



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

REGULERINGSPLAN

PLAN-ID 18342013005



Fv. 17 Liafjellet - Olvikvatnet

Forslag til detaljregulering

Lurøy kommune

Innhold

1 Sammen drag	2
2 Innledning.....	3
3 Hva er en detaljregulering	4
4 Bakgrunn for planforslaget.....	5
4.1 Planområ det	5
4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Liafjellet - Olvikvatnet.....	6
4.3 Målsettinger for planforslaget	7
4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	8
4.5 Rammer og premisser for planarbeidet	8
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	10
5.1 Beliggenhet.....	10
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	11
5.3 Trafikkforhold	11
5.4 Landskapsbilde/bybilde	12
5.5 Nærmiljø/friluftsliv	16
5.6 Naturmangfold	17
5.7 Kulturmiljø	18
5.8 Naturressurser	20
5.9 Andre forhold	21
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	23
6.1 Planlagt arealbruk.....	23
6.2 Tekniske forutsetninger.....	23
6.3 Nærmere beskrivelse av planforslaget.....	24
6.4 Strekningsvis gjennomgang.....	28
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	35
7.1 Framkommelighet	35
7.2 Samfunnsmessige forhold	35
7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	35
7.4 Naboer	36
7.5 Byggegrenser	38
7.6 Gang- og sykkeltrafikk	38
7.7 Landskap/bybilde	38
7.8 Nærmiljø/friluftsliv	43
7.9 Naturmangfold	44
7.10 Kulturmiljø	46

7.11 Naturressurser.....	46
7.12 Støy og vibrasjoner.....	50
7.13 Ingeniørgeologi.....	51
7.14 Geoteknikk.....	52
7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	53
Ulykkesrisiko.....	53
Rasfare.....	53
Flomfare	53
8 Gjennomføring av forslag til plan	55
8.1 Framdrift og finansiering	55
8.2 Anleggsperioden, trafikkavvikling og massehåndtering.....	55
8.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	56
9 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader	58
10 Vedlegg.....	64
1. Forslag til plankart.....	64
2. Forslag til bestemmelser	64
3. Illustrasjonshefte	64
4. Andre dokumenter	64

1 Sammendrag

Fv. 17 på strekningen Liafjellet – Olvikvatnet er skredutsatt med snøskred og steinsprang. Vegen er smal og svingete, har svak bæreevne, dårlig drenering og stikkrenner.

Formålet med planarbeidet er å bidra til bedre sikkerhet og økt regularitet ved å legge til rette for bygging av en rassikker veg. Vegstrekningen inngår også i nasjonale turistveger. Det er derfor viktig med løsninger som fremhever og er tilpasset landskapet.

Rasutfordringene ved Liafjellet og Okstinden består av både skred og steinsprang. Ved å lede ny veg gjennom tunnel i Liafjellet unngås de rasutsatte partiene. Ved å etablere vegen på fylling over Olvikvatnet, unngår en de rasutsatte partiene ved Almliura på sørsiden av Okstinden.

Ny veg løser rasutfordringene langs vegstrekningen. Imidlertid har sidebratt terreng og kupert landskap medført utfordringer for vegens plass i landskapet.

Kryssing av Olvikvatnet på fylling kombinert med liten bru representerer et stort naturinngrep. Olvikvatnet har ingen kjente registreringer av viktige interesser. Fritidsfiske er begrenset. Fiskebestanden består av småfallen ørret og det selges ikke fiskekort. Prøvefiske har vært vurdert men er ikke gjennomført grunnet liten sannsynlighet for funn av fiskebestander av betydning.

Reindriften har arealinteresser i området. Vegtiltaket medfører både positive og negative konsekvenser for reindriften. Avlastet fylkesveg kan i stor grad nyttes som flyttlei. Ny vegtrase er lagt til områder med eksisterende infrastruktur for å minimalisere inngrep i urørt landskap, samtidig må vegen treffe den grunne terskelen i Olvikvatnet. Ny veg reduserer samlingsområdet for reindriften noe, men store deler av oppsamlingsarealet blir fortsatt intakt. De største negative konsekvensene vil være relatert til anleggsperioden hvor tilgangen til samlingsområdet blir begrenset.

Ny veg løser skredutfordringene, sikrer regularitet og sikkerhet. Vegstandarden heves vesentlig og gir forbedrede rammer for nærings- og persontransport samt turisme.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering for Liafjellet - Olvikvatnet er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Lurøy kommune, og med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen til politisk vedtak.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en rassikker veg på strekningen.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Rana blad 29. november 2011.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. For justert vegtrase over Nybrott og Olvikvatnet er grunneiere og offentlige instanser varslet underveis i planarbeidet.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart datert 1. oktober 2013
- Reguleringsbestemmelser datert 30. desember 2013
- Planbeskrivelse, 2. januar – 14. februar 2014
- Illustrasjonsplan, 2. januar – 14. februar 2014

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 2. januar – 14. februar 2014 på følgende steder:

- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter/
- Internett: <http://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv17olvikvatnet> (direkte link)
- Internett: www.luroy.kommune.no
- Lurøy kommune, Utbyggings- og næringsetaten 2. januar – 14. februar 2014

Utlekking til offentlig ettersyn blir kunngjort i avisa Rana blad. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser. Planforslaget kan lastes ned på angitte nettsteder.

Eventuelle merknader til planforslaget må være skriftlige og sendt innen 14. februar 2014 til:

Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø
eller firmapost-nord@vegvesen.no

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til:

Statens vegvesen, v/Bjørn Tore Olsen tlf. 755 52827/ 986 87 611

E-post: bjorn.tore.olsen@vegvesen.no

Lurøy kommune, v/Atle Henriksen tlf. 751 91601

E-post: atle.henriksen@luroy.kommune.no

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen til endelig vedtak.

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet i hht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Organisasjonsstruktur/prosjektgruppe er som følger:

Prosjekteier

Ole Magnus Paulsen Vegavdeling Nordland, prosjekteiers representant

Prosjektgruppe:

Bjørn Tore Olsen	planleggingsleder
Tor J. Breimo	vegplanlegger
Inge Dahlmann	landskapsarkitekt/Landskapsfabrikken
Viggo Aronsen	ingeniørgeolog
Jeanette Kvalvågnes	ingeniørgeolog
Arild Sleipnes	geoteknikk
Jan Steve Johansen	konstruksjon
Vidar Espen Sæbø	grunnerverv/eiendom
Atle Henriksen	Lurøy kommune

3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn. Detaljreguleringen er gyldig grunnlag for ekspropriasjon i 10 år etter kommunalt planvedtak.

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet

Planområdet ligger i Lurøy kommune i Nordland fylke. Planområdet starter like nord for Bratland og avsluttes ved kommunegrensen mot Rødøy. Vegstrekningen er ca. 5,5 kilometer lang.



Figur 1. Planområde.

Lurøy kommune ligger like sør for Polarsirkelen. Gjennom kommunen går fv. 17 også kalt «Kystriksvegen». Kystriksveien er 650 km lang og bindes sammen av en rekke ferger.

4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Liafjellet - Olvikvatnet

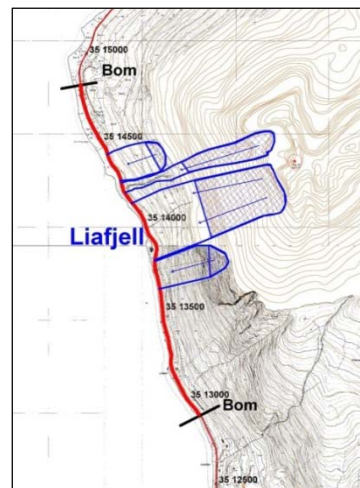
Fv. 17 i Lurøy kommune ved Liafjellet og Olvikvatnet er skredutsatt med snøskred og steinsprang. Vegen er smal med dårlig standard, svak bæreevne, dårlig drenering og stikkrenner.



Figur 2. Veg ved Liafjellet.

Formålet med reguleringsplanen er å bedre sikkerheten mht. skredfare og framkommelighet samt sikre åpen veg i skredfarlige perioder. Vegstrekningen inngår i Nasjonale turistveger.

Vegstrekningen forbi Liafjellet er utsatt for steinsprang og skred. Skred er registrert både på tørr og våt snø. Hyppigheten varierer fra 2 – 3 ganger pr. år til 2 – 3 år mellom hvert ras. Det er utarbeidet en egen beredskapsplan for snøskred ved Liafjellet, og bom er etablert for å stanse trafikken ved ras eller under rasfarlige perioder.



Figur 3. Rasområder ved Liafjellet, kilde Beredskapsplan.

Vegen forbi Olvikvatnet er utsatt for steinsprang. Sterkt skrånende fjell og store urmasser ved Almliura gjør at kryssing av Olvikvatnet anbefales som løsning.



Figur 4. Veg ved Olvikvatnet. Fareskilt som viser steinsprang.

