Ved endring og utbedring av eksisterende anlegg kan omfang og kostnad ved støydempende tiltak vurderes opp mot effekten av tiltaket og prosjektets totale kostnadsramme. Jo høyere støynivå, jo viktigere er det å gjøre skjermingstiltak. Eventuelle avvik fra grenseverdiene i tabell 2 og kvalitetskriteriene, bør begrunnes i planbeskrivelsen. Avbøtende tiltak bør sikres i plankart og/eller i planbestemmelsene.

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

Figur 33 Utdrag fra støyforskriften



Figur 34 Støynivå langs Fv7636. Kilde: Miljødirektoratet-SVV

5.13 Miljøforhold – Luftforurensning

Miljøstatus.no viser at planområdet har lave til moderate luftforurensningsverdier, når det gjelder svevestøv-verdier for vedfyring i boliger og hytter, svart karbon, NOx, NMVOC og NH3.

Tiltaket har ikke noen konsekvens og påvirker ikke luftkvalitet.

5.14 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Eidsfjord vannverk har etablert hovedledning på østsiden langs fylkesveien. Vannledninger finnes innenfor planområdet, men dette er stikkledninger som går fra øst til boliger på vestsiden av fylkesveien.

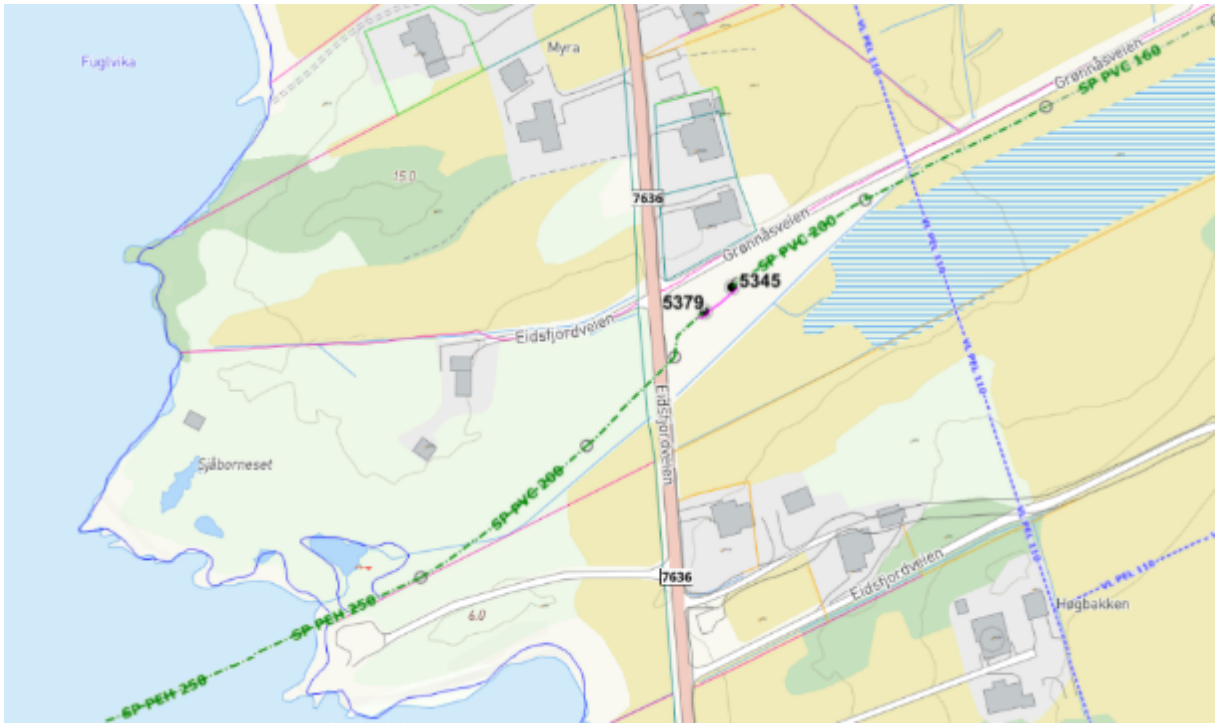
Sortland kommune har etablert avløpsledninger og kummer i planområdet og umiddelbare nærhet. Det foreligger foreløpig ikke dokumentasjon over eventuell eksistens av private avløpsledninger innenfor eller ved siden av planområdet.

Belysning, el-nett og fiber.

Fylkesvegen har i dag et gammelt belysningsanlegg som er plassert på vestsiden av vegen. På store deler av strekningen er el og fiber plassert som luftledninger med oppheng i belysningsstolper. Løsningen med luftledninger vurderes som sårbar og midlertidig.



Figur 35. Kommunalt avløpsanlegg på østsiden av vegen og belysnings- og luftledninger på vestsiden (foto Leonard Brunke).



Figur 36 Kommunalt avløpsnett i området. Kilde Sortland Kommune

5.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det finnes i utgangspunktet ikke noen alternativ kjøreveg til dagens fylkesveg på Holmstad. Omkjøring via Sortland er mulig, men er en omveg på ca. 30km. Ved å bygge ny GS-veg kan denne også brukes som midlertidig omkjøring i hendelse av en ulykke.

Samfunnsmessig risiko og sårbarhet utredes i kapittel 9, Virkninger av planforslaget.

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for en trafikksikker gang- og sykkelveg for de som bor på Holmstad. I tillegg skal bussholdeplasser på østsiden forbedres. Man får på denne måten en transportmessig kvalitetsheving av området, slik at det blir sikrere for myke trafikanter å komme seg til Holmstad skole, barnehage, bussholdeplasser, stisystem, strandområdene og idrettsanlegg.



Figur 37 Ved en del plasser finnes det lite areal til grøften/ rabatten. Derfor får grøften ulike bredde, men den nye GS-vegen har konstant bredde 3,5m. Oransje farge er 2m bredde, rød 3m og blå 1,5m.

Generell beskrivelse av planforslaget.

Gang- og sykkelvegen er plassert på østsiden av hovedvegen der det er mest bebyggelse, og dermed trenger færre krysse fylkesvegen når de skal bruke GS-vegen. Med en 3m bred asfaltert GS-veg med 0,25m gruset skulder blir det et sikkert tilbud for myke trafikanter. Totalbredden på 3,5 m blir konstant på hele strekningen, og gjennom dette sikres det god drift og vedlikehold av anlegget.

På flere plasser ligger bebyggelse tett inntil Fylkesvegen med direkte adkomster. Med en rabatt/ grøft som skille mellom kjøreveg og GS-veg utarbeides en trafikksikker løsning. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 kan grøfta utføres som en rabatt med minste avstand 1,5, 2,0 og 3,0 m bredde, avhengig av fartsgrense.

I utgangspunktet skal GS-vegen anlegges med en grøft på utsiden som fanger opp vannet fra sideterrenget og drenerer vannet i overbygningen på ny GS-veg. For å redusere arealbruken og for å beslaglegge minst mulig av eiendommer til boliger i området har prosjektet valgt en redusert løsning med ca. 1m bredt sideterreng. Her finnes det muligheter å plassere lysmaster, skilt, trekkerør og tilpasning til terreng med kantstein og skråning.

6.1 Vegen og ny tekniske infrastruktur

Gang- og sykkelveien planlegges på østsiden av fv. 7636. Fylkesveitraseen holdes uendret.
Det blir liten endring for eksisterende avkjørsler, men noen avkjørsler stenges og noen får en bedre tilknytning til hovedvegen (i henhold til Statens vegvesens håndbok N100). Det reguleres langsgående midlertidige anleggsområder som etterpå tilbakeføres til opprinnelig tilstand.

Veibelysning er i dag plassert på vestsiden av fylkesvegen, sammen med luftledning for el og internett. Med plantiltaket finnes det mulighet å flytte lysanlegget til østsiden og erstatte luftledninger med ledninger i grunn. Dette blir vurdert i byggeplan.

Kjøreveg, Fv. 7636

Planforslaget legger ikke til rette for omlegging eller utbedring av fylkesvegen. Halve Fv. 7636 legges inn i reguleringsplanen, ved at planavgrensningen legges i senterlinjen.

Etter håndbok N100 er veg med fartsgrense på 50 km/t og under, definert som gate. Vegstrekningen har ÅDT på 1400 kjøretøy/døgn. Etter håndbok N100 er gateutformingen vist slik at rabatten kan utformes ned til en bredde av 1,5m. Det er planlagt en konstant bredde på gang- og sykkelveg med 3 m asfaltdekke og 0,25 m gruset skulder på var side.

I framtiden kan det være aktuelt å utbedre kjørevegen og da er det viktig at rabatten ikke er før smal. Gatebredden er ca 5,5 m med fast asfaltdekke og åpne drensgrøfter. I utgangspunktet skal fylkesvegen ikke endres, og den nye gang- og sykkelvegen skal bygges i tillegg til dagens veg.

Tabell 4.2.1.1—2 — Minste avstand mellom veg og gang-og/eller sykkelveg (mål i m)

Fartsgrense veg (km/t)	Avstand mellom vegkant og gang-/og/eller sykkelvegkant (m)
50, 60	1,5
70, 80	3
≥ 90	Utenfor vegens sikkerhetssone, se vegnormalen N101 Rekkverk og vegens sideområder

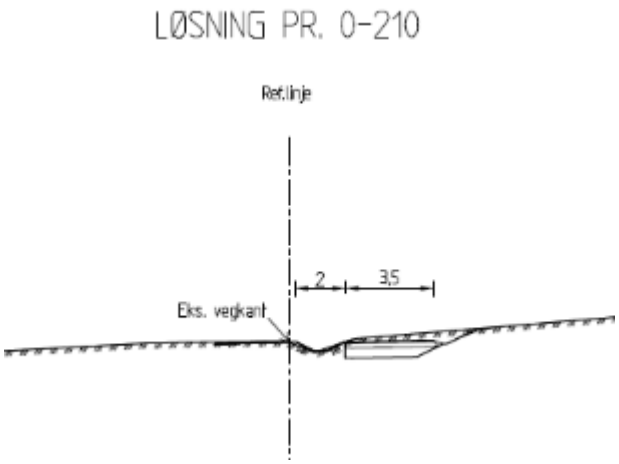
Figur 38 Utsnitt fra håndbok Statens vegvesens N 100

Kjøreveg og gang- og sykkelveg

En langsgående gang- og sykkelveg for strekningen blir det nye elementet i trafikkbildet. Gang- og sykkelvegen dimensjoneres for gående og syklende. Langsgående motorisert ferdsel er begrenses til vegeier sine driftsentreprenører. Det tilrettelegges for 3 meter bred kjørebane med 0,25 m skulder på sidene, totalt 3,5 m. Rabatt og grøft mellom fylkesveg og ny gang og sykkelbane varierer. Der det er mulig etableres en 3 meter bred rabatt/grøft.

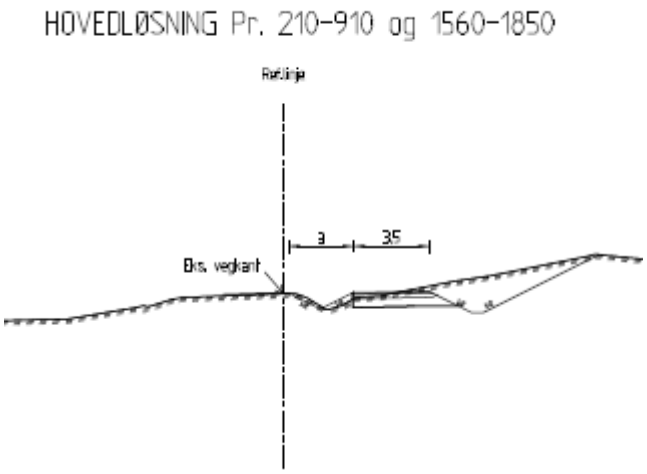
GS-vegen stater ved Holmstad skole med en 2m bred rabatt som separerer biltrafikken og gående / syklende. Med en effektiv terrengtilpassing på yttersiden blir det totale arealbeslaget begrenset til 2 + 3,5+1=6,5m. Dette gjelder fra profil 0 til 210. Etter denne sekvensen opprettholdes standardløsningen med 3 meter rabatt/ grøft. I tillegg lages dypere sidegrøfter som gir mulighet til en effektiv drenering av vegen og sideterrenget. Etter adkomstvegen opp til kirken reduseres rabatt/grøftebredden til 1,5m, og med redusert ytre grøft på 1m blir det totale arealbeslaget minimert til 6 m. Dette tverrsnittet brukes opp til adkomstkrysset for grendehuset og barnehagen ved profilnr. 1560.
Den siste delen av parsellen har en 3 meter bred rabatt/ grøftmed mulighet til å utbedre siktforhold og muligheter til å ta vare på regn og snø.

Fra profil 0 til profil 210 er det lagt inn en løsning, med 2,0m grøft/rabatt.



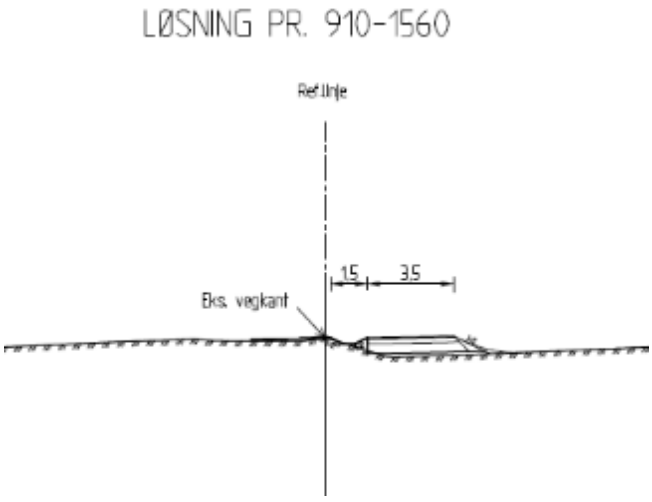
Figur 39. Normalprofil 1

Fra profil 210 til profil 910, og profil 1560-1850 er det lagt inn hoved løsningen som innebærer 3,0m grøft og 3,5m GS-veg. Dette fordi at på denne strekningen er det bedre plass og GS-vegen kommer så tett inn på bebyggelsen.