Ved Liafjellet er terrenget svært bratt og skredutsatt. Skredsikring i fjellet vil være lite effektiv. Etablering av rasoverbygg over de mest rasutsatte partiene koster like mye som tunnel, men de sterkt skrånende fjellsidene innbyr ikke til en slik løsning. Statens vegvesen anbefaler derfor bygging av tunnel forbi Liafjellet. Bygging av tunnel vil fjerne skredfaren for trafikantene.

Store urmasser og sidebratt terreng ved eksisterende veg ved Olvikvatnet vil medføre store terrenginngrep ved bygging av ny veg. Fare for steinsprang og krevende terreng med urmasser gjør at Statens vegvesen anbefaler en løsning med fylling og kort bru over Olvikvatnet.

Steinsprang og snøskred representerer en trafiksikkerhetsrisiko og utgjør et framkommelighetsproblem fordi vegen stenges ved snøskred og ved fare for snøskred.

4.3 Målsettinger for planforslaget

Med utgangspunkt i de store rasutfordringene, dårlig vegstandard med smal og svingete veg og at strekningen inngår i prosjektet nasjonale turistveger, er følgende målsettinger for planarbeidet utarbeidet.

Hovedmålsetning:

Ny veg skal være rassikker, ha god framkommelighet og skal bidra til å fremheve landskapskvaliteter langs strekningen.

Ny fv. 17 skal heve transportkvaliteten ved å bidra til:

- Kortere reisetid
- Sikre regularitet ved å være rassikker
- Økt sikkerhet for kjørende
- Jevnere fartsprofil
- Fremheve landskapet
- Løsninger tilpasset landskapet

Planen skal vise arealinngrep som vil være nødvendig i forbindelse med bygging av vegen. Planen skal avklare arealbruk i planområdet og arealbehov i byggeperioden.

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen har sammen med Lurøy kommune vurdert tiltaket etter forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket fanges ikke opp av § 2 og tiltakene har vært vurdert etter §§ 3 og 4.

8 ulike vegalternativer ble vurdert i forkant av planoppstart. Området ble befart og mulige konsekvenser ved linjevalg vurdert. Det var forholdet til reindrift som ble vurdert til mulig å utløse krav om konsekvensutredning.

En befaring med reinbeitedistriktet og reindriftsforvaltningen ble gjennomført i forkant av planoppstart. Valgt vegalternativ ble av reindriften vurdert som gunstig. Det ble derfor bestemt at det skulle utarbeides en fagrapport med forslag til avbøtende tiltak overfor reindriften.

Konklusjon etter befaringen, hvor Lurøy kommune deltok, var at vegprosjektet ikke skulle behandles etter forskrift om konsekvensutredninger.

Justering av vegtrase:

Vegtraseen er endret underveis i planarbeidet. Valgt vegtrase lot seg ikke gjennomføre grunnet funn av sand, silt og leire/kvikkleire i Olvikvatnet. Den eneste mulighet for kryssing av Olvikvatnet ved bruk av fylling er ved den grunne terskelen hvor vannet er på sitt smaleste.

Endringen medførte at områder for reindriftnæringens arealinteresser ble ytterligere berørt. Endringene og ny arealbruk er belyst i fagrapporten om reindrift.

Mulig flytting av bunnmasser i Olvikvatnet:

Det kan være aktuelt å fjerne bunnmassene i Olvikvatnet der fylling planlegges for å oppnå et stabilt fundament for fyllingen. En eventuell omlokalisering av masser fra bunnen av Olvikvatnet til deponi i østre del av vannet vil ikke medføre permanente konsekvenser. Konsekvensene vil gjøre seg gjeldende i anleggsperioden. Dersom deponi i Olvikvatnet skal nyttes må det følges opp med en egen miljøoppfølgingsplan.

Etter vår vurdering er det ikke behov for konsekvensutredning av deponi for relokalisering av bunnmasser i Olvikvatnet. Det er foreløpig stor usikkerhet om det er behov for å fjerne bunnmassene i Olvikvatnet og dermed om arealet vil bli benyttet. Dette vil først bli bestemt etter ytterligere geotekniske undersøkelser.

4.5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Fra T- 1497 «Nasjonale forventninger» er følgende punkt særlig relevante for denne planen (utdrag):

- Unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, samt inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljøer.
- Reindriften interesser og behov synliggjøres og ivaretas på en helhetlig måte
- Naturmangfoldloven legges til grunn for planlegging som berører naturmangfoldet

Nasjonale turistveger:

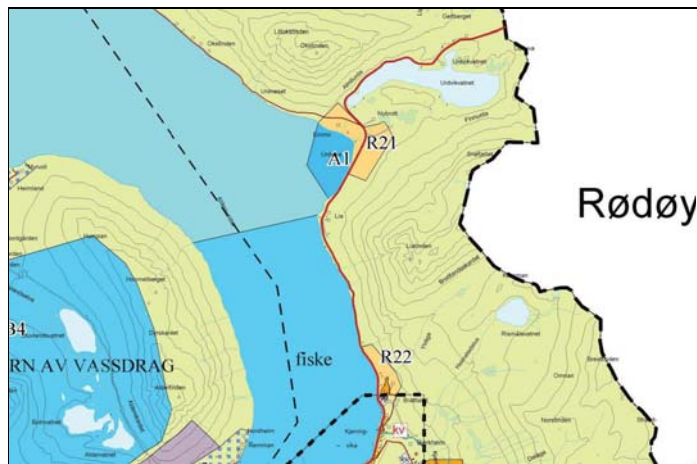
Fylkesveg 17 kalles Kystriksvegen. Vegen går mellom Bodø kommune og Steinkjer kommune og følger i hovedsak kysten av Nord-Trøndelag og Nordland. Strekningen mellom Stokkvågen i Lurøy kommune vest for Mo i Rana, og Storvika i Gildeskål kommune sør for Bodø utgjør nasjonal turistveg Helgeland – Salten.

Nordland fylkeskommune, Samferdselsplan:

Utbedring og vedlikehold av infrastrukturen er viktig for rammevilkårene for vekst og utvikling i fylket. Det er behov for å utvikle den del av fylkesvegnettet som har stor betydning for næringstransport for å sikre utvikling av et bærekraftig næringsliv og bosetting i distriktene. Fv. 17 er viktig for fisk, havbruk, reiseliv og turisme. Tiltak som gir en trygg og rassikker veg, tilfredsstillende akseltrykk, stigning og kurvatur vil virke positivt på framtidig utvikling.

Planstatus for området

Arealdelen av kommuneplanen gjelder for perioden 2006 – 2016. Vedlagte skisse viser arealdisponering innenfor planområdet.



Figur 5. Kommuneplanens arealdel 2006 – 2016.

Areal R 21 Lia – Olvikvatnet er avsatt til utbyggingsformål hvor det er satt krav om reguleringsplan før utbygging kan finne sted. Formålet er etablering av fritidsbebyggelse. For del av R21 som ligger på sjøsiden av eksisterende fylkesveg er det utarbeidet reguleringsplan for Olvika hytteområde, vedtatt den 25.02.2009.

Areal R 22 Bratland – Lia er avsatt til utbyggingsformål med krav om reguleringsplan før utbygging kan finne sted. Hovedformål for regulering er etablering av fritidsbebyggelse. Området er ikke regulert.

A1 er avsatt til akvakultur. Det er etablert en konsesjon for havbruk i området.

Øvrig grønt areal er avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) etter plan- og bygningslovens § 20-4, 1 ledd nr. 2. (gammel pbl) LNF-1 hvor det ikke er tillatt med spredt bolig og hyttebebyggelse.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Planområdet strekker seg fra Liafjellet ved Liheim til Reindalen ved kommunegrensen mellom Lurøy og Rødøy kommuner. Vedlagt følger et kart som viser planområdet med sentrale stedsnavn, samt forslag til ny veg.



Figur 6. Planområde.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Sterkt skrånende terreng, åpne myrer, snaumark, Olvikvatnet og kupert terreng med noe randbebyggelse og hytter karakteriserer området.

5.3 Trafikkforhold

Trafikktall på strekningen var i 2010, 575 kjøretøy i døgnet. Trafikktallene er framskrevet, og viser også fordelingen mellom tunge og lette kjøretøy, se figur 7.

år	vekst		trafikk		sum
	lette	tunge	lette	tunge	
2010	0,6 %	1,6 %	510	65	575
2014	0,7 %	1,9 %	524	70	595
2020	0,3 %	1,8 %	534	78	612
2030	0,4 %	1,8 %	556	93	649
2040	0,4 %	1,3 %	578	106	684

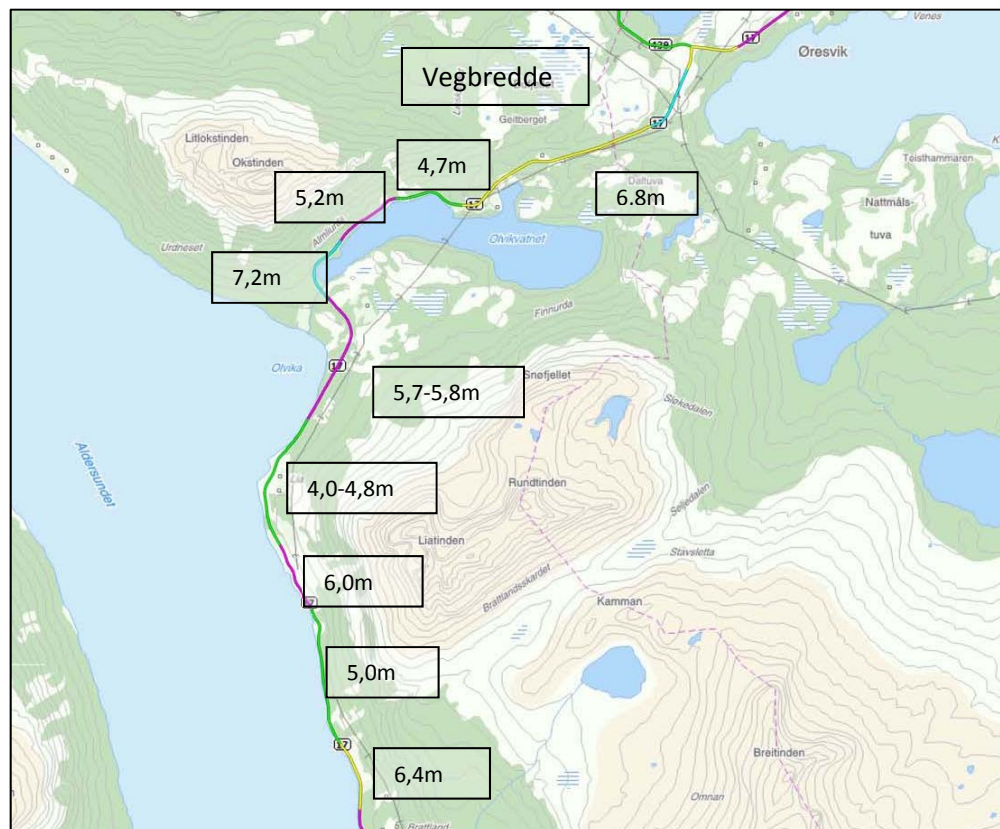
Figur 7. Trafikktall med beregnet trafikktutvikling.

Ulykker:

Det er registrert 2 ulykker med personskade langs dagens vegstrekning de siste fire år.

Vegbredde:

Vegbredden varierer på strekningen og er på det smaleste ca. 4 meter.



Figur 8. Vegbredde, kilde NVDB 123.

5.4 Landskapsbilde/bybilde

Planområdet ligger i et unikt kystlandskap med stor verdi. Hovedtrekkene i landskapet preges av markerte tinder og fjellsider, sjøen med fjorder, sund- og strandsoner og øylandskapet utenfor. Bebyggelse og kulturmark ligger i et belte ned mot sjøen og ellers spredt som enkeltstående bebyggelse langs kystriksveien.

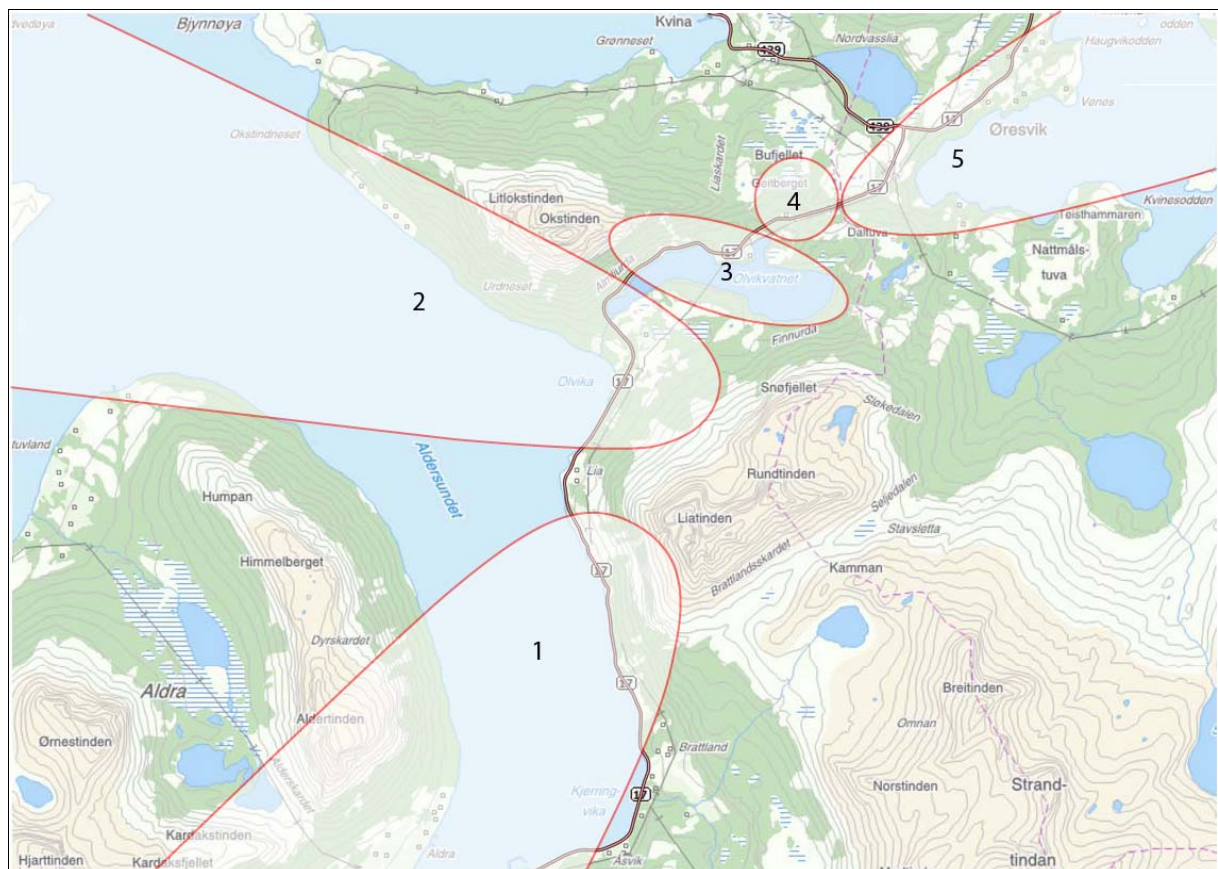
Utenfor det kultiverte landskapet er fjellsidene frodige opp til tregrensen og landskapet er vegetert med løvskog og partier med plantet granskog. Store urer og snaufjell utgjør også store deler av landskapsbildet.

Mellom de store landskapstrekkene finnes småskala landskapsrom med variert topografi.

Planområdet strekker seg fra fjordlandskapet i Aldersundet, i tunell gjennom Liafjellet, over høydedraget mot Nybrottet, i tunnel gjennom Bakliholtan, over Olvikvatnet og videre i retning mot kommunegrensen og Eidevågen. Delområdene og de ulike landskapsrommene, representerer ulike kvaliteter, topografier og landskapsopplevelser for de reisende.

Strekningen kan grovt deles inn i 5 markerte landskap / landskapsrom.

- 1) Aldersundet
- 2) Høydedraget mellom Liafjellet nord og Nybrottet/ Bakliholtan
- 3) Olvikvatnet
- 4) Olvikvatnet - kommunegrensen
- 5) Kommunegrensen - Eidevågen



Figur 9. Landskapsrom.

1 Aldersundet.

Kystriksveien blir av mange kalt verdens vakreste turistveg. Aldersundet er et av de mest særegne, spektakulære og vakre landskapene på kystriksveien med unike opplevelseskvaliteter. Aldersundet er et storskala landskapsrom definert av sjøen, av fjellene og tindene på fastlandet og øya Aldra med sine tinder på den andre siden av sundet. Fjellsidene med skog, kultur- og beitemark og strandsonen ned mot sjøen, gir et frodig, variert og storslått landskapsrom. Her preger intense grønnfarger i vekstsesongen landskapsopplevelsen, spesielt når landskapet speiles i sundet.

Sør i Aldersundet er strandsonen bred med dertil bred fjære, en situasjon som er atypisk for kystriksveien. Mot tunnelpåslaget i Liafjellet er strandsonen knapp og fjellsidene går mer eller mindre rett ned i sjøen. I strandsonen mellom veien og sjøen er det i Aldersundet oppført naust, enkelte hytter, rorbuer og næringsanlegg. Veien kranses av skog, beitemark, mer eller mindre spredt bebyggelse og strandsoner. Summen av landskapskvaliteter og bebyggelse gir en unik reiseopplevelse.