Figur 40. Normalprofil 2

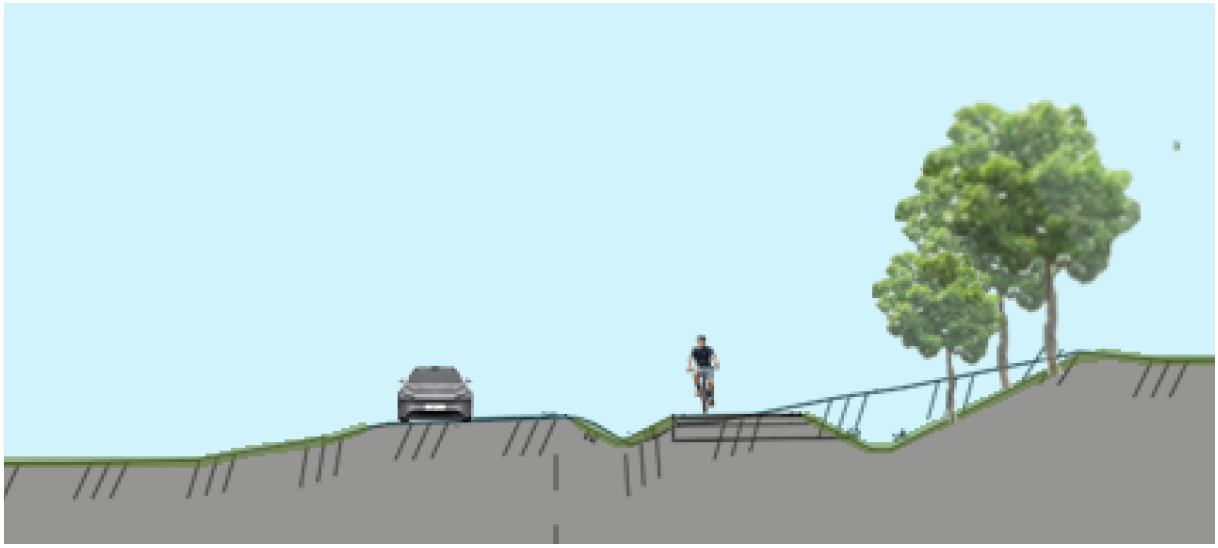
Fra profil 910 til profil 1560 er det lite plass og ny GS-veg kommer nært eiendommene. Her er det det valgt en løsning med 1,5m grøft.



Figur 41 Normalprofil 3

6.2 Terrengforming og nytt grøntanlegg

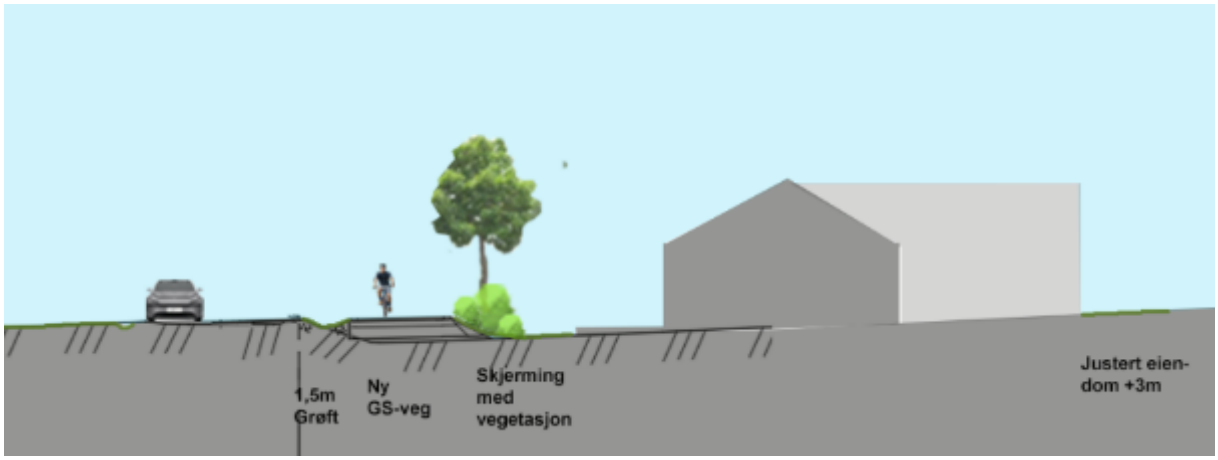
Den nye GS-vegen er plassert på terreng med ulike tverrsnitt og grøftebredde. Der boliger ligger nært fylkesvegen reduseres grøftens bredde og dybde til et minimum og sidegrøften minskes til en grøfteanvisning med drenering. Grøfter mellom kjøreveg og GS-veg kobles sammen med eksisterende overvannssystem og stikkrenner. Der det er nødvendig lages terrenggrøfter som leder bort vannet fra sideterrenget. Grøftene er en del av fordøyingssystemet for vannet før det ledes videre mot resipient, Eidsfjorden.
Grøfteskråninger med nyetablering av trær og busker erstatter den vegetasjon som blir fjernet og danner ny kontinuerlig grøntstruktur med økte blågrønne kvaliteter. Vegetasjonen gir også en positiv opplevelse og blir en naturlig skjerming for nærliggende boligbebyggelse.



Figur 42 Der det er plass etableres en 3 m bred grøft samt sidegrøft med ny grøntstruktur.

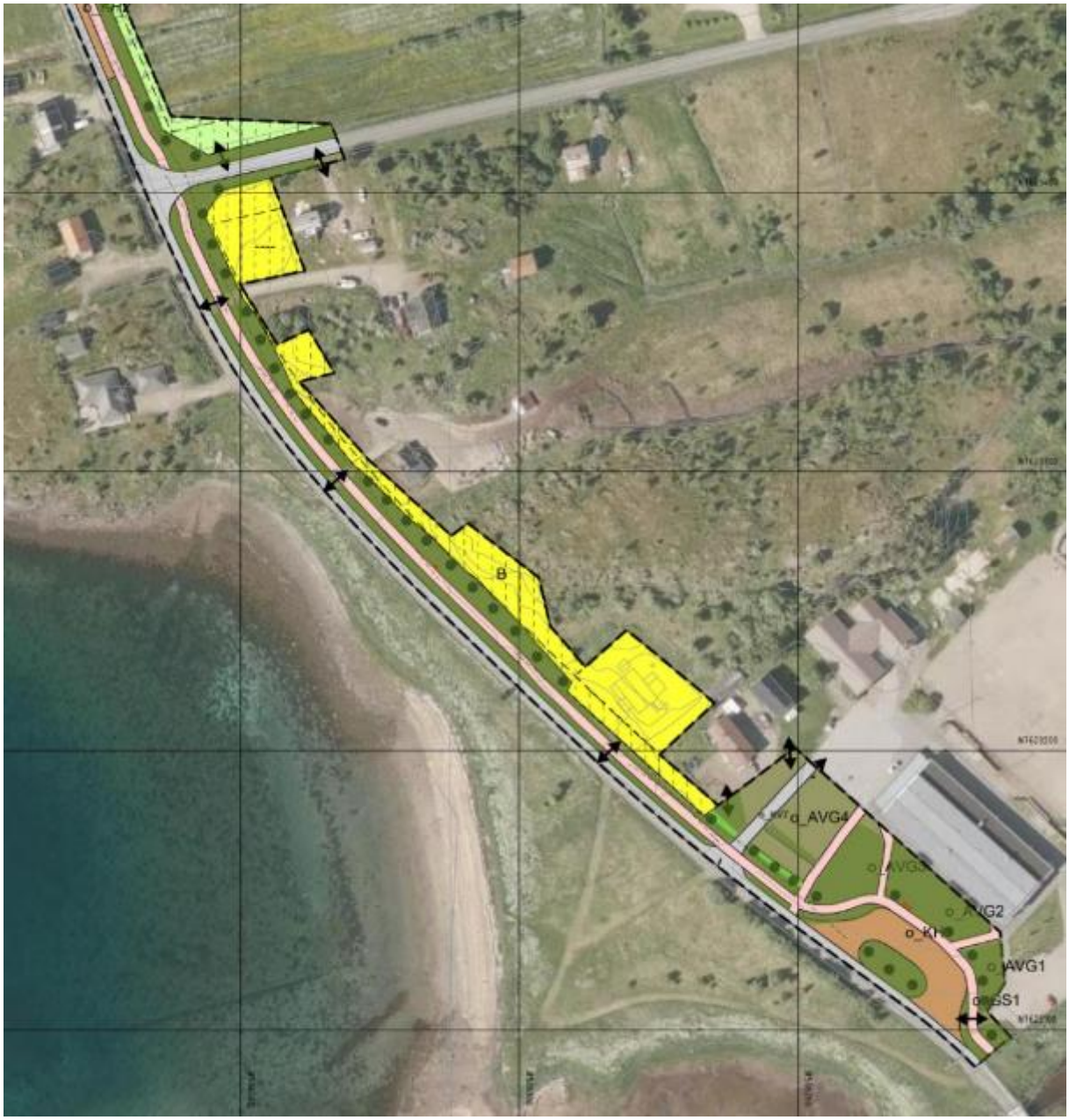


Figur 43 Sør i planområdet er det mindre plass mellom kjøreveg og ny GS-veg og her reduseres grøften til 2m og sidegrøften fjernes og erstattes av skjermende vegetasjon.



Figur 44 Redusert grøft på 1,5m og skjermende vegetasjon

Midt på strekningen er det lite plass mellom bebyggelse og ny GS-veg. Her er den skjermende vegetasjonen viktig da den skaper en fin skjerming mellom bolig og GS-veg. Eiendommen 40/183, som er illustrert på figur 44, ligger meget nært vegen, og derfor flyttes eiendomsgrensen 3m østover. Denne plassering av grensen er i tråd med den eksisterende reguleringsplanen for boligfeltet. Med justeringen kan grunneiere bevege seg rundt huset på østsiden.



Figur 45 Plankart nr 5. Ny GS- veg med ny vegetasjon starter ved parkeringsplassen til skolen. Skjæringer i sideterrenget tilsås, plantes med busker og trær. Sittebenker vises i rødt. Den nye grønnstrukturen skaper også en god optisk ledning og et vakkert gatepreg. Grunnlagskartene er ikke i helt i samsvar med siste versjonen av reguleringsplan.



Figur 46 Plankart nr4. Med tilsåing, planting av vegetasjon blir skjæringer og fyllinger i terrenget mindre synlige. Ved bussholdeplasser er det muligheter for å etablere leskur i arealet for annet vegareal sammen med den nye grønnstrukturen. Sittebenk vises i rødt



Figur 47 Plankart nr 3. Midt på strekningen er landskapet åpent og flatt og her utformes vegetasjonsstrukturen mer åpen med enkelt trær og tilsåing. Sittebenker vises i rødt.



Figur 48 Plankart nr 2. Fra avkjørselen til kirka er boliger plassert nært vegen og her blir grøften redusert til 1,5m, og man får mindre sidegrøfter med trær og skjerming med vegetasjon.



Figur 49 Plankart nr 1. Innenfor denne delen av planen er bebyggelsen tett og derfor er nye trær plantet med jevn avstand og danner et regelbundet stedstilpasset uttrykk. Sitte benk er markert med rødt.

Anlegg for kollektivtrafikk

Holdeplassene skal betjene reisende nærmest mulig start og målepunkt for reisen. På planstrekningen er avstanden mellom de eksisterende holdeplasser mellom 400 m og 1000 m. Dette er i henhold til kollektivhåndboken fra SSV, og er akseptable avstander, og antall holdeplasser opprettholdes derfor slik de er i dag. I dag stopper bussene i eksisterende kjørebane, og det finnes ingen plattform for av/- og påstigning. Hovedprinsippene for plassering av holdeplassene beholdes i mest mulig grad som i dag, men med noe forskyving på enkelte steder for å oppnå mer gunstig plassering.

Ved skolen etableres holdeplassen som busslomme/knutepunkt.



Figur 50 Reguleringsplanen er laget på en måte der det er mulig å anlegge busslomme eller kantstopp.

I ny situasjon blir holdeplassene i utgangspunktet endret til kantstopp. Dagens fylkesveg er 5-6 meter bred med begrenset mulighet for store kjøretøy og møtes. En busslomme kan brukes som møteplass og passeringslomme. Planen er utformet slik at valg mellom kantstopp eller busslomme kan gjøres i byggeplan. Valg av løsning påvirker ikke den totale bruken av areal. Det er kun regulert holdeplasser på østsiden, men det er gjort ut ifra at det skal være mulig å etablere holdeplasser på vestsiden. Holdeplassene skal ha universell utforming med kantsteinsvis på 16/18 cm og med kontrasterende belegg og lederlinjer.

Kantstopp eller busslomme

Kantstopp er, ifølge veileder V123 Kollektivhåndboka, anbefalt for gater ved fartsgrense opp til 50 km/t, og trafikkmengde under 1500 kjøretøy/døgn. Dette anbefales også utenfor tettbebygde strøk der det er akseptabelt i forhold til trafikksikkerhetshensyn at bussene stopper i vegbanen. Ut ifra dette er det valgt kantstopp som holdeplasstype i denne planen.

Håndboken har da ikke som forutsetning at vegen er 5m bred og med utfordringer for at store kjøretøy skal møtes. Det er regulert mulighet å velge typ av holdeplass med kantstopp eller busslomme i byggeplan løsning.

Valg av holdeplasstype på veg

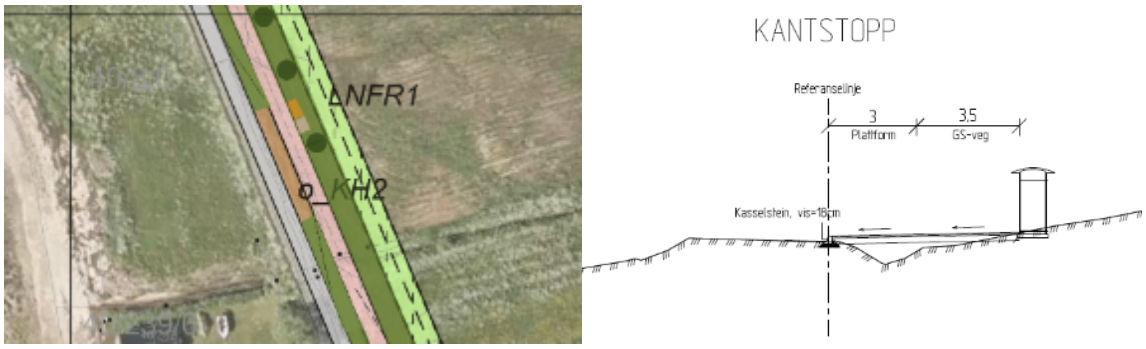
Tabell 4 gjengir anbefalinger fra håndbok N100 Veg- og gateutforming om valg av holdeplasstype på veger. Kantstopp anbefales også utenfor tettbygde strøk der det utfra trafikksikkerhetshensyn er akseptabelt at bussene stopper i kjørebanen.

ÅDT	Hastighet		
	30, 40, 50 km/t	60, 70 km/t	80 km/t**
<1500	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Kantstopp/busslomme
1500-4000	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Busslomme
4000-12000	Kantstopp	Busslomme	Busslomme
>12000	Busslomme*	Busslomme	På rampe/busslomme

* Ved 4-feltsveg kan det bygges kantstopp ved 30, 40, og 50 km/t også ved trafikkmengder over 12000. Der det er kollektivfelt kan det bygges kantstopp også uavhengig av ÅDT på vegen. Her er det antallet busser som er avgjørende.
** Ved hastighet 90 km/t bør busslomme bygges med refuge.

Tabell 4 Kriterier for valg av holdeplasstype på veg

Figur 51 Tabell fra V123, Kollektivhåndboka



Figur 52 Prinsippsnitt kantstopp er en trafikksikker løsning.



Figur 53 Prinsippsnitt busslomme forbedrer også framkommeligheten fylkesvegen.

Leskur

Leskur anbefales satt opp på alle holdeplasser med over 10 påstigende passasjerer per dag og ved omstigningsholdeplasser. Leskur bør også vurderes på holdeplasser med færre påstigende passasjerer, ved strekningsvise oppgraderinger for sammenhengende synliggjøring (for eksempel på stamlinjer) og ved særlige klimatiske forhold.

Figur 54 Utsnitt fra V123 Kollektivhåndboka

Det anbefales å sette opp leskur på holdeplassene på denne strekningen. Det er ikke gjort trafikktellinger for antall påstigende passasjerer, men vi vet at strekningen er rute for skoleskyss, både til barneskole og til videregående skole. Strekningen er også utsatt for vær og vind.

Avkjørsler

I forbindelse med reguleringsarbeidet er det, av trafikksikkerhetsmessige hensyn, foreslått stenging av noen direkteavkjørsler der det er hensiktsmessig. Et mindre antall avkjørsler gir en bedre trafikksikkerhet, slik at konfliktpunkter reduseres langs vegen.



Figur 55 Eksempel på stenging av avkjørsel

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
580	40/234/0	Avkjørsel stenges
1215	40/97/0	Avkjørsel stenges
1350	40/44/0	Avkjørsel stenges/ endres
1490	40/181/0	Avkjørsel stenges
745	40/1/0, 40/86/0	Avkjørsel endres
920	40/5/0	Avkjørsel endres
1095	40/170/0	Avkjørsel endres

Belysning

Hele strekningen skal være belyst og spesielt der fotgjenger krysser vegen. Det er ikke tatt stilling til plassering eller i hvilken grad hele dagens lysanlegg skal oppgraderes.

Terrengets topografi i og ved planområdet, hellingsforhold og vannveier

Ny GS-veg plasseres på samme nivå som dagens fylkesveg, og med nesten sammen geometri som fylkesvegen. Dagen vannveger sikres i planen og suppleres med nye grøfter, terrengtilpasning, beplanting av terrengskråninger.

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

6.3 Vann, avløp, herunder og overvannshåndtering

Ivaretakelse av vannforsyning og samferdsel må koordineres mellom eiere for vannverket og utbygger av gang- og sykkelveien. Ivaretakelse av vannforsyning og samferdsel må koordineres mellom vannverkseier og utbygger av gang- og sykkelveien.

Tiltak som påvirker vannledninger, skal avklares i Byggeplanen.

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

Det er planlagt en gang- og sykkelvei langs fylkesvei 7636 mellom Holmstad skole og Eidsfjord barnehage. Området er preget av større drenslinjer (bekker) som krysser fylkesveien til Eidsfjorden og langs veien finnes det også dype sidegrøfter for overvannshåndtering. Den planlagte gang- og sykkelveien kommer i konflikt med dagens overvannshåndtering. Dette sikres med supplerende tiltak og utbedring av dagens overvannshåndtering når den nye ny gang- og sykkelvei bygges.

Det er utført en kapasitetsvurdering av eksisterende kulverter og vurdert plassering og videreføring av eksisterende system for overvannshåndtering. Hovedprinsippene for planlagt situasjon er å videreføre dagens overvannshåndtering ved å forlenge eksisterende kulverter under ny gang- og sykkelvei og reetablere grøfter mot sideterrenget, som en åpen drensløsning der dette er mulig.

Ved noen steder langs fylkesveien vil det ikke være mulig å etablere dype sidegrøfter som følge av at eiendommer eller andre arealer er plassert tett på. I de tilfellene skal det etableres en lukket drensløsning som forbindes med de åpne løsningene. Alt overvann skal ledes til kulvertene som leder vanne til resipient.

Mellom gang- og sykkelveien skal det etableres en grøft /rabatt. Bredden på denne varierer noe gjennom traséen. Det skal etableres åpen drensløsning der det er plass til det, og lukket drensløsning der utformingen og siderabatten krever det. Drenssystemet i siderabatten skal ledes til kulverter, og tilkobles disse.

Etablering av vann- og avløpsledninger inngår ikke som en del av prosjektet, men prosjektet vil stedvis komme i konflikt med eksisterende kommunale og private ledninger. Disse må kartlegges nærmere, og det skal vurderes nødvendig omlegging og tilpasning.

6.4 Bebyggelse og bomiljø

På de plasser der boligbebyggelse er plassert nært fylkesvegen er grøften/ rabatten mellom kjøreveg og ny gang og sykkelveg redusert til 1,5 og 2,0m. I tillegg er annen veggrunn i ytterkanten av ny GS veg redusert til et minimum der det er mulig. Som kompensasjon for tapet av tomteareal har eiendommer som er direkte berørt av tiltaket fått økt utnyttelsesgrad fra 30 til 40%.

Byggegrense er satt til ca. 15m fra dagens vegkant. Med denne avstanden er det mulig å sikre gode siktforhold, funksjonalitet og trafikksikkerhet for fylkesvegen.



Figur 56 Dagens avkjørsler er stort sett på samme plass og er supplert med en byggegrense i planen.

6.5 Turveger

Den nye GS-vegen kommer å få en viktig funksjon i det framtidige turvegnettet. Den binder sammen dagens turstier og skaper en mulighet for myke trafikanter å ferdes sikkert til de ulikedeler av tettstedet og friluftsområdene.

Den nye GS-vegen (rødt i figur 57) er utformet med snarveger som kobler den sammen med dagens stisystem (grønt på kartet). Med nye grøft/rabatt, adkomster og vegkryss reduseres fylkesvegens barriervirkninger, og kryssingen av vegen blir sikrere.

Med ny GS-veg blir det enkelt for alle å komme til strandlinjen, idrettsanlegget ved skolen, kirka og turvegnettet i øst. Ny GS-vegen kobler også sammen boliger, barnehage, grendehus, bussholdeplasser og skole.

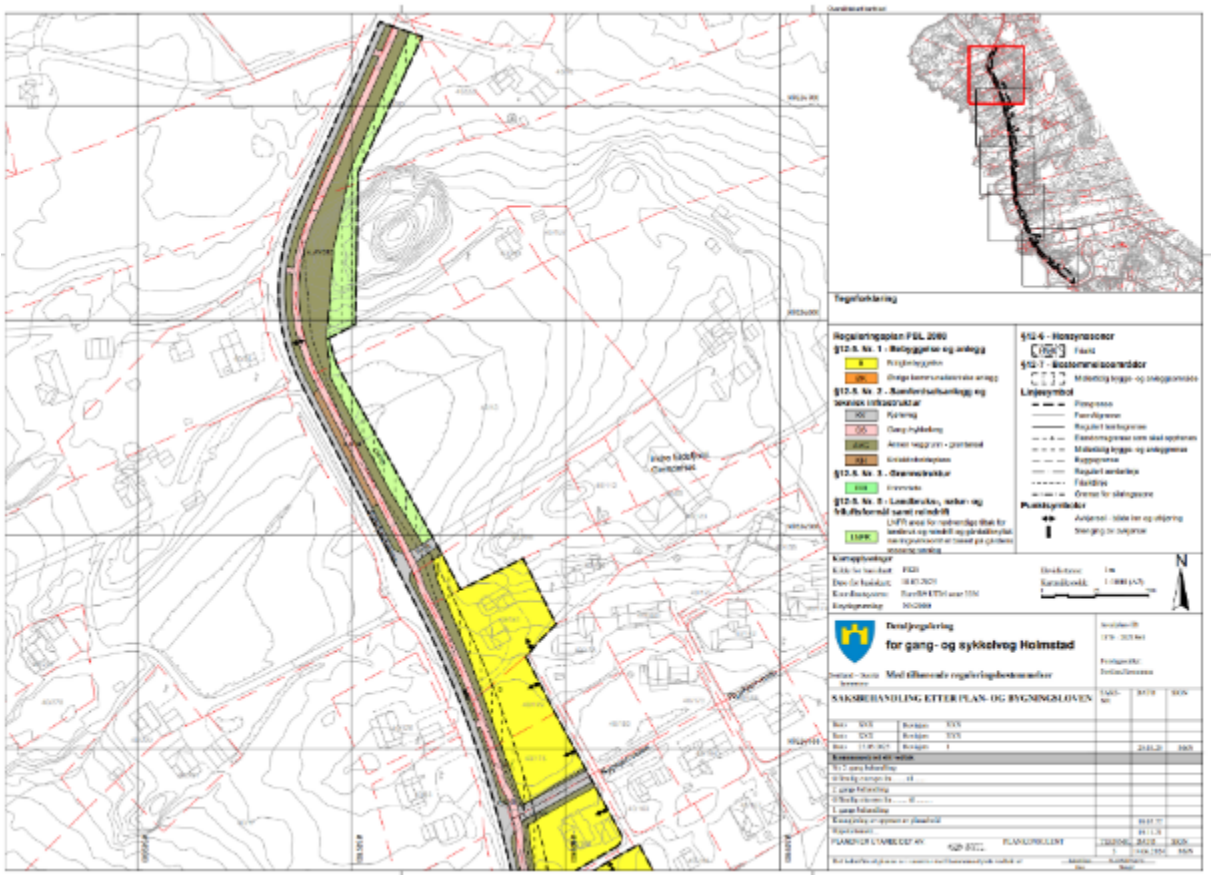


Figur 57 Kartet viser et sammenhengende turvegsystem hvor grønne linjer er eksiterende stier, rød linje er ny GS-veg, og blå linje mulig strandsti langs kysten.

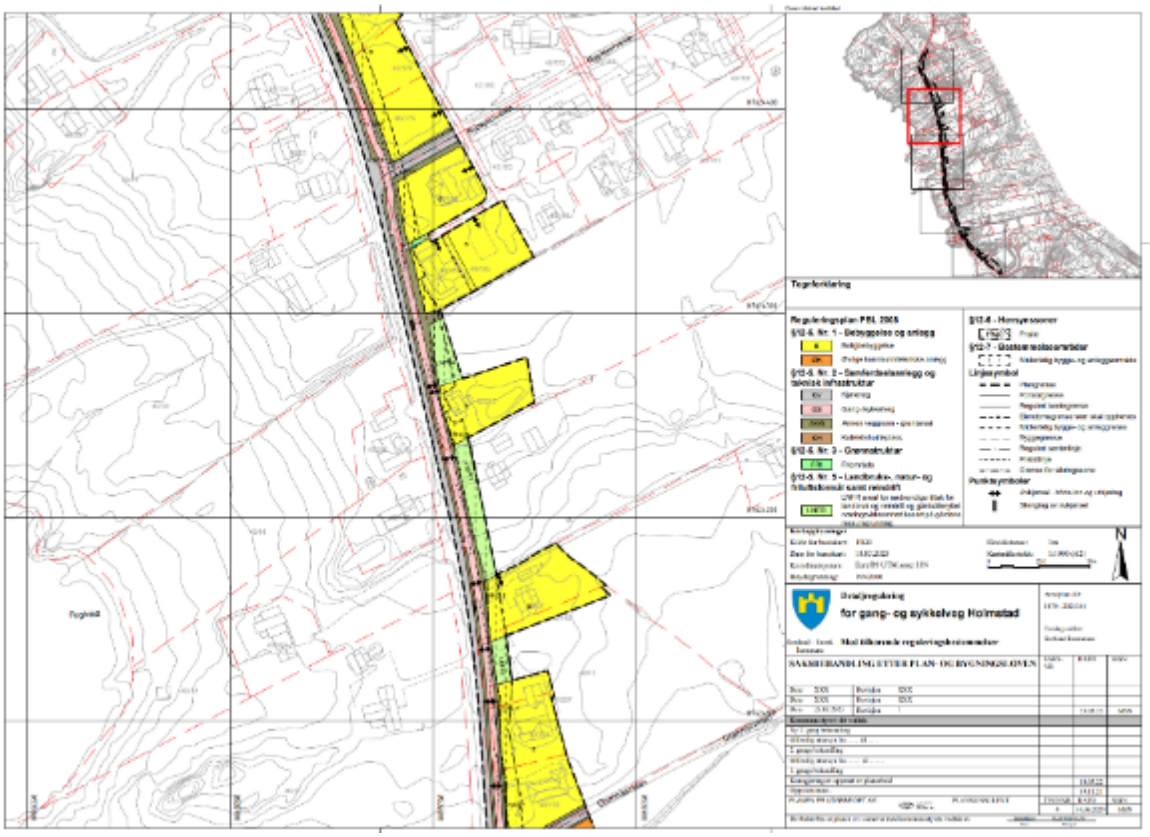
6.6 Planlagt arealbruk

Den planlagte GS-vegen er plassert parallelt med dagens fylkesveg og er planlagt med utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok N100, med en rabatt/ grøft mellom kjørevegen og GS-veg. Store deler av arealet som blir brukt eies av fylkes kommunen, men må suppleres med nytt areal for grøfter og forming av sideterrenget.