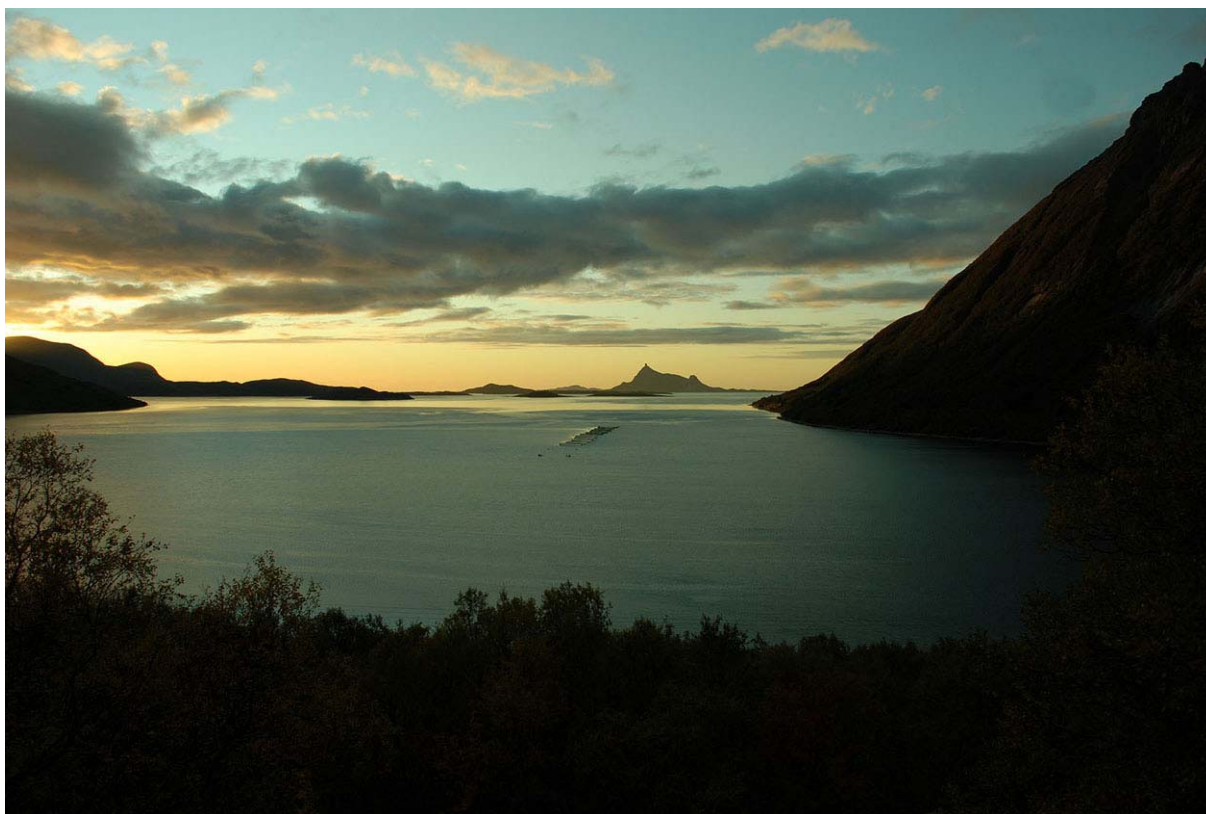
Figur 10. Liafjellet og Okstinden sett fra rorbuene ved butikken ved Fredheim. Tunnelpåslaget er markert med rødt.

2 Liafjellet - Nybrottet

Dette landskapsrommet rammes inn av Liafjellet, Rundtind og Snøfjellet i sør-øst og den lavere "knausen" Bakliholtan (138 moh.) ved Nybrottet med Litløkstinden i bakgrunnen i nord. Mot nordvest åpner landskapet seg ut mot havet og øyriket. Landskapet mellom fjellene er relativt flatt og ligger som en «hylle» hevet over sjøen. Dette gir en flott utsikt, spesielt for reisende som kommer nordfra. Flaten består av blandet løvskog, åpne svaberg og myr. I området ligger det enkelte hytter og Nybrottet med dyrka mark.



Figur 11. Nybrottet sett mot Liafjellet.



Figur 12. Utsikten mot øyriket og Hestmannen.

3 Olvikvatnet

Olvikvatnet danner et eget mindre landskapsrom uten kontakt med sjøen. Vannet avgrenses av fjellsidene fra Litlokstind, Snøfjellet og et småkupert landskap bestående av lavere fjell og knauser. Frodig bjørkeskog dominerer vegetasjonsbildet rundt vannet.



Figur 13. Olvikvatnet.

4 Olvikvatnet - kommunegrensen

Mot nord rammes landskapsrommet inn av fjellsiden fra Litokstind/Geitberget og mot sør av en liten, stille del av Olvikvatnet. Mellom vegen og Olvikvatnet ligger et par bolighus, et gårdsbruk og et (tidligere) beitelandskap som gir dette stedet et karakteristisk preg.



Figur 14. Olvikvatnet – kommunegrensen.

5 Kommunegrensen - mot Eidhågen

Ved kommunegrensen går dagens og planlagt veitrase gjennom en smal dal (Reindalen) som åpner mot sjøen og et stort landskapsrom.



Figur 15. Utsikt mot Eidehågen.

5.5 Nærmiljø/friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv beskriver bruken av det berørte området. I beskrivelsen av området tas det utgangspunkt i frilftsrelaterte aktiviteter, hytter og boliger. Det er ikke registrert statlig sikrede friluftsområder innenfor eller nært planområdet.

Ved Liheim ligger to bygninger på oversiden av vegen, samt flere naust på sjøsiden. Ny veg medfører at bygningene må innløses pga. høye skjæringer. Naust ved sjøen blir ikke direkte berørt.

Den store myrkledde flaten ved Liamyra blir blant annet brukt til tur og bærplukking. Bruken er ikke omfattende. Ved Liamyra ligger 4 hytter, nærmere havet ligger noen hus.

I Olvikvatnet utøves det fritidsfiske. Det er ikke salg av fiskekort. Fritidsfiske foregår i begrenset utstrekning. Fra kommunalt hold opplyses det om at dette er et vann med småfallen ørret, samme informasjon er mottatt fra enkelte grunneiere. Ytterligere vurderinger av vannet er omtalt i rapporten fra miljøfaglig utredning.

I bukta like til venstre for kraftlinja er en mindre brukt badestrand i Olvikvatnet.

Nord for Olvikvatnet ligger det noen få hus.

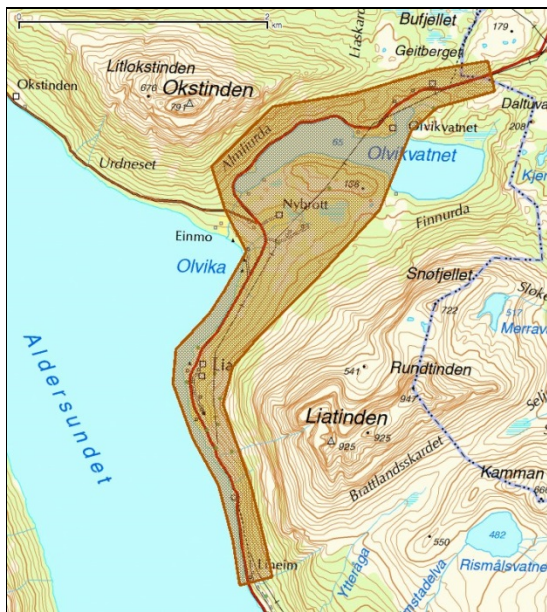


Figur 16. Olvikvatnet.

Som nærmiljø og friluftsområdet vurderes verdien til lav med bakgrunn i få hus og et mindre antall hytter, og at området blir brukt av få mennesker.

5.6 Naturmangfold

Undersøkelsesområdet ligger i mellomboreal sone og svak oseanisk vegetasjonsseksjon, men ikke langt fra grensa mot klart oseanisk seksjon. Berggrunnen er overveiende kalkfattig og hard gneis, men enkelte partier har vesentlig rikere glimmerskifer, kalkglimmerskifer og kalkspatmarmor. Området er preget av kulturpåvirkning og det er lite gammel skog her. Det gamle kulturlandskapet holder stort sett på å gro igjen innenfor utredningsområdet.



Figur 17. Utredningsområdet.