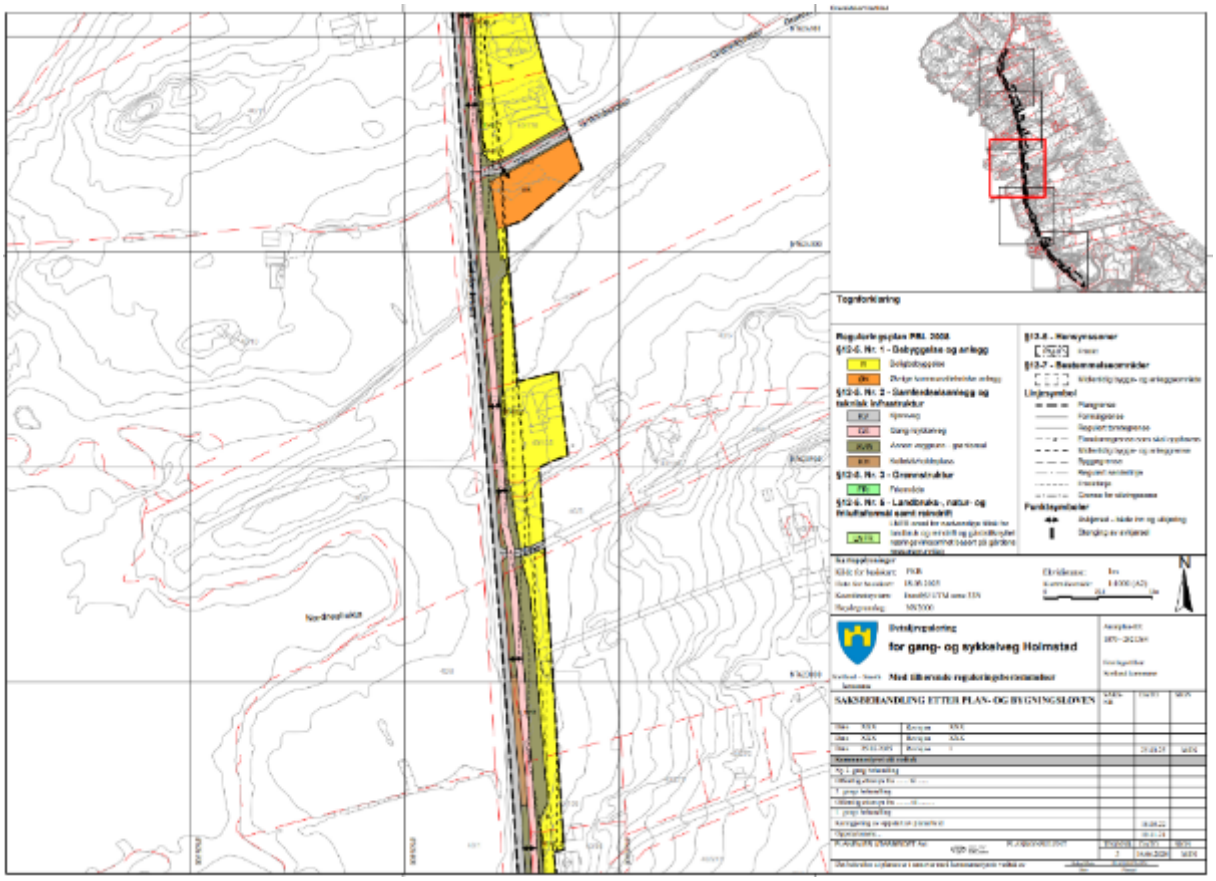
Planen er delt inn i fem plankart som dekker heile strekningen.



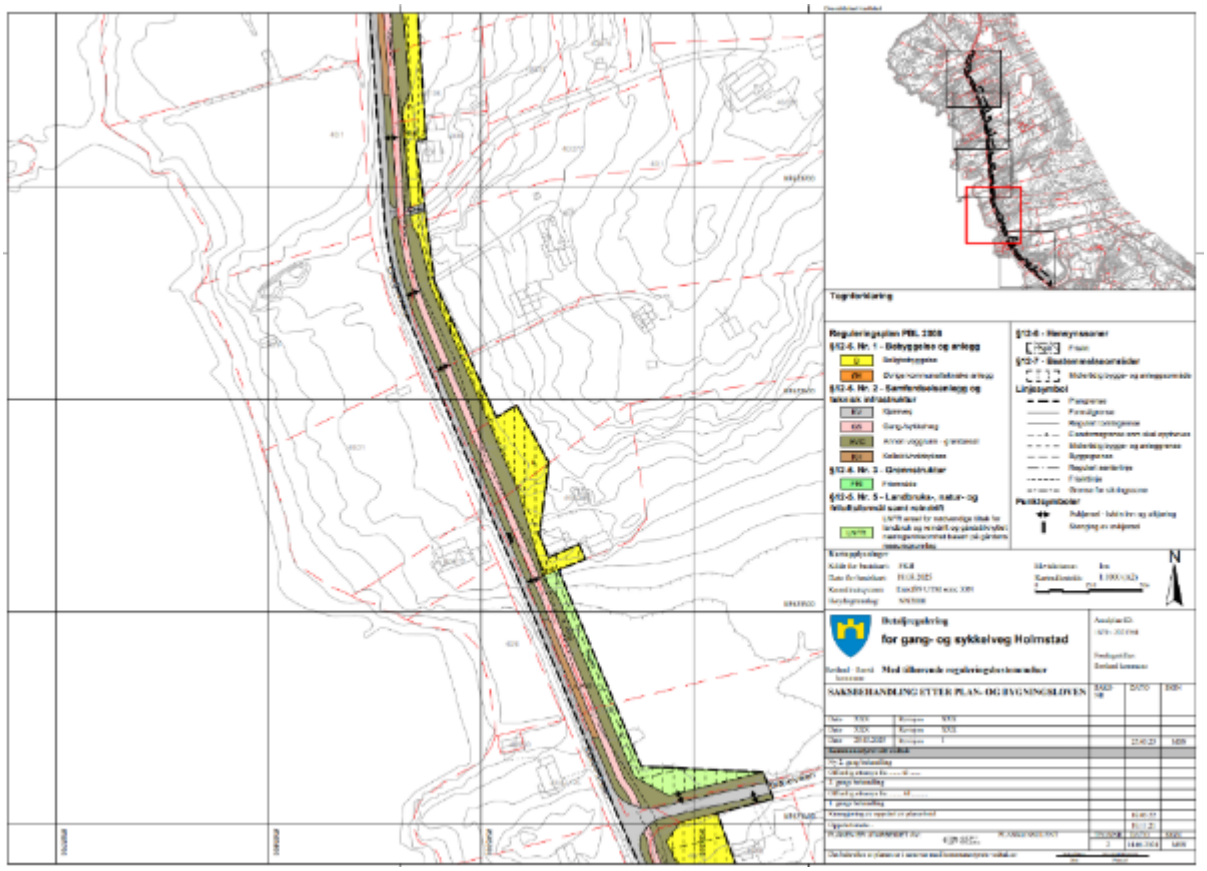
Figur 58 Kartblad 5 i nord viser avslutningen etter den krappe svingen som i dag har dårlig sikt. Planen gir en mye siker løsning for gående og syklende, med mulighet til videre forlengelse i framtiden. I tilknytning til dette plankart finnes barnehage, grendehus og boligområdet Rypekjerr med relativ tett boligbebyggelse.



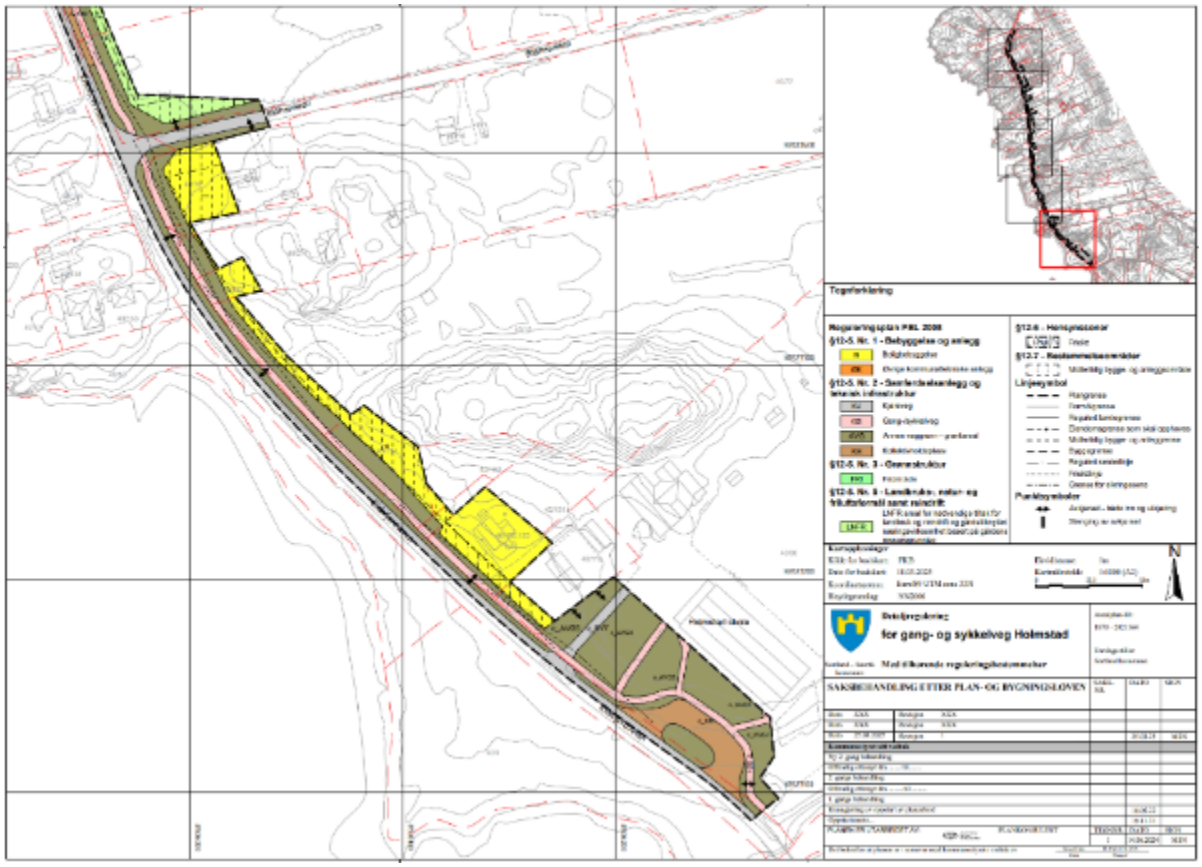
Figur 59 Kartblad 4 inneholder sprett boligbebyggelse som ligger tett inntil Fylkesvegen, Eidsfjordveien.



Figur 60 Kartblad 3 har et mer landlig preg med lite bebyggelse og nærhet til havet samt veg opp til Indre Eidsfjord kirke.



Figur 61 Kartblad 2 har sprett bebyggelse, nærhet til havet, bussholdeplasser og fylkesveg 7682 til Sortland.



Figur 62 Kartblad 1 inneholder en nærhet til sjøen og en av de viktigste målepunktene, skole og idrettsanlegg.

6.7 Reguleringsformål

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

Formål	**Areal (daa)**
§12-5. Nr.1 – Bebyggelse og anlegg	
1110- Boligbebyggelse (10)	20,2
1560 – Øvrige kommunaltekniske anlegg	0,9
Sum areal denne kategorien:	*21,1*
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2011 – Kjøreveg (6)	7,1
2015 – Gang-/sykkelveg (3)	6,7
2019 – Annen veggrunn – grøntareal (30)	15,0
2073- Kollektivholdeplass (4)	1,4
Sum areal denne kategorien:	*30,2*
§12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur	
3040 - Friområde	0,03
Sum areal denne kategorien:	*0.03*
§12-5. Nr. 4 – Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift	
5100- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5)	3,6
Sum areal denne kategorien:	**3,6**
Totalt alle kategorier	*54,9*

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

- Kjøreveg, f_KV1 – f_KV3, f_KV6. o_KV4, o_KV7
- Gang-/ og sykkelveg/ fortau/ plattform, o_GS1 – o_GS3
- Annen veggrunn – grøntareal, o_AVG1 – o_AVG12
- Kollektivholdeplass, o_KH1 – o_KH4

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

- LNFR formål

Hensynssoner (pbl § 12-6)
- Frisiktsoner, H140

Områdebestemmelser (pbl § 12-7 nr. 1)
- Bestemmelsesområder midlertidig anlegg og riggområder #1

6.8 Stedets karakter og landskap

Med en 3,5 m bred gang og sykkelveg kommer gatens karakter til å endres. Fra å være en smal veg på landet kommer veganlegget til å oppleves som større. Den grønne grøften/ rabatten mellom GS-veg og kjørevegen er viktig tiltak for å redusere opplevelsen av en brett veganlegg. I tilknytning til bebyggelse og skogsområde blir en del større trær fjernet. Med en ny beplantning av sideterrenget og ved bebyggelsen kommer den nye vegen til å bli en mer integrert del av landskapet.

En stor positiv endring av dagens situasjon blir at Holmstad kommer til å kunne oppleves av gående og syklende, samt at mennesker får en mulighet å reise uten å bruke bilen. Gang og sykkelbanen kommer også å bli et møtested for de som bor i området. Sykkeltursisen får også et nytt tilbud i området.



Figur 63 Med ny GS-veg blir det bedre muligheter til å oppleve tettstedet Holmstad og landskapet. Gående og syklende er også med å skape liv, bevegelse og tilgjengelighet i landskapet.

6.9 Kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljø

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. Kulturmyndigheten har ikke formidlet noe informasjon i saken.



Figur.64 Når ny GS-veg blir anlagt skapes bedre sikt langs vegen, men også brattere sideterreng som skall dekkes med naturlig revegetering (foto Leonard Brunke.

6.10 Naturmangfold og naturverdier

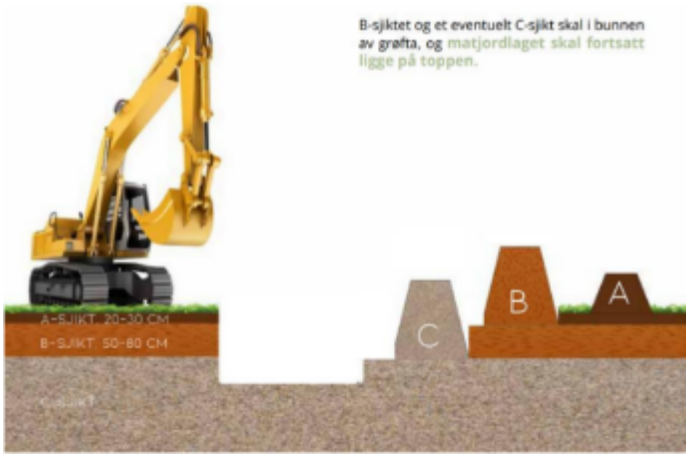
En utbygging av gang- og sykkelvegen skjer på bekostning av grøntareal i dagens situasjon, Det området som blir mest berørt er den vestre delen av Rypkjerrhaugen. Kupert bergterreng med løvskogsdekke rammes av terrenginngrepet når ny GS-veg bygges. Tiltaket skaper også bedre siktforhold, samt utstakete bergskjæringer. Grøfteskråninger tilsåes, og overgangen til naturlig terreng blir det brukes naturlig revegetering fra området. Toppjorden mellomlagres i inntil maks 2m høye ranker parallelt med vegen.



Figur 65. I denne svingen er det i dag dårlig sikt og bratte grøfter. Med ny GS-veg blir trafikksikkerheten mye bedre. (foto Leonard Brunke

6.11 Jordbruk

Mellom bebyggelsen langs fylkesvegen finnes det mindre åker og beitearealer som blir berørt av tiltaket. Det er i hovedsak kantsoner og fragmenterte deler som blir berørt. Jordmasser som blir fjernet legges tilbake på tilgrensende jordbruksarealer som i planen er markert som anleggsbelte. På flere plasser utbedres veggrøfter og dermed også dreneringen av tilgrensende åkerarealer.



Figur 66 Skjematisk tegning viser avtaking av matjord. Der de ulike sjiktene legges opp i hver sin ranke før tilbakelegging.(NLR Vest)

De ulike typene jord A-sjikt 30cm, det som brukes aktivt ved produksjon av grøder. B-sjikt er plasser under A-sjiktet, 50-80cm, og fungerer som vann- og næringsreserve for de grøder som dyrkes. De

Ulike typene av jord som skal flyttes skal holdes adskilt i ranker i ytterkant av anleggsbeltet eller transporteres til tilgrensende jordbruksmark for endelig utlegging. Vegetasjonsdekket (fra naturområder), matjord og undergrunns jord må holdes adskilt i mellomlagringsperioden. På landbruksareal kan det noen steder være at matjord bør skaves av og mellomlagres i ranker.

Ved riktig håndtering av matjord og jord nær bebyggelse skal 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 undergrunns jord framfor matjord. Tiltak for bekjempelse av ugras og fremmede arter innarbeides i byggeplan. Det bør utarbeides en rigg- og marksikringsplan og prosjektet må ha dialog med eier/bruker av landbruksarealene i forhold til massehåndtering.



Figur 67. A og B jord skal mellomlagres i ranker og legges ut på tilgrensende areal innenfor anleggsbeltet og i samarbeid med grunneiere. I ferdig anlegg skal tilgrensende jordbruksmark være lik opprinnelig eller med bedre kvalitet (foto Leonard Brunke.

6.12 Grunnforhold

Med tiltaket skapes mer kontrollerte løsninger for overvannshåndtering når nye grøfter, kummer og drensledninger blir anlagt. De ulike løsningene blir utarbeidet med utgangspunkt i at dagens fylkesveg ikke skal endres. Det som har vært et viktig utgangspunkt i arbeidet med planen er at dagens tilstand for eksisterende veg ikke skal blir dårligere. Med utgangspunkt i grunnundersøkelsen som er gjort er det gode forutsetninger for at grunnarbeider er gjennomførbare uten store tiltak.

6.13 Trafikkforhold og trafikksikkerhet

Planforslaget legger opp til at flere kan gå og sykle i Holmstad langs Fv7636 og komme seg sikkert hjem og til skolen uten å bli kjørt med bil. Med et nytt tilbud til de gående langs fylkesvegen samt en oppgradering av bussholdeplassene skapes et attraktivt kollektivsystem. Planen tilrettelegger for en økt tilgjengelighet til turområder, idrettsanlegg og strandområder.

Planforslaget legger opp til at alle innbyggere, barn og unge kan ferdes langs Fv7636 på en trygg og godt tilrettelagt gang- og sykkelveg som skal være oversiktlig og sikker.



Figur 68. Det blir med en ny GS- veg enklere å komme ut til havet i området (foto Leonard Brunke).

6.14 Nærmiljø og friluftsliv

Den nye GS-vegen kobler sammen viktige stisystem og har store positive konsekvenser for tettstedet Holmstad og for alle myke trafikanter. Men dette tilbudet blir det enklere å komme til ulike plasser i Holmstad for alle aldersgrupper. Vegen blir mer trafikksikker.

6.15 Universell utforming

Gående, syklende, barn og eldre får med tiltaket en helt ny mulighet som ikke finnes i dag. Dermed blir også den universelle utformingen forbedret når det blir mulig å bevege seg langs fylkesvegen. Bussholdeplasser blir på østsiden opparbeidet med kantsteins vis på 18cm og universell utforming.

6.16 Miljøforhold støy og luftforurensning

Den nye GS-vegen kommer ikke til å skape mer støy eller forurensning, men bedre muligheter til å gå og sykle og dermed reduseres bilbruken og forurensningen.

6.17 Trafikkavvikling

I anleggsperioden vil trafikken bli påvirket. Et forsvarlig tilbud til alle trafikantgrupper skal opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Det kan tillates korte perioder med stenging av fylkesvegen så lenge dette ikke er til fare for liv og helse. Adkomster til boligeiendommer og landbruksarealer skal sikres i anleggsperioden gjennom en trafikkavviklingsplan for anleggsfasen.

En sikker ferdsel for gående og syklende til og fra busser, barnehage og skolen mm under anleggsperioden er sikret i planbestemmelsene. Det skal i byggeplan utarbeides en godkjent plan for myke trafikanter i anleggsperioden.

7 Konsekvensutredning

Sortland kommune har vurdert tiltaket etter forskrift om konsekvensutredninger. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens §8a); planer og tiltak som skal konsekvens utredes hvis de kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn. Det vil heller ikke forekomme planprogram og melding.

Det planlagte tiltaket er vurdert til at ikke få vesentlig virkning for miljø eller samfunn etter kriterier i §10 annet ledd, bokstav b og er derfor vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

8 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives

8.1 Framkommelighet og trafikksikkerhet

Planforslaget legger til rette for bedre definerte avkjørsler og busslommer, samt skille mellom biltrafikk og gående/syklende. Gang- og sykkelvegen fører også til at det totale veganlegget får en bedre funksjon og følgelig forbedres sikt gjennom svingene. Dette vil gi bedre fremkommelighet og vil ha en positiv effekt på trafikksikkerheten spesielt for fotgjengere og syklister, men også for bilister. Standarden på fylkesvegen endres ikke og tiltaket vil derfor ikke resultere i økt trafikk eller hastighet.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Tiltaket vil tilføre samfunnet økte verdier i form av bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. 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.

Med tiltaket skapes på østsiden bussholdeplasser med universell utforming og dermed en oppgradering av kollektivsystemet. En løsning der flere kan velger å ta bussen er bærekraftig og positivt for miljøet.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Ingen omklassifisering av trafikksystemet eller fartsendring.

8.4 Boliger

Langs strekningen ligger det en del bygninger nært vegen. For enkelte eiendommer vil tiltaket føre til at gang- og sykkelvegen kommer nært bebyggelsen. I de trangeste situasjonene er bredden på grøft mellom veg og gang-/sykkelveg redusert, for å minimere inngrep og beslag av privat eiendom.

8.5 Gang- og sykkeltrafikk

Tiltaket bedrer forholdene for gående og syklende betraktelig. Det vil spesielt gi elever ved Holmstad skole og foreldre med barn i Eidsfjord barnehage en mer trafikksikker veg til skole/barnehage. Tiltaket har også store positive konsekvenser for den lokale, ikke bilbaserte, infrastrukturen ved Holmstad. I tillegg er det innregulert snarveger som skaper god tilgjengelighet for de som bor på vestsiden og de som skal ut til kysten og havet. Se kapittel 6.

8.6 Byggegrenser

Byggegrenser innenfor planområdet styres av vegloven i tillegg har detaljreguleringsplanen nye byggegrenser der det er regulert boligformål. På denne måten sikres gode siktforhold, og reduksjon av framtida konflikter.

8.7 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for kollektivtrafikken med oppgraderte busslommer på østsiden og vil gjøre dette tilbudet mer attraktivt og trafikksikkert.



Figur 69 Holdeplass ved Holmstad skole og holdeplass regulert for kantstopp/busslomme.

8.8 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. Skolebarna vil få en tryggere skoleveg og for hvert barn som går eller sykler i stedet for å bli kjørt til skolen, reduserer mengden trafikk og er bra før miljøet. 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 vil da kunne tilby en langt mer attraktiv tur en dagens vegkant. Det vil bli et godt tilbud for fastboende, og også for de som sykler igjennom området. Tiltaket kan anses som en begynnelse og en brikke i et større GS-veg-nettverk. Dette er også positivt med tanke på framtida sykkelturisme.

Landskapsplan sikrer en god kvalitet og opplevelse av anlegget, men øker også verdien for hele området.

8.9 Naturmangfold

Påvirkning på naturareal vil bli liten, da planen/ tiltaket gjelder ny gang- og sykkelveg langs eksisterende veg.

Selv om det ikke er registrert skadelige fremmede arter på strekningen, skal matjord som må bort fra byggegrunn benyttes i nærområdet. Dette med bakgrunn i å eliminere usikkerheten for spredning.

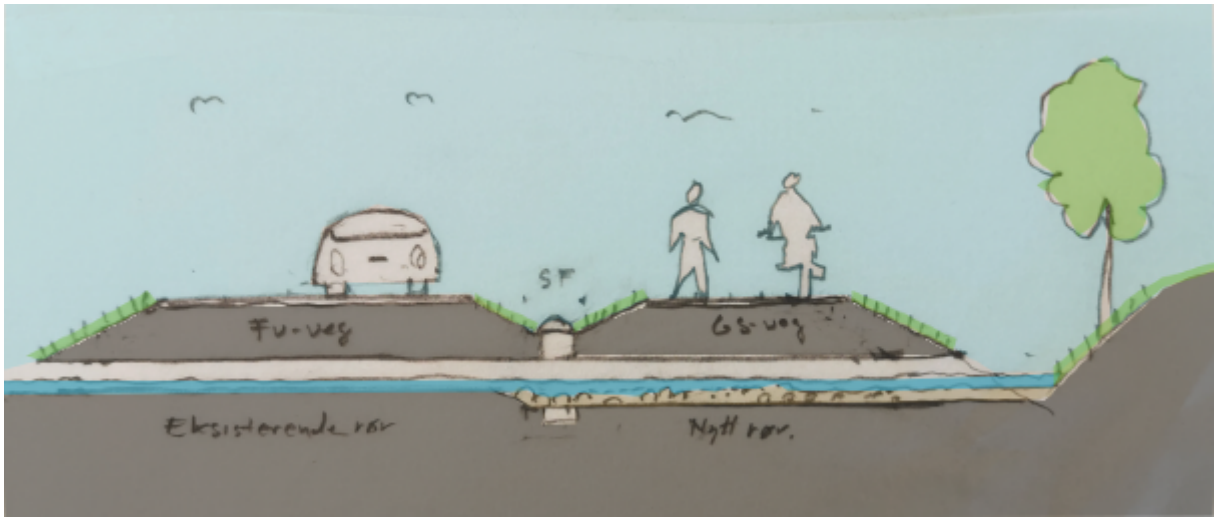
Prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt. Det skall i byggeplan brukes naturlig stedstilpasset vegetasjon i det nye anlegget samt foretas en registrering av forekomst av fremmende arter og en tiltaksplan.