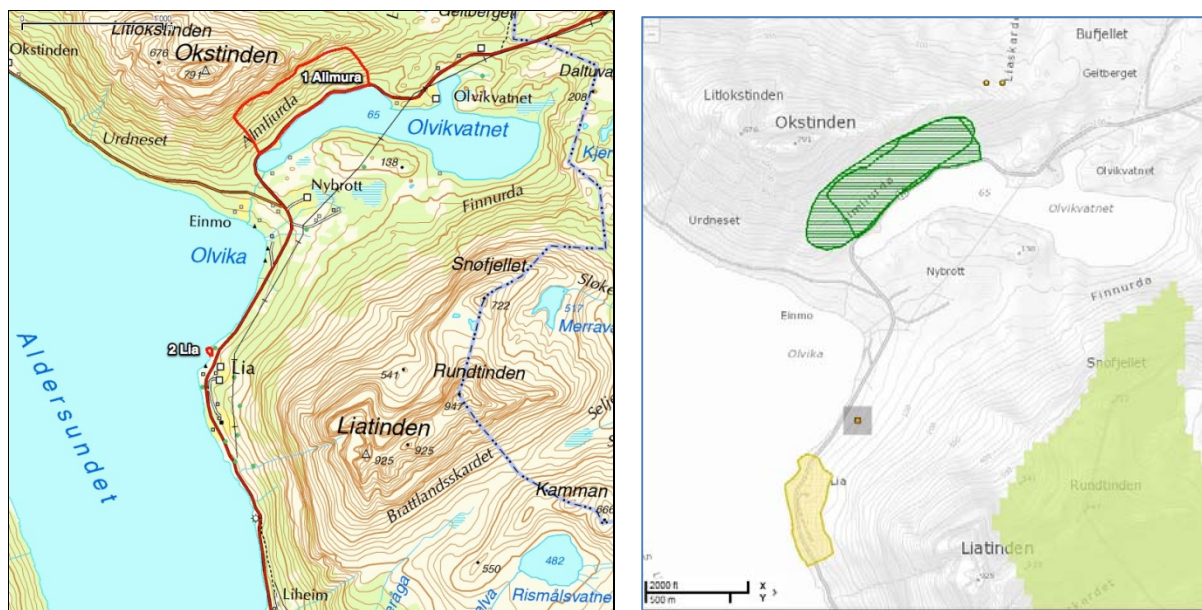
Figuren viser utredningsområde for tema naturmangfold for regulering av fv. 17 Liafjellet - Olvikvatnet i Lurøy kommune. Avgrensningen gjelder primært naturtyper og flora, mens en noe større influenssone kan beregnes for enkelte fugl og pattedyr.

Det meste av området er artsfattig og dominert av trivielle arter. Det gjelder særlig på naturmark med fattig berggrunn, men også for det meste av arealet med kulturmark. Lokalt opptrer litt mer kalkkrevende og interessante arter. Det er få varmekjære innslag i floraen, men enkelte slike

karplanter vokser på nordsiden av Olvikvatnet. Det er ikke registrert interessante lav, moser eller sopp. Fuglefaunaen er forholdsvis dårlig kjent, men få interessante arter er påvist. Dette gjelder også for Olvikvatnet. Pattedyrfaunaen antas å være ordinær, men omfatter bl.a. oter. Virvelløse dyr er ikke undersøkt, men potensialet for interessante arter antas å være forholdsvis lavt, særlig av klimatiske årsaker (fuktig og kjølig).

Verdivurdering:

Det er registrert to verdifulle naturtyper innenfor undersøkelsesområdet, men det er ikke kjent spesielle verdier knyttet til vilt, ferskvann eller geologi. Disse verdifulle naturtypene er en bjørkeskog med høgstauder (DN-verdi B) og et rikt strandberg, (DN-verdi C) figur 20. Begge områder får middels verdi. For detaljer, se egen fagrapport. Resten av undersøkelsesområdet får liten verdi. Det er kjent et par rødlistearter i området, med enkeltfunn av ei karplante (alm), en fugelart (bergirisk) og et pattedyr (oter). Potensiale for rødlistede sjøfugl og våtmarksfugl finnes i området. Samlet sett har undersøkelsesområdet liten verdi for naturmiljøet.



Figur 18. Registrerte naturtyper.

Oversiktskart over registrerte naturtyperlokalteter i og nær utredningsområdet for ny fv. 17 mellom Liafjellet og Olvikvatnet i Lurøy kommune, Nordland fylke. 1 er Almlura der det er funnet en bjørkeskog med høgstauder (DN-verdi B) 2 er Lia der det er funnet rike strandberg (DN-verdi C).

Utsnitt av Naturbase over utredningsområdet med data som ligger inne der. Grønt område er naturtyperlokaltet Lysegult område er kulturlandskap rundt Lia. Lysegrønt er inngrepsfritt naturområde (INON), mens gule og oransje prikker/firkanter er funn av rødlistearter, der firkanten i sør viser til forekomst av bergirisk (NT) og de to i nord er funn av byttedyr drept av gaupe (VU).

5.7 Kulturmiljø

Kulturminner er definert som konkrete spor etter menneskelig virksomhet. Kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

Nordland fylkeskommune og Sametinget har vurdert sannsynligheten for å finne automatisk fredede kulturminner i tiltaksområdet. Ingen av forvaltningsinstitusjonene ser behov for flateavdekking eller har behov for befaring. Følgende registreringer befinner seg i eller i nærheten av planområdet:

Et helhetlig kulturlandskap er registrert. Området er kalt, Lia, Aldersundet. Området beskrives som delvis gjengrodd som kulturmark med lav verdi.

Kulturminnelokaliteten Geithelleren ligger like nord for registrert kulturmiljø. Det arkeologiske minne er en bosetning fra tidlig 1900 tallet. Lokaliteten er ikke fredet.

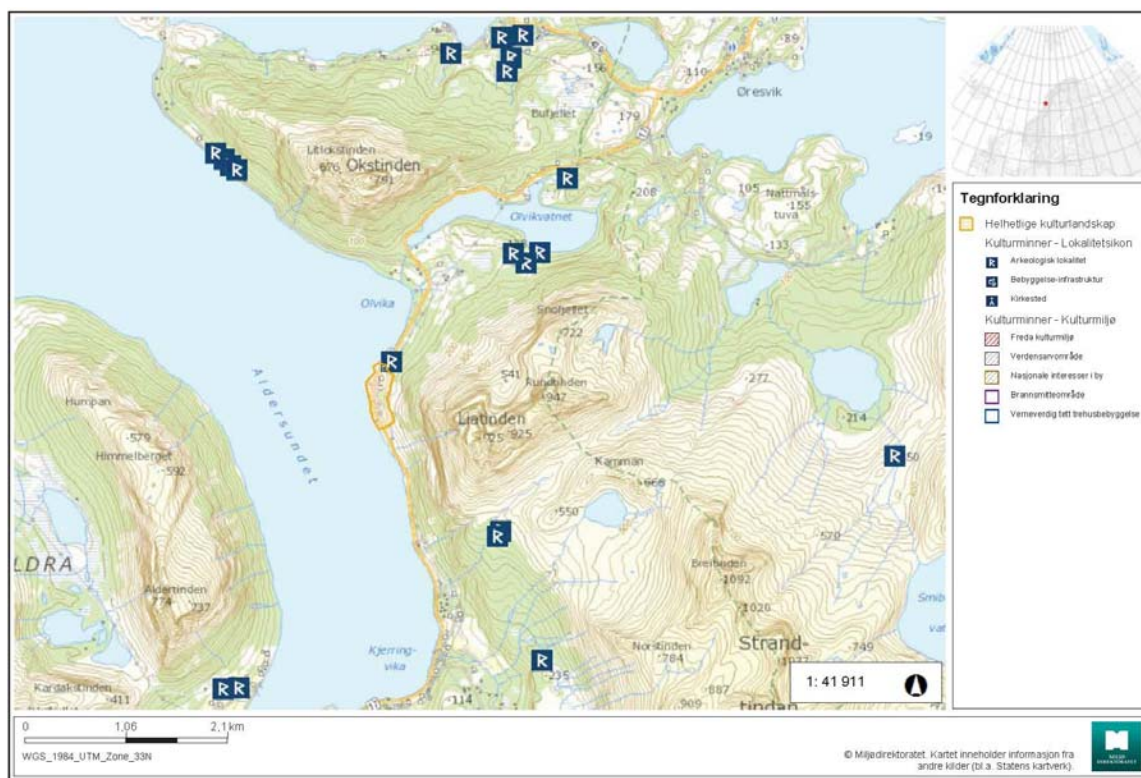
Ved Olvikvatnet ligger flere registreringer. Lokaliteten Urdvikvannet består av tre registreringer:

- representerer en bolig/bosetning bestående av en steinkonstruksjon. Vernestatus og datering er uavklart (lokalitet ID 95388 og 95386).
- Består av en bolig/bosetting fra tidlig 1900 tallet. Registreringen er ikke fredet (Lokalitet 95389).

Nord for Olvikvatnet ligger lokaliteten Gammelstubakken (lokalitet ID 95385). Lokaliteten representerer et bosetningsområde med følgende funn:

- Heller
- Kjeller/jordkjeller
- Steinstreng

Vernestatusen er uavklart.



Figur 19. Registrerte kulturmiljø og kulturminner.

Ved tunnelpåhugget ved Liheim går en eldre kjerreveg oppe i terrenget. Kjerrevegen inngår ikke i registreringene over kulturminner, men representerer uttrykk for ferdsel flere tiår tilbake.

5.8 Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, samt fiskebestander i sjø og vassdrag. I denne reguleringsplan er aktuelle temaer:

- Reindrift
- Landbruk
- Ferskvannsfiske

Det er den samfunnsøkonomiske nytten eller verdien av ressursen som skal belyses.

REINDRIFT:

Reindriften har arealinteresser i området. Areal innenfor planområdet nyttes til flyttlei, beiteland og oppsamlingsområde. Det bemerkes at området ved Liamyra nyttes til samlingsområde for rein under flytting. Reinen nytter området fra sjøen, hele Liamyra og med tilgrensende fjellsider.



Figur 20. Reindriften arealinteresser som trekklei og flyttlei.

Liheim:

Ved det søndre tunnelpåhugget er flyttleien for rein registrert høyt over tunnelpåhugget, og skal således ikke være i konflikt med forslag til ny veg. Reindriftnæringen viser imidlertid til at reinen ofte trekker ned mot fv. 17 og bruker vegen under flytting grunnet sidebratt terreng.

Nybrott/Liamyra:

Ved Nybrott er det registrert flyttlei, beite- og samlingsområde ved Liamyra.

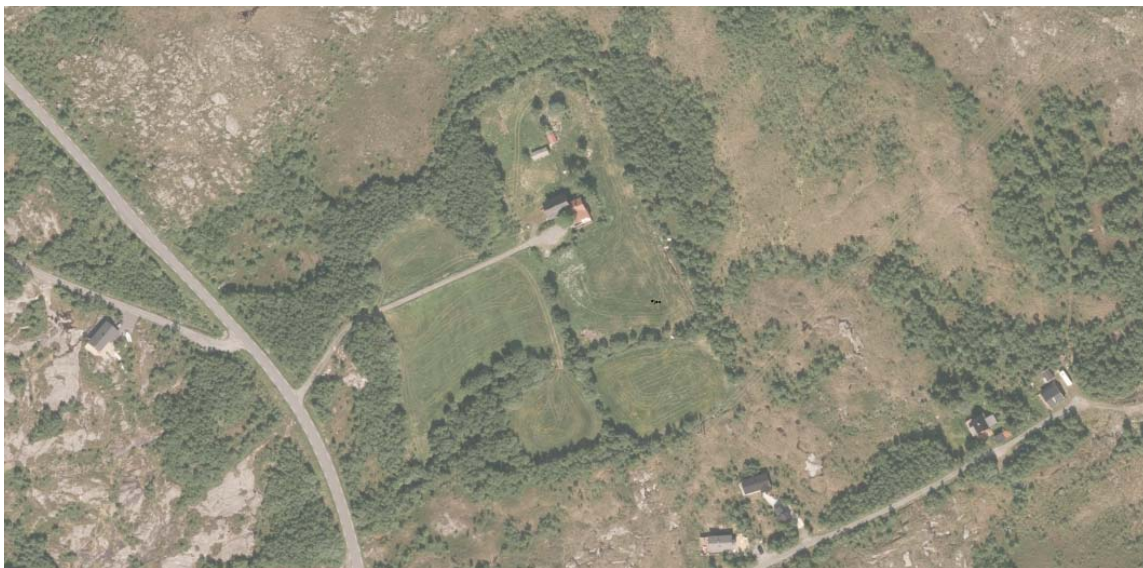
Nord for Olvikvatnet:

Flyttleien går langs eksisterende fylkesveg før den sakte skrår mot nord og over fjellet. Like før kommunegrensen passerer flyttleien vegen. Like ved vegen er det en liten samlingsplass hvor reinen pleier å holdes innenfor en innhegning under flytting.

For ytterligere informasjon henviser vi til fagrapport for reindriften.

LANDBRUK:

Det er landbruksareal ved Nybrott hvor det slås gress. Areal for dyrka mark framgår av ortofoto.



Figur 21. Landbruk ved Nybrott.

FERKVANNSFISKE:

Ferskvannsfiske foregår i liten utstrekning. I følge informasjon fra kommunen og enkelte grunneiere er det kun småfallen fisk i vannet. Det foregår ikke noe salg av fiskekort. Olvikvatnet representerer derfor ingen inntektskilde med basis i fritidsfiske.

Olvikvatnet er brådypt ved land de fleste steder, og gir derfor ingen spesielt gode oppvekst- og beiteforhold for fisk. Unntak er utløpssonen helt i vest og den lille bukten på nordsiden av vannet. Olvikvatnet vurderes derfor til å representere liten verdi i forhold til fritidsfiske.

5.9 Andre forhold

Båtfabrikk:

Det ligger en båtfabrikk like under Liafjellet i et svært rasfarlig område, se bilde:



Figur 22. Båtfabrikk.

Høyspentlinje/kraftledning:

Over Liamyra og Olvikvatnet og videre fram mot Reindalen går en høyspentlinje, se bilde:



Figur 23. Høyspentlinje over Liamyra og opp mot Bakliholtan.

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

I reguleringsplankartet representerer de forskjellige fargene ulike formål. Følgende formål er tatt med i planforslaget:

§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- veg
- annen veggrunn, tekniske anlegg

§ 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift

- LNFR, areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet reindrift basert på gårdens ressursgrunnlag

§ 12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag

- bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§ 12-6 Områdebestemmelser

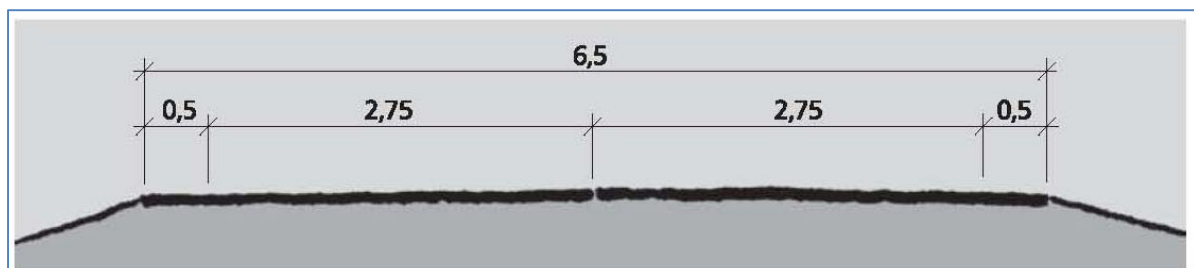
- anlegg- og riggområde
- andre sikringssoner

6.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger og tunnel

Valg av vegstandard baseres på framskrevne trafikk tall på vegstrekningen. Det er registrert ca. 600 kjøretøy i døgnet på vegstrekningen. Med bakgrunn i fylkesvise vekstindikatorer er trafikkutviklingen beregnet til ca. 680 kjøretøy i døgnet fram mot år 2040.

Med bakgrunn i forventet trafikkutvikling skal vegen bygges etter dimensjoneringsklasse H₀1, andre hovedveger. Tverrprofil av ny veg skal benyttes når ÅDT er på mellom 0 – 1500 kjøretøy i døgnet og når fartsgrensen er satt til 80 km i timen når omgivelsene tillater det. Tverrprofilen har følgende utforming:



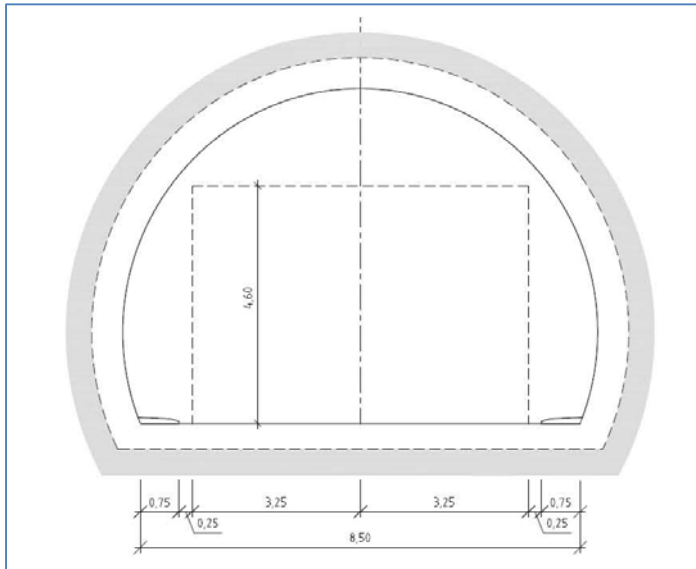
Figur 24. H₀1, Andre hovedveger, ÅDT 0 – 1500 og fartsgrense 80 km/t.

For å imøtekomme tunnelnormalens krav til overgangssoner mellom vegbredden i tunnel (8,5 m) og bredden på veg i dagen (6,5 m), har vi valgt å benytte lik vegbredde på 8,5 m fra profil 280 – 4100.

Langs eksisterende veg benyttes vegklasse U-H_ø1 for utbedring av eksisterende veg. Vegbredden er også her 6,5 m.

Tunnelene inndeles i tunnelklasser basert på trafikkmengde og tunnellengde. Tunnelene i dette prosjektet ligger innenfor tunnelklasse B, med trafikk tall på under 1500 kjøretøy daglig. Tunnelprofil T8,5 er derfor valgt. Kjørefeltbredden blir på 3,25 meter.

Tverrprofilen har følgende utforming:



Figur 25. Tunnelprofil T8,5 (målt i meter).