Selv om det ikke er registrert viktige naturverdier i planområdet, skal hensyn til vassdrag og grøfter alltid ivaretatt. Hensyn til vassdrag er viktig for naturmangfold generelt og spesielt for vannlevende arter. Arealet som blir berørt ligger i hovedsak nært dagens trafikkerte fylkesveg og i nærheten av tett og spredt bebyggelse og som har ingen eller ringa naturverdi.

8.10 Vann og vassdrag

De bekkene som er innenfor planen og krysser fylkesveg, er gravde grøfter og er en del av dreneringssystemet i jordbruket. En av disse leder fram til Aurtjønna, som er et mindre vann, 12.000m2 stort, men som i lange perioder er tørr uten vann.

Men uansett dersom de er naturlige, har de en viktig funksjon for naturen og artsmangfoldene og bør utformes slik at ikke hindrer framtida fiskevandring og naturlig biotopsutvikling. Det bør brukes en løsning der innløpet til stikkrenner plasseres tilstrekkelig lavt, slik det blir stående vann i røret og fisk har mulighet å komme seg fram der dette er mulig. En økt dimensjon under ny GS-veg skaper muligheter til å lage en naturlig bunn.



Figur 70: Viser bruken av litt større stikkrenne under ny GS-veg.

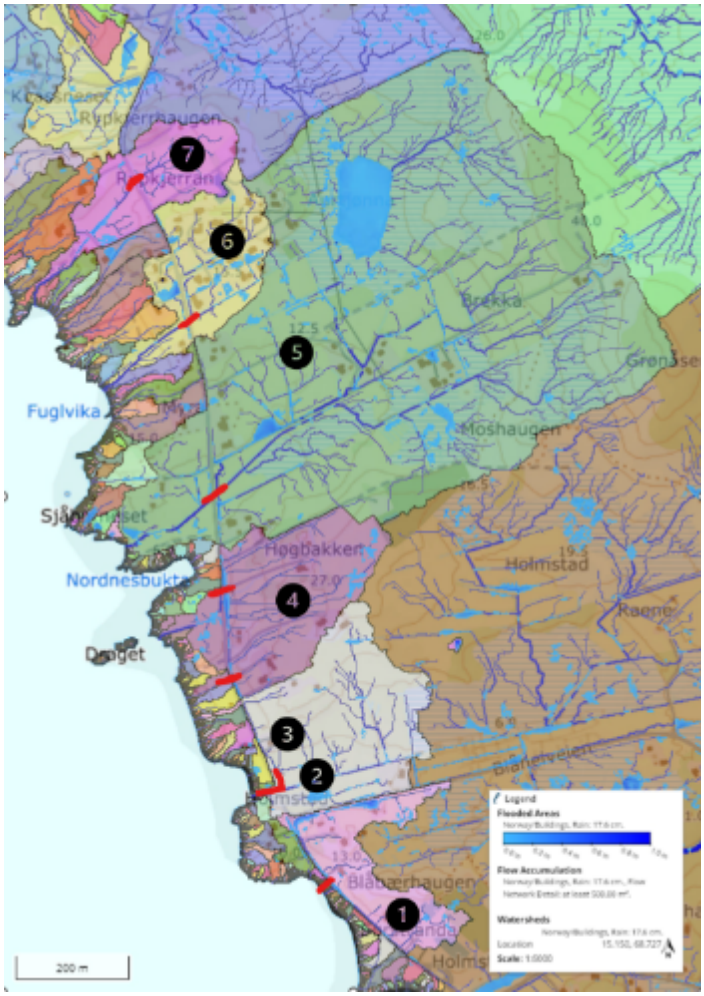
Det er utført en kapasitetsvurdering av eksisterende kulverter og vurdert plassering og videreføring av eksisterende system for overvannshåndtering. Eksisterende vassdrag påvirkes i meget liten grad

når hovedprinsippene for planlagt situasjon er å videreføre dagens overvannshåndtering ved å forlenge eksisterende kulverter under ny gang- og sykkelvei og reetablere sidegrøfter mot sideterrenget, som en åpen drensløsning.

Ved noen steder langs fylkesveien vil det ikke være mulig å etablere dype sidegrøfter som følge av at eiendommer eller andre arealer kommer for tett på. I de tilfellene skal det etableres en lukket drensløsning som forbindes med de åpne løsningene. Alt overvann skal ledes til kulvertene som er eneste utløp til resipienten.

Mellom gang- og sykkelvegen skal det etableres en siderabatt. Bredden på denne varierer noe gjennom traséen. Men det skal etableres åpen drensløsning der det er plass til det, og lukket drensløsning der utformingen av siderabatten krever det. Drenssystemet i siderabatten skal også ledes til kulvert og tilkobles disse.

Kulvert 1: Forlenges med samme fall og dimensjon.
Kulvert 2: Forlenges og tilpasses grøft. Vurdere å øke dimensjonen.
Kulvert 3: Lite til ingen funksjon. Vurdere om flytting av inntak er hensiktsmessig.
Kulvert 4: Forlenges med samme fall, øke dimensjon.
Kulvert 5: Forlenges, vurdere å øke dimensjon. (Vurder økt naturlig dimensjon.)
Kulvert 6: Forlenges med samme fall og dimensjon. (Vurder økt naturlig dimensjon.)
Kulvert 7: Forlenges med samme fall og dimensjon.



Figur 71 Viser nedbørfelt langs prosjektet og plassering av eksisterende stikkrenner.

8.11 Kulturmiljø

Det er ingen bygninger eller kulturmiljø av historisk verdi innenfor planområdet. Blir det oppdaget noen kulturminner under anleggsperioden vil det bli varslet.

8.12 Landskap

Landskapsbildet vil i stort sett bli uendret med utgangspunkt i at det er de store landskaps elementene (fjell, hav og vann) som er dominerende.

I en mindre skala vil noen trerekker langs vegen forsvinne, og selve veganlegget vil bli bredere og et mer dominerende element i landskapet. Det er positivt at flere kan bevege seg sikkert og trygt som gåene og syklende. Dette skaper liv og øker menneskelig kontakt med landskapet.

Med ny planting av trær og busker får eksisterende bebyggelse en god skjerming, og med nye trær i ytterkant av ny GS-veg gir anlegget et godt estetisk uttrykk. Trær og vegetasjon gir også god skjerming fra vær og vind og oppleves som et positivt innslag i gatebildet.

8.13 Naturressurser og

Landbruksaktiviteten blir påvirket av forslag til ny veg og midlertidige deponiområder. LNFR som blir påvirket oppgår til 3,6 daa.

Avbøtende tiltak

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

På flere plasser er jordbruksarealene relativt bløte, og kommer med nye grøfter og drenerende systemer til å få en bedre etter situasjon med bedre dyrkingsforhold.

Overskudd av egnede masser (jordbruksjord og undergrunns jord) søkes gitt til landbruksområder nær anleggsområdet, som har behov for å bygge jordsmonn. Jordbruksjord A, B og undergrunns jord legges opp i ulike ranker som etterpå planeres ut av prosjektet eller jordbruker.

Målet er at landbruksdriften skal kunne gjenopptas etter avsluttet anlegg. Dette detaljeres i byggeplan, med massehåndteringsplan og YM-plan. Dette er også sikret i detaljreguleringsbestemmelser.

8.14 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 Holmstad skole og Kvassneset. Det foreslås ingen støytiltak.

8.15 Masse- og håndtering av matjord

På store deler av strekningen er det satt av et ekstra, 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. I henhold til grunnundersøkelser er det ikke store mengder myr i området. Overskuddsmasser planeres ut i sidearealer og gir et tykkere jordlag og forbedring av disse arealer.

Mengdeberegning av teknisk plan som grunnlag for planforslaget tilsier berg- og morenemasser fra bla Rypkjerrhaugen kan brukes ved grovplanering i anlegget og undergrunnsjord brukes ved tildekking av vegskråninger. Areal med nytt asfalts dekke er beregnet til 5.900m2 (350m3), bærelag 1200m3 og forsterkningslag 1700m3

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.

8.16 Tekniske anlegg Høyspent- / lavspentledninger/ vann/ avløp

Beliggenhet av teknisk anlegg må avklares i byggeplanen. Planen gir mulighet til å legge luftledninger i bakken, sammen med ny belysning for anlegget. Dette må gjøres som en del av byggeplan og anleggsgjennomføringen.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

9.1 Bakgrunn

Det skal utarbeides en reguleringsplan som legger grunnlaget for bygging av en gang og sykkelveg langs strekningen. Planens ambisjon er å sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende. Det er ingen tilbud for myke trafikanter langs strekningen i dag. Myke trafikanter ferdes langs kjørevegen.

Målet med arbeidet er å gi et trafikksikkert tilbud til gående og syklende langs fv. 7636 og at ferdsel skal oppleves trygt.

I Plan- og bygningsloven §4-3 stilles det krav om å gjennomføre ROS-analyse i planarbeidet.

Risiko er et uttrykk for kombinasjonen av sannsynligheten for, og konsekvensene av, en gitt hendelse. Sårbarhet er et utrykk for den evne et system har til å motstå virkningene av en gitt hendelse og til å gjenoppta sin opprinnelige tilstand eller funksjon etter hendelsen.

9.2 Metode

ROS-analysen er forenklet noe og anleggsfasen er i liten grad vurdert i detalj. I anleggsperioden er det egne krav til at det gjennomføres SHA-plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø og ytre miljøplan (YM-plan), sikker-jobb-analyser, samt risikovurdering i byggeplanfase hvor det brukes RISKEN. RISKEN er SVV's verktøy for å utføre overordnede risikovurderinger i henhold til kravene i byggherreforskriften.

Metoden i denne ROS-analysen støtter seg på Håndbok V712. Håndbok V712 viser en metodikk som bygger på DSBs veiledere og skal bidra til at generelle krav i lovverket og Statens vegvesens kvalitetssystem følges DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) 2014, 2016 og 2017.

Risikoidentifisering:
Risiko- og fareidentifiseringen har avdekket hvilke uønskede hendelser eller farer den planlagte utbyggingen kan være utsatt for eller utsette omgivelsen for. Det skal vurderes både hva i omgivelsene som kan påvirke den planlagte utbyggingen, og hvordan den planlagte utbyggingen påvirker omgivelsene. Fokus i risikoarbeid bør være hendelser med konsekvenser for Liv/helse, Framkommelighet og Miljø.

Risikoanalyse:
Risikoanalysen har vurdert de identifiserte farene eller uønskede hendelsene med tanke på sannsynlighet og konsekvens.

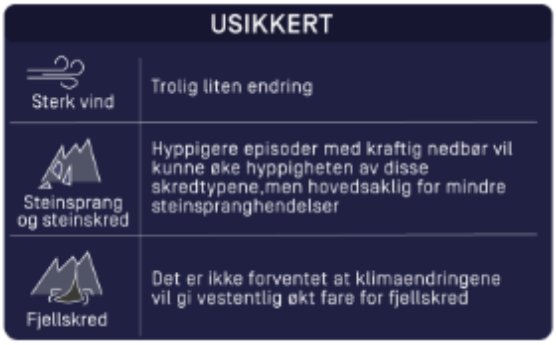
9.3 Samfunnssikkerhet og klimaendringer

Klimaprofil for Nordland er innhentet fra Norsk klimasenter (www.klimaservicesenter.no) og er vist nedenfor. Viktige samfunnstema som utmerker seg, er vær og klimarelaterte og da i hovedsak stormflo og flomsituasjoner. Utarbeidet VA-notat og analyser fra NVE viser at vegen er plassert tilstrekkelig høyt i terrenget og rammes derfor ikke av stormflo og flom. Oversvømmelse ikke er problematisk da resipienten er nært planområdet og eksisterende stikkrenner har tilstrekkelig kapasitet.





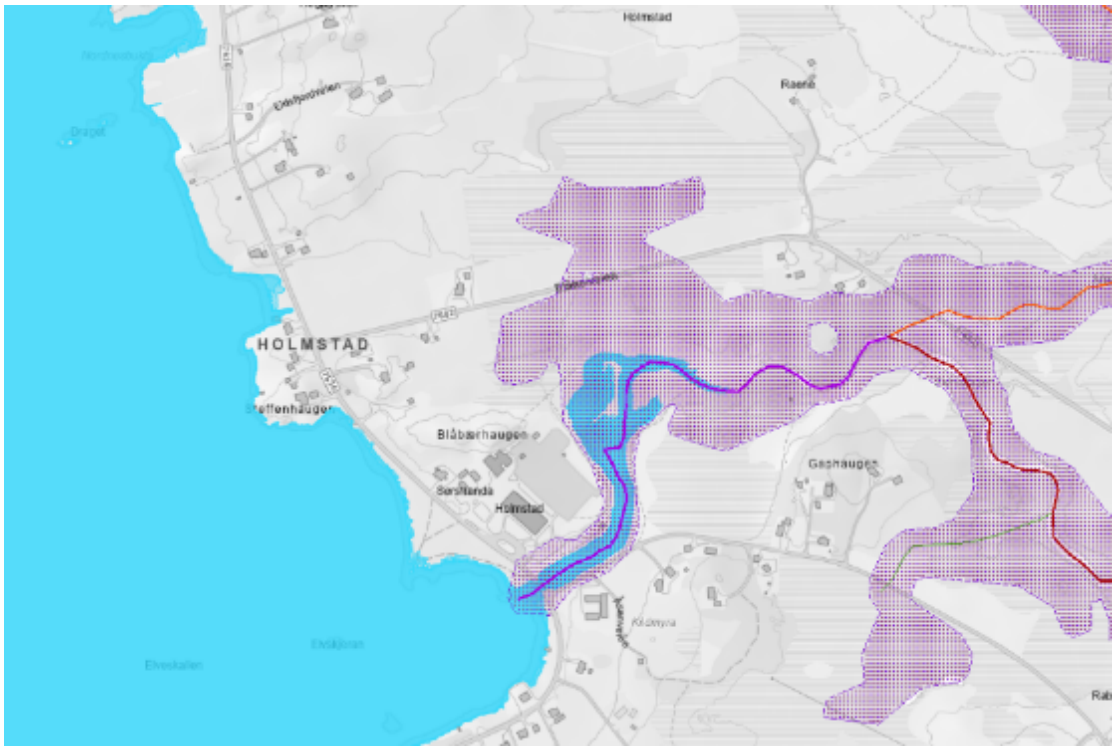




Havnivåendring og stormflo i området ved Sortland i sikkerhetsklasse 2 (TEK10/17) med klimapåslag, over NN2000 er sat til 268cm og avrundet til 270cm (https://www.kartverket.no/sehavniva).