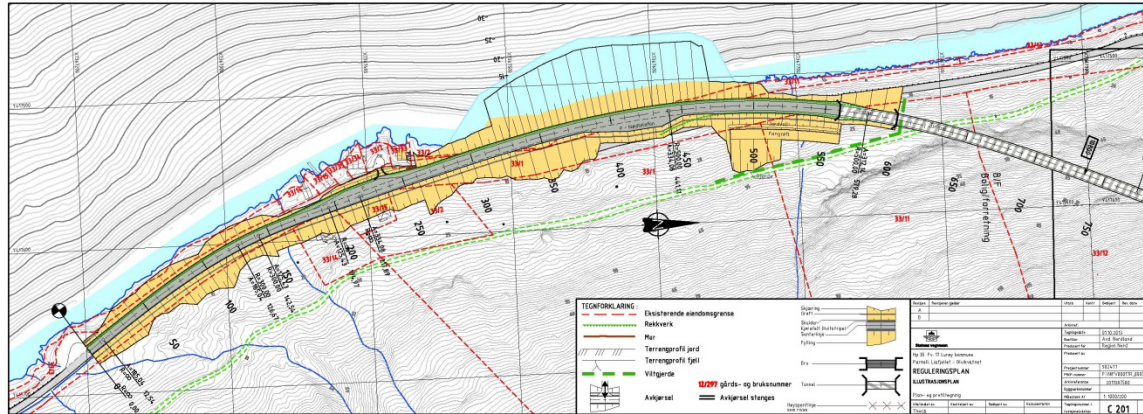
6.3 Nærmere beskrivelse av planforslaget

Planstrekningen er totalt 5,2 km lang og gir en innkorting på ca. 1,1 km i forhold til dagens veg. Hovedelementene på strekningen er to tunneler på henholdsvis 1990 m og 415 m, ca. 2,8 km veg i dagene inklusive ei 250 m lang fylling over Olvikvatnet.

Planen starter i profil 0 og følger i grove trekk eksisterende veg frem til tunnelpåhugget til Liafjellet-tunnelen i profil 600. Mellom profil 200 – 250 ligger det to fritidshus på øvre side av vegen, og 4 naust på nedre side. Fritidshusene ligger nært vegen i et meget sidebratt terreng, og har dårlige sikt- og avkjørselsforhold. For å få god sikt inn mot tunnelen, har vi foreslått å bevare naustene og innløse de to fritidshusene.

Fra profil 250 til tunnelpåhugget i profil 600 er vegen flyttet ut i sjøen, dels for å få bedre vinkel mot tunnelpåhugget, og dels for å få større avstand til foten av skråningen på øvre side som er et nedfallsområde for steinsprang. For å stabilisere vegfyllingen i sjøen, må det på ytre side legges ut ei ca. 10 000-15 000 m³ stor balansefylling. Denne må legges ut med lekter og vil slå ned mot dybde -20 m, jfr. tegning U 201 i illustrasjonsheftet.

Faren for steinsprang øker inn mot tunnelpåhugget. Som sikringstiltak er det foreslått ei ca. 80 m lang fanggrøft, med en 3-4 m høy sikringsvoll mellom grøfta og vegen, og et ca. 40 m langt rasoverbygg inn mot tunnelen, jfr. tegning C201 og U202 i illustrasjonsheftet.



Figur 26. Veg fra profil 0 – 750.

Planlagt tunnel under Liafjellet er 1990 m lang, inklusive et 40 meter lagt rasoverbygg i sør og en ca. 50 meter lang portal i nord som er forutsatt delvis overfylt.

Tunnelportal Liafjellet sør, alternative løsninger:

Det har vært vurdert ulike løsninger for portalområdet ved Liafjellet sør, se notat «Utforming av portal og rassikringstiltak Liafjellet sør».

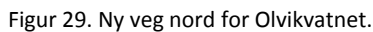
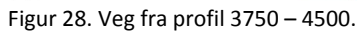
I et geologisk notat er det anbefalt at vegen sikres mot steinsprang mellom profil 480 og profil 600, dvs. en strekning på ca. 120 meter før antatt tunnelpåslag

Rassikring med et rasoverbygg krever større utfyllinger i sjøen og ytterligere grunnundersøkelser som grunnlag for realitetsbehandling og videre prosjektering. Rassikring med rasoverbygg gir god rassikring og har høy kvalitet med hensyn på arkitektur og landskapstilpasning. Rassikring med kort portal og bred grøft krever mindre fyllinger, og grunnforholdene er tilfredsstillende for denne løsningen. Løsningen har også en vesentlig lavere kostnad. Forutsigbare grunnforhold og kostnadsvurderinger er vektlagt framfor arkitektur og landskap. Forslag om rassikring ved bruk av kort portal med fangvoll av mur kom sent i planarbeidet og er ikke utfyllende vurdert med hensyn på rassikring, økonomi og grunnforhold.

Valgt løsning med kort portal kombinert med fanggrøft/voll kan endres av vegeier etter en nærmere vurdering av rassikring, estetikk, grunnforhold og økonomi. Arealbehovene vil være tilnærmet lik for de tre ulike alternativene.

I Olvika blir det ca. 850 med veg i dagen mellom de to tunnelene. Midlertidige rigg- og deponiområder er konsentrert til dette området. For rigg- og deponiområde 1 ønsker vi og mellomlagre masser for bruk til vegarbeid på strekningen Rautvik – Liatinden. Vegprosjektet er tildelt midler fra 2015. Det er regulert inn atkomstveger til eksisterende fylkesveg og til hyttefeltet på øvre side av vegen. I tilknytning til kryssene det regulert inn to busslommer, jfr. tegning C204 og C205 i illustrasjonsheftet.

I profil 4030 er det foreslått ei ca. 15 m lang bru med et gjennomløp på 8 x 2 meter i fyllinga. Både plassering og lengde vil bli nærmere vurdert i byggeplanen.



6.4 Strekningsvis gjennomgang

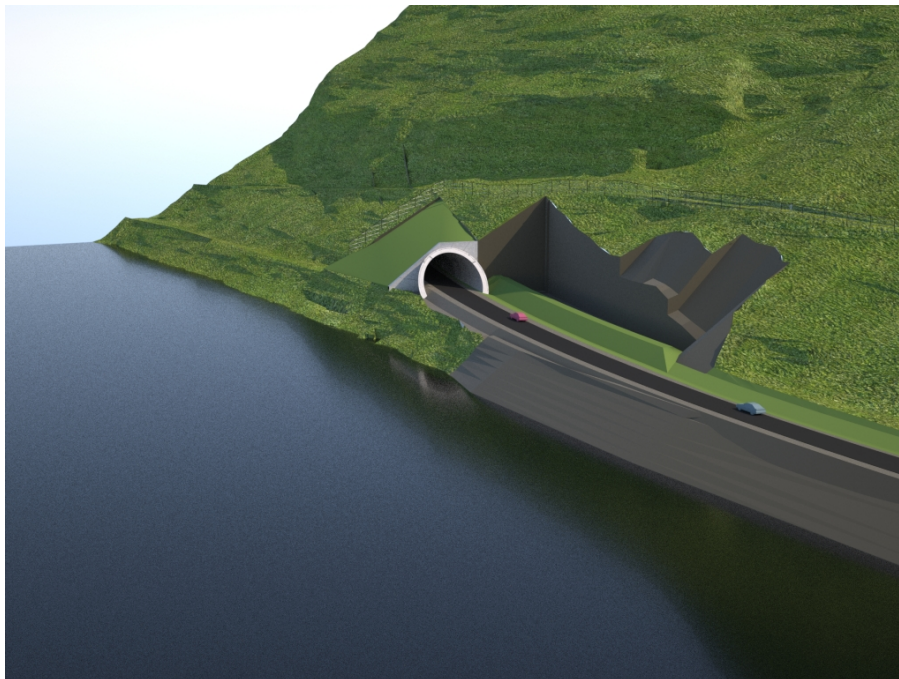
Generelt

- Generelt tilstrebes det å utforme alle anlegg og inngrep i landskapet med størst mulig presisjon og med tydelige overganger mellom betongkonstruksjoner, fyllinger/skjæringer og eksisterende terreng. Rundt tunellportaler bør det settes av nok areal for å oppnå en god tilpasning mellom tunellpåslag og landskap, og for å unngå ny rasproblematikk i tilknytning til det nye anlegget.
- Skråningsvinkelen på maks 1:2 benyttes på løsmasseskråninger på strekningen.
- Anlegget vegeteres med stedegen vegetasjon ved at toppmasser i anlegget tas vare på og tilbakefylles der revegetering er ønskelig, for eksempel rundt portaler og løsmasseskråninger.

Portalområde Liafjellet sør:

Portalområdet er utsatt for steinskred i en sone på ca. 120 meter før antatt tunnellpåslag, dvs. mellom profil 480 og profil 600.

Strekningen rassikres med en portal på ca. 40 m og en 80 meter lang fangvoll med en høyde på 3-4 meter kombinert med en bred grøft på innsiden. Tunellportalen overfylles med løsmasser som tilsluttes tilstøtende landskapsform. Fyllingen og fangvollen vegeteres. Den brede grøften medfører høye skjæringer i fjellsiden som vil være synlige på avstand og fra vegen. Tiltaket medfører behov for stabilisering av løsmasser i overkant av skjæringen. Etableringen av vegen medfører en fylling som berører strandsonen.