Figur 72. Havnivåstigning for Holmstad for år 2090 er satt til 74cm (Kartverket), og kartet viser 1000 års stormflo og at eksiterende fylkesveg ikke flommes over. Elven ved Holmstad skole ligger utenfor planområdet.



Figur73. NVEs flomaktsomhetskart. Elven ved Holmstad skole ligger utenfor planområdet.

9.4 Risikoidentifisering og analyse

Som bakgrunn for risikoidentifisering er kjente data fra ulike databaser innhentet. Dette gjelder data fra NVE om naturfare (https://atlas.nve.no), miljøstatus fra miljødirektoratet (https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm), DSB om infrastruktur og sårbare objekter (https://kart.dsb.no/) og fra vegvesenet om trafikkulykker og værutsatt veg (https://vegkart.atlas.vegvesen.no).

I planarbeidet er det gjort en analyse og registeringer av dagens trafikksikkerhets situasjon som danner grunnlag for vurderingene og valgte løsning i planen.

- Geoteknisk grunnundersøkelse
- VA-rapporter

Tiltaket er i et trafikksikkerhetstiltak som skal øke sikkerheten for myke trafikanter som i dag ikke har et sikkert tilbud på stekningen. Eksiterende veg påvirkes derfor ikke negativt av tiltaket. Med trafikkseparering for myke trafikanter reduseres risikoen for ulykker og den nye GS-vegen skaper en mye sikrere framkommelighet for trafikken.

9.41 Sannsynlighet

Med sannsynlighet menes hvor trolig det er at hendelsen vil inntreffe. For mange hendelser er det vanskelig å angi statistisk hyppighet, særlig gjelder dette endringer i hyppighet som følge av klimaendringer eller hendelser som forekommer svært sjeldent.

9.42 Konsekvens

Konsekvensgraderingen skal skalere størrelsen eller omfanget av følgene eller konsekvensene av en uønsket hendelse. Omfanget vil variere fra små til store konsekvenser, og må inkludere effekten av skadereduserende tiltak som finnes i eksisterende og planlagt ny utbygging. Faktisk konsekvens eller omfang av en hendelse vil ofte være vanskelig å fastslå eksakt.

Tiltaket har kun positiv konsekvenser for liv/helse, miljøet og framkommeligheten. Med en sikker løsning for myke trafikanter minsker risikoen for drepte og skadde. Risikoen for ulykker med kjøretøy og transporter på eksisterende veg reduseres betraktelig når myke trafikanter får et eget og sikkert tilbud. Framkommelighet og sikkerheten for kjørende på fylkesvegen øker også når myke trafikanter ikke oppholder seg på kjørebanen. I tillegg kan ny GS-veg brukes til omkjøring ved en akutt ulykke/hindring av trafikken på fylkesvegen og bedrer framkommeligheten for alle trafikantgrupper.

Konsekvensgrad Konsekvenstype	Små	Middels	Store
Liv/helse	Ulykke uten noen drepte eller alvorlig skadde	Ulykke med noen drepte eller alvorlig skadde	Ulykke med mange drepte eller alvorlig skadde
Miljøskader	Liten lokal skade uten særlige konsekvenser	Alvorlig skade med konsekvenser som vil ta noe tid å rette opp	Omfattende/alvorlig skade med konsekvenser som vil ta lang tid å rette opp
Framkommelighet	Åpen veg, men redusert framkommelighet, ingen konsekvenser for samfunnet	Stengt veg i lengre periode og lang/dårlig omkjøring, lokale konsekvenser for samfunnet	Stengt veg i veldig lang tid, lang/dårlig omkjøring, nasjonale konsekvenser for samfunnet

9.43 Usikkerhet

I enhver ROS-analyse vil det være større eller mindre grad av usikkerhet. Både sannsynlighet og konsekvens kan være vanskelig å fastslå. Dette kan skyldes mangel på historiske erfaringer, usikkerhet, omkring effekten av eksisterende årsaks reduserende eller skade reduserende tiltak. Det kan også skyldes manglende kompetanse i analysegruppen, eller kunnskap som ikke var tilgjengelig når analysen ble gjennomført. Usikkerhet kan også bunne i faglig uenighet innad i analysegruppen.

Usikkerhet behøver ikke være negativt. Det som på overordnet nivå pekes på som mulig alvorlig men usikker risiko kan, i senere plannivåer eller i utførelsesfasen vise seg å være en mye lavere risiko enn først antatt. Det er viktig at slik usikkerhet blir tydeliggjort både i gjennomføringen, men også i presentasjonen av ROS-analysen, slik at dette kan fanges opp og igjen vurderes i senere faser av den planlagte utbyggingen, når ny kunnskap foreligger.

9.5 Risikobilde

Til slutt i risikoidentifiseringen sammenstilles vurderinger av sannsynlighet og konsekvens av de mulige uønskede hendelsene som er vurdert. Resultater fra risiko- og sårbarhetsanalyser blir illustrert ved brukt av risikomatriser

Følgende sjekkliste er utarbeidet for vurdering av risiko og sårbarhet:

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
Natur-, klima og miljøforhold – Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:					

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
1. Masseras /skred	Nei	-	-	-	Topografien i området er relativt flatt, og det er foretatt grunnboringer som dokumenterer at det er stabil grunn.
2. Snø / isras	Nei	-	-	-	Ligger nært kysten og det er ikke registrer store værproblemer. Finnes ikke registret i fare- og aktsomhet kart hos NVE.
3. Flomras	Nei	-	-	-	Planområdet er relativt flatt og er ikke registrert som flomutsatt hos NVE
4. Elveflom (Ikke med på plan men i tilknytning til plan)	Ja	-3	-2	Ja	Det finnes ikke noen elv innom planområdet. Elven sør for Skolen i Holmstad er plassert utenom planområdet. Ved en flomsituasjon er blir Fylkesvegen sørfra stengt.
5. Tidevannsflom/ havnivåstigning	Ja	-3	-1	Nei	Dette kan være et aktuelt tema men det er ikke registret noen potensiell fare i Statens kart verk og i NVE innenfor planområdet.
6. Radongass	Nei	-	-	-	Det er ikke relevant for tiltaket og det er ikke registrert noe Radon på NGUs aktsomhetskart.
7. Vind	Ja	-3	-1	-Nei	Området ligger langs kysten og er utsatt for vind. Med tiltaket blir situasjonen mere sikkert og robust da gående og syklende separeres fra biltrafikken. Ved bygging fjernes en del vegetasjon og dette er negativt. I reguleringsplanen med bestemmelser er det planlagt en nyplanting som erstatning for det som blir fjernet.
8. Overvann	Ja	3	1	Nei	Med økt arealer med harde flater øker mengdene overvann. Overvann på fylkesvegen rinner i dag til terreng,

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
					men blir i ny løsning kanalisert til en grøft mellom eksisterende kjøreveg og ny GS-veg. **Tiltak:** Vegen har variert lengdefall som tilser at avrenningen er god. Med nye avskjærende grøfter langs GS-vegen og en felles grøft med kombinert drensledning og ny grøft langs vegen får framtida bedre drenering enn dagens. Eksisterende stikkrenner er kapasitetsberegnet og har tilstrekkelig kapasitet.
9. Nedbør	Ja	3	1	Nei	Med tilstrekkelig god kapasitet for stikkrenner og nye grøfter, og med ny drensledning og drenerende masser i grøfterabatten, sikres en effektiv drenering av håndtering avvann fra idearealer og overflatevann. Med en kombinasjon av åpent og lukket overvannsystem er løsningen robust og funksjonell i forhold til dagens løsning.
10. Skog- og gressbrann	Nei				Er ikke så relevant, men med en løsning med bedre grøfter og ny GS-veg blir området tryggere i forhold til brannspreding då vegen blir en bedre brannbarriere.
11. Sårbar flora	Nei				Det er ingen utvalgte naturtyper/prioriterte arter innenfor planområdet (jf. naturmangfoldloven §§23 og 52), eller i influensområdet som planen er ment å ivareta (KILDE: Miljødirektoratet)

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
12. Sårbar fauna - fisk	Ja	1	1	Nei	Det er registrert arter som er truet eller sårbar, i kategori CR, EN, VU i Norsk Rødliste 2010 etter artskart sine databaser. Dette er bl.a. grønnfink, horndykker, hettemåke og storspove (KILDE: Miljødirektoratet). Blir ikke direkte berør at tiltaket, men skal sikres i byggeplan.
13. Naturvernområder	Nei				Ikke relevant
14. Vassdragsområder	Nei				Berører ikke direkte vassdragsområder, men skal sikres i byggeplan i henhold til VA-notat
15. Fornminner	Nei				Ikke relevant. Finnes ikke i planområdet.
16. Kulturminner	Ja	1	2/3	Ja	Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner, men det er SEFRAK-registrerte boliger/bygninger langs planområdet (KILDE: Miljødirektoratet). En grunnmur blir berørt.
Bygde omgivelser – Kan tiltak i planen få virkninger for:					
17. Veg, bru, kollektivtransport	Ja			nei	Dagens fylkesveg blir ikke direkte berørt, men ny GS-veg er et tiltak som skaper en siker ferdsel for myke trafikanter. Kollektivholdeplasser på østsiden av vegen blir regulert som en del av GS-systemet. Det må sikres gode kollektivtransporter i anleggsperioden. Det utarbeides som en del av byggeplan.
18. Havn, kaianlegg	Nei				Ikke relevant
19. Sykehus, omsorgsinstitusjon	Nei				Ikke relevant
20. Skole barnehage	Nei				Blir bedre, Utfordringer i anleggsfasen er sikret i planbestemmelser

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
21. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Nei				Blir bedre når myke trafikanter får et eget tilbud. Utfordringer i anleggsfasen er sikret i planbestemmelser
22. Brannslukningsvann	Nei				Sikres i planbestemmelser
23. Kraftforsyning	Nei				Anleggsfasen ledningssanering
24. Vannforsyning	Nei				Del av byggeplan Finnes ikke på kart, Private vannledninger
25. Forsvarsområde	Nei				Ikke relevant
26. Rekreasjonsområder	Ja	3	1	Ja	Lekeområder i strandområdene blir mer tilgjengelig og kan gi økt slitasje. Rypkjerrhaugen blir berørt med tiltak i sideterreng.
Forurensningskilder – Berøres planområdet av:					
27. Akutt forurensing	Nei				Ikke relevant
28. Permanent forurensing	Nei				Ikke relevant
29. Støv og støy; industri	Nei				Ikke relevant
30. Støv og støy; trafikk	Nei				Tiltaket er et trafikksikkerhetstiltak og resulterer ikke i økt trafikk, men kan hjelpe til å minske den lokale biltrafikken.
31. Støy; andre kilder	Nei?				Ikke relevant
32. Forurenset grunn	Nei				Ikke relevant
33. Høyspentlinje	Nei				Ikke relevant
34. Risikofylt industri	Nei				Ikke relevant
35. Avfallsbehandling	Nei				Ikke relevant
36. Oljekatastrofeområde	Nei				Ikke relevant
Forurensing – Medfører tiltak i planen:					
37. Fare for akutt forurensing	Nei				Under anleggsfasen er det økt aktivitet med anleggsmaskiner som kan være en øke risiko. Dette handteres i SHA- og YM-plan.
38. Støy og støv fra trafikk	Nei				Sikres med SHA og YM-planer under anleggsfasen. Ettersituasjonen blir bedre for gående og syklende, da disse kan ferdes på egen trase lengre bort fra biltrafikken.
39. Støy og støv fra andre kilder	Nei				Ikke relevant.

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
40. Forurensing av sjø	Ja	1	1	Nei	Overvannsystemet blir oppgradert og mer effektivt og kan transportere en evt. forurensning raskere til havet. Risikoen for ulykker blir mindre, og havet er en stor resipient.
41. Risikofylt industri	Nei				Finnes ikke industri i området.
Transport - Er det risiko for:					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				Det er en økende tungtransportandel innen betongindustri innenfor planområdet. Når myke trafikanter får et eget tilbud øker trafikksikkerheten på strekningen.
43. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet	Nei				Vegen er smal og har ikke direkte omkjøringsalternativ. Med et nytt GS tilbud er det i akutte situasjoner mulig å benytte ny GS veg.
44. Ulykke i av- og påkjørsler	Ja	1	1	Nei	Etablering av ny GS-veg gir et ryddigere trafikkbilde og kan være med å skape en bedre situasjon. Flere avkjørsler får en bedre og mer trafikksikker utforming enn de har i dag.
45. Ulykker med gående - syklende	Ja	1	1	Nei	Etter tiltaket er iverksatt får de myke trafikantgruppene et mye mer trafikksikkert tilbud. Forholdet for gående og syklende i anleggsperioden kan være utfordrende, men reguleres i planbestemmelsene og med trafikkavviklingsplaner, SHA og YM- planer i byggeplan.
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja			Nei	Før anleggsarbeider begynner skal det utarbeides en YM- plan, SHA-plan og en

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko ja/nei	Kommentar
					trafikavviklingsplan. Nødetatene er i til enhver tid sikret adkomst gjennom planbestemmelsene.
Andre forhold - Risiko knyttet til tiltak og omgivelser:					
47. Fare for terror/sabotasje	Nei				Ikke aktuelt
48. Regulerte vannmagasin med usikker is /varierende vannstand	Nei				Ikke aktuelt.
49. Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, sjakter og lignende	Nei				Ikke aktuelt
50. Andre forhold					

9.5.1 Oppsummering med forslag til tiltak

Tema og forhold som skal sikres i prosjektering og anleggsgjennomføring

Elveflom 4.



Figur74. Holmstadelva risikerer å flommes over. Brua er plassert utom planområdet.

Elva sør for Holmstad skole kan rammes av flom. Vegen og brukonstruksjonen ligger utenom plangrensa. Der det er mulig å hensynta ny løsning og terreng til en framtidig heving av ny bru og en ny GG-bru skal dette gjøres. Når ny bru og fortsettelsen på GS-vegen skal reguleres må det regnes med en viss omregulering av overgangen inn i denne planen

10 Gjennomføring

10.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen var lagt ut til offentlig ettersyn xxxxxx 20xx.(plan avd) Grunnerverv vil bli gjennomført etter at Reguleringsplanen er vedtatt. Nytt anslag over kostnadene skal gjennomføres med utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan

10.2 Utbyggingsrekkefølge og trafikkavvikling i anleggsperioden

I byggeperioden kan det bli aktuelt å stenge vegen i korte perioder. For å skille anleggsområdet fra trafikken vil det i byggeperioden være nødvendig å sette ned fartsgrensen, sperre et kjørefelt og benytte lysregulering ved behov. Ved eventuell sprengning må vegen stenges.

Utgangspunktet er at anleggsarbeider ikke skal omfatte fylkesvegen, men det må regnes en økt anleggstrafikk ved inn og utkjøring av material og utstyr. Dette vil bli vurdert som en del av byggeplanen med oppdeling faseplanener faseplaner o i SHA-plan.

10.3 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 dette 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	Tiltaket leder ikke til økt trafikk støy
Vibrasjoner	Kan være aktuelt i ved eventuell sprenging og pigging av fjell i anleggsfasen
Luftforurensning	Tiltaket bør deles opp i ulike faser og etapper.
Forurensning av jord og vann	Vurdering bruken av oppbygging av sedimenteringsdammer og terskler i forbindelse med arbeider med grøfter.
Landskap	Registrering av eksisterende vegetasjon og bevaring av viktig vegetasjon samt planting av ny vegetasjon i henhold til landskapsplaner.
Nærmiljø og friluftsliv	Sikre tilgjengelighet til viktige områder i anleggsfasen og bedre atkomst til disse i ferdig situasjon.
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 det fremmede, skadelige arter. 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 tromsøpalme graves opp og kuttes i vekstpunktet. Det gjøres enkelt med spade tidlig i sesongen.

Vassdrag og strandsone	Arbeidet ved Holmstadelva må skje på en slik måte at avrenning begrenses.
Kulturminne og kulturmiljø	Gammel grunnmur skal dokumenteres før fjerning. Steinen skal anvendes i det nye anlegget. Alt arbeid i urørt terreng kan startes etter klarering fra kulturmiljøenheten.
Naturressurser	Riktig massehåndtering vha. rigg- og marksikringsplan og avtaler med eier/bruker
Energiforbruk	Økt bruk av ny GS- veg kan redusere bruken av bil.
Materialvalg og avfallshåndtering	Det bør utformes en material- og masse håndteringsplan

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

11 Innkomne innspill til planoppstart

Forhåndsuttalelser

Frist for innspill og merknader til planoppstart ble satt til 24.06.2022 Det kom 8 merknader til varsel om planoppstart.

Liste over innkomne forhåndsuttalelser

Innkomne forhåndsuttalelser
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
Fiskeridirektoratet
Sametinget
Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)
Vestall AS
Privatperson (Eirin Nikolaisen, eier av Eidsfjordveien 184 og 188)
Privatperson (Susanne Poulsen)
Grunneiere/interessenter (Kjartan Eilertsen, Harry Nikolaisen, Ann Margareth Pettersen, Odne Støver Andreassen, Ellen Helèn Halvorsen, Roar Nikolaisen, Eirin Johanne Nikolaisen, Grethe Hjelle, Anders Johnsen, Stian Arvid Carlsen, Tom-Erik Stenersen, Ellen Nordanger Andreassen)
Privatperson (Ellen Halvorsen)

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

Dato	Avsender	Oppsummering av merknader	Forslagsstillers kommentar
27.05.2022	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	DSB sender ut et generelt svar, der de påpeker at Statsforvalteren skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaken. Det poengteres også hvilken innsigelseskompetanse DSB har etter plan- og bygningsloven.	*Innspill er tatt til orientering.* *Ny GS veg er plassert langs eksisterende veg og har i ingen eller meget ringe påvirkning.*
31.05.2022	Fiskeridirektoratet	Fiskeridirektoratet sier i sin uttalelse av de ikke kan se at planen har vesentlige konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta og har derfor ingen vesentlige merknader til planforslaget.	*Innspill er tatt til orientering.*
09.06.2022	Sametinget	Sametinget sier i sin uttalelse at de ga i brev av 20.09.21 uttalelse der de ikke kjenner til at det er registrert automatisk fredete samiske kulturminner i det omsøkte området som inngår i reguleringsplanarbeidet og har derfor ingen merknader. Det minnes imidlertid om det generelle aktsomhets- og meldepliktsansvaret. Dette bør komme frem av reguleringsbestemmelsene og det foreslås egen tekst for dette:	*Innspill er tatt til orientering.* *Dette blir sikret i planbestemmelsene.*

Dato	Avsender	Oppsummering av merknader	Forslagsstillers kommentar
		Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme frem gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9.juni 1978 nr.50 om kulturminner (kml.) § 8 andre ledd. Sametinget forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.	
16.06.2022	Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	DMF sier i sin uttalelse at planområdet berører i sør et mindre areal av sand- og grusforekomsten Holmstad 1. Det bør framgå av planen dersom forekomsten blir berørt av det endelige planforslaget. Påvirkninger på forekomsten som følge av tiltak i planen bør vurderes. Utover dette ser ikke DSB at den foreslåtte planen berører bergrettigheter eller masseuttak i drift.	*Innspill er tatt til orientering.* *Forekomsten liten grad berørt av planforslaget og forekomsten her grunn og har begrenset størelae og er plasser ved elva og dagens veg.*
29.06.2022	Nordland Fylkeskommune	Fylkeskommunen er positiv til tiltaket men merker at disse temaene må utredes. 1-Naturresurser, kulturminne og landskap 2-Omdisponering av dyrket jord. 3-Inngrep i 100-metersbelte. 4-Overvannsløsninger bør utbedres. 5- Naturmiljø Rødliste art, 6-Veieier stiller krav om medvirkning, innsyn i plan arbeide. 7-Klimahensyn	*Nordland Fylkeskommunen har vart delaktig i hele planprosessen og er informert om løsninger og har påvirket valte løsning. Dyrkbar jord som blir berørt legges ut på tilgrenset jordbruksareal. En arealeffektiv GS-løsning sammen med en landskapsplan sikrer en god opplevelse og landskapstilpasning. Det er avholdt to folkemøter og tiltaket er koblet til dagens veganlegg. Inngrepene er koblet til dagens veg de inngrepene som allerede finnes og ikke nye landskapsområder. En overvannsrapport sikrer at løsningene er klimatilpasset og framtidsrettet.*
29.06.2022	Statsforvalteren i Nordland	Landbruk. Arealeffektive løsninger med lite tap av jordbruksmark. Lite restarealer. Bruk og handtering av matjord. Klimatilpasning. Digitaliserte plankart	*Innspill er tatt til orientering.* *Konsekvenser av planforslaget er små og tiltak er beskrevne i planen.*
31.05.2022	Vestall AS	Vestall sier i sin uttalelse at der arbeider kommer i konflikt med våre kabler eller luftledninger, er det fordelaktig å bli kontaktet så tidlig som mulig så man sammen kan finne gode og	*Kabler eller luftledninger vil bli ivaretatt i planlegging og plassering av gang- og sykkelveien. Dersom arbeidet kommer i konflikt med kabler eller luftledninger, vil dere bli*

Dato	Avsender	Oppsummering av merknader	Forslagsstillers kommentar
		kostnadseffektive løsninger om noe må flyttes eller endres.	*kontaktet for å finne gode og kostnadseffektive løsninger. Dette må løses i byggeplan og anleggsfasen.*
21.06.2022	Privatperson (Eirin Nikolaisen, eier av Eidsfjordveien 184 og 188)	Eirin sier i sin uttalelse at det ikke er uproblematisk å avstå grunn til gang- og sykkelvei, så lenge man ikke berører del av eiendommer som ligger på oversiden av Eidsfjordveien. Og at endringer som gjøres på sjøsiden av Eidsfjordveien ikke hindrer adkomst med bil til båtstø på 1870-40/5. Vi er skeptiske til at gang- og sykkelveien legges på oversiden av Eidsfjordveien. Trasevalget som er antydet vil føles som et betydelig overgrep og virker unødvendig da det er bedre plass på motsatt side av veien. Kommer ikke dette i konflikt med det nye renseanlegget for kloakk som er etablert på naboeiendom i vest? Er det vurdert andre trafikale tiltak? Jeg ønsker å bli informert så tidlig som mulig om trasevalg i overkant av Eidsfjordveien.	*Innspill er tatt til orientering.*
22.06.2022	Privatperson (Susanne Poulsen)	Susanne sier i sin uttalelse at en stor haug (Rypekjerrhaugen) som er markert på planen vil bli berørt av gang- og sykkelvei. Denne haugen er ofte i bruk, og ønskes ikke at skal bli påvirket av gang- og sykkelveien. Det blir spurt om gang- og sykkelveien kan legges på andre siden av veien. Dersom gang- og sykkelveien skal gå på den siden den er blitt lagt opp til nå, bes det om at inngrepet på haugen blir minst mulig og at det IKKE planlegges å ta ut masser fra denne for å brukes inn i prosjektet. Ved behov for flere innspill eller informasjon kan Susanne kontaktes.	*Innspill er tatt til orientering.* *Forslagsstiller ønsker å gjøre så lite inngrep som mulig og planbestemmelser sikrer at det ikke skal etableres store bergskjæringer i området.*
23.06.2022	Grunneiere/ interessenter (Kjartan Eilertsen, Harry Nikolaisen, Ann Margareth Pettersen, Odne Støver Andreassen, Ellen Helèn Halvorsen, Roar Nikolaisen, Eirin Johanne Nikolaisen, Grethe Hjelle, Anders	Grunneierne/interessentene sier i sin uttalelse at dersom det skal anlegges gang- og sykkelvei langs fylkesveien, må også fylkesveien oppgraderes og utbedres. Det bes om felles prosess for planlegging og oppgradering/forbedring av fylkesveien og ny gang- og sykkelvei. Dette bidrar til vesentlig bedre løsninger for aller parter, i tillegg til at man tar hensyn til bomiljøet og	*Innspill er tatt til orientering.* *Planen omfatter kun etablering av ny GS-veg. Forslagsstiller ønsker å gjøre så lite inngrep som mulig og løsninger som er bra for alle.*

Dato	Avsender	Oppsummering av merknader	Forslagsstillers kommentar
	Johnsen, Stian Arvid Carlsen, Tom-Erik Stenersen, Ellen Nordanger Andreassen)	trafikksikkerheten på den aktuelle strekningen. For boenhetene langs fylkesveien, vil ny gang- og sykkelvei medføre en vesentlig innskrenking av hageareal mellom fylkesvei og bolig og potensielt en vesentlig svekkelse av bomiljøet. Det må i planutkastet tas spesielt hensyn til utforming av alle elementene for et slikt anlegg, både praktisk og estetisk. Det bes om at eksakte distansemål, forslag til skjerming for innsyn og støy konkretiseres og visualiseres i første planutkast. Det bes også om at det i planutkastet konkretiseres forslag til hvor og hvordan busstopp, veilys, samt grøfter og kanter for vann plasseres og utformes.	
24.05.2022	Privatperson (Ellen Halvorsen)	Ellen skriver i sin uttalelse at hun synes det er trist å tenke på at hennes fritidseiendom vil bli så berørt som ble uttrykt på folkemøtet. Hun er redd for at idyllen og trivselen vil forsvinne med gang- og sykkelvei på denne siden av veien, da eiendommen allerede er tett inn på trafikken. Gang- og sykkelvei vil gjøre et stort innhugg og bidra til at trafikken vil foregå tett inn på terrassen. I tillegg vil et stort tre ved innkjørselen måtte fjernes. Å legge gang- og sykkelveien på andre siden av veien vil være å foretrekke, og for sykkelturister vil det bli enklere å benytte kystlinjen og fjæra.	*Innspill er tatt til orientering, inngrep og markerverv er redusert til et minimum. Vegetasjons tiltak er sikret i bestemmelser og illustrasjonsplan.*

12 Vedlegg til saken

Til saken skal følgende vedlegges:

1. Reguleringsplan kart datert 25-03-2025
2. Bestemmelser datert 14-06-2024, rev 25-03-2025
3. Planbeskrivelse datert 14-06-2024, rev 25-03-2025.
4. Kopi av varslingsbrev og annonse og kopi av merknader og forhåndsuttalelsene
5. C-tegninger.
6. Overvanns notat- Rammeplan for overvann.docx
7. Grunnundersøkelse rapport- 10247074-01-RIG-RAP-001_rev00.pdf