Figur 30. illustrasjon av portalområde og rassikring i fugleperspektiv.



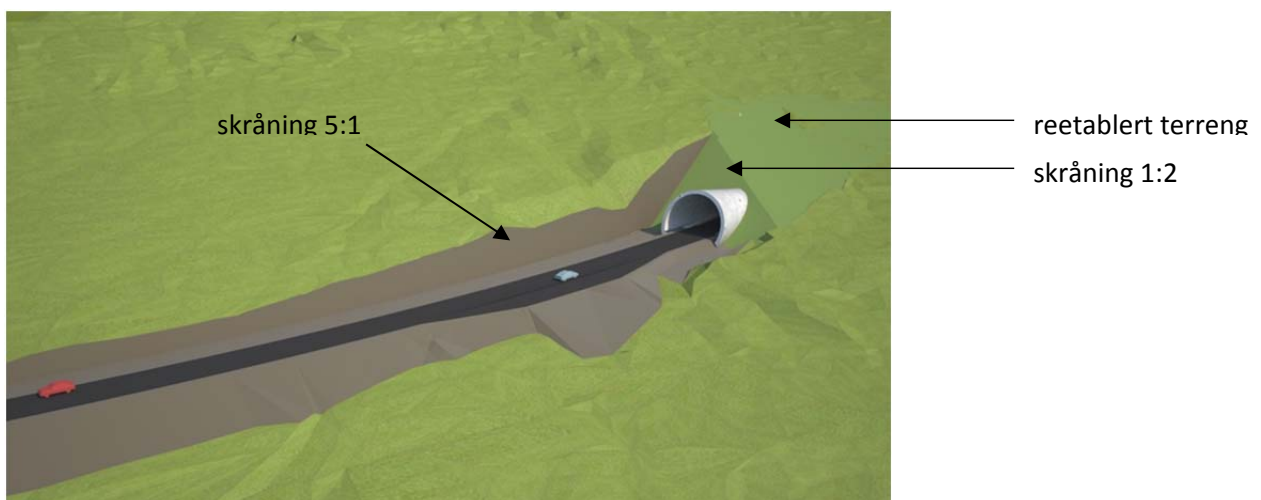
Figur 31. Illustrasjon av portalområde og rassikring sett fra vegen.

Portal Liafjellet nord.

På nordsiden av Liafjellet er det ikke rasproblematikk i portalområdet. Tunnelpåslaget ligger i en skrånende steinur av stedvis stor blokkstein.

Mot sør-øst, «på oversiden» av vegen etableres en fjellskjæring med helning 5:1 parallelt med vegen. En jevnt bred grøft gir nok rom og for en god tilpasning mellom portalområdet og fjellskjæringen. Illustrert grøftebredde er 6 meter. Den brede grøften sikrer også vegen mot eventuelt isras og mindre steinsprang.

Terrenget over tunnelpåslaget reetableres ved at portalen overfylles. Mot vegen avsluttes anlegget med presis skråning med helning 1:2. Skråningen omslutter portalen. Retablert terreng og skråningen vegeteres. For å få en god landskapstilpasning må portalen etableres i området mellom profil 2550 (som tegnet) og profil 2570.



Figur 32. Illustrasjon av portalområde i fugleperspektiv.



Figur 33. Illustrasjon av portalområdet sett fra vegen. Bred grøft mot fjellskjæring sikrer at det blir tilstrekkelig plass rundt portalen for god landskapstilpasning.

Strekningen over "Nybrottet" mellom profil 2750 og profil 3400.

På strekningen ligger vegen godt plassert i terrenget på en lav fylling uten store landskapsinngrep, og vegen blir liggende relativt høyt og med god utsikt mot omgivelsene. På strekningen skal det tilstrebes at mindre skjæringer og knauser fjernes helt og erstattes av løsmasseskråninger for å gi en god tilpassing mot tilstøtende terreng og derved en god og rolig kjøreopplevelse. Løsmasseskråninger vegeteres.

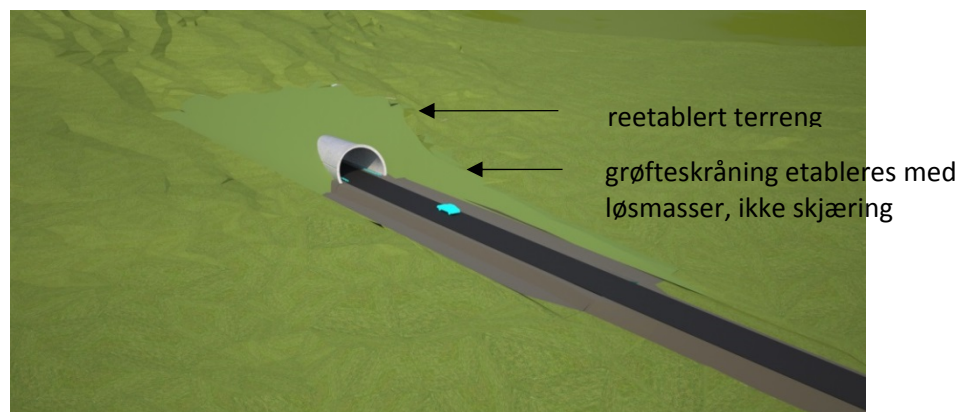
I området legges det til rette for massedeponi og riggområder. Mellom vegen og disse områdene bevares et vegetasjonsbelte på 20 meter som skjerner inngrepene mot innsyn fra vegen også etter avsluttet anleggsfase.

Portalområde Nybrottet

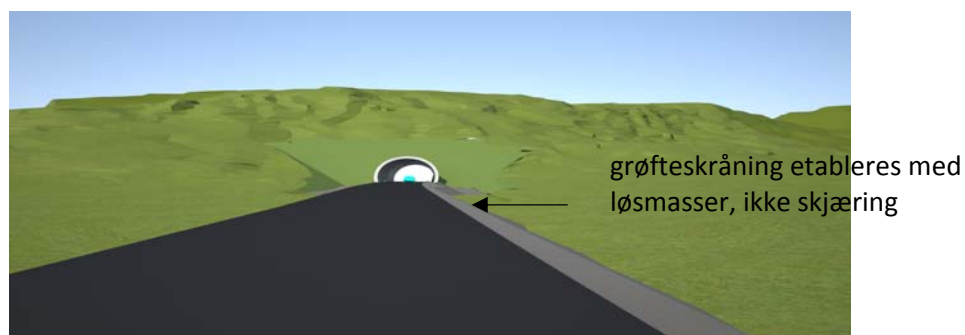
Landskapet ved portal Nybrottet ligger i overgangen mellom den frodige vegetasjonen på flaten og fjellknausene på Bakliholtan. For å oppnå en god terrengtilpasning mellom portal og landskap må portalen ligge mellom profil 2540 og 2550. I portalområdet møter vegen en bratt fjellknaus. Området rundt portalen åpnes (sprenges) slik at det kan etableres en skrånende flate som knytter seg godt til terrenget og det store landskapsbildet. Det settes av tilstrekkelig areal på hver side inn mot portalområdet slik at det kan etableres løsmasseskråninger i stedet for skjæringer inn mot tilstøtende landskap. Det reetablerte området rundt portalen og veganlegget vegeteres.



Figur 34. Portalområdet for tunell gjennom Bakliholtan.



Figur 35. Illustrasjon av portalområdet i fugleperspektiv.



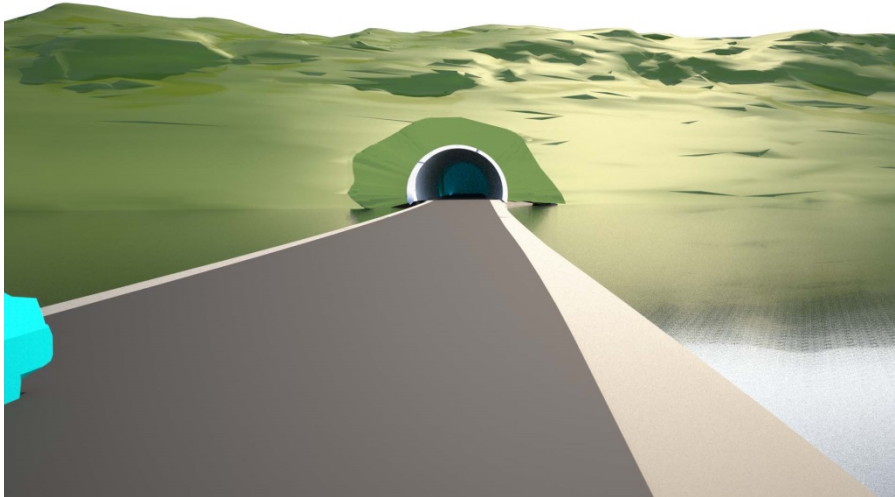
Figur 36. Illustrasjon av portalområdet sett fra vegen.

Portal Olvikvatnet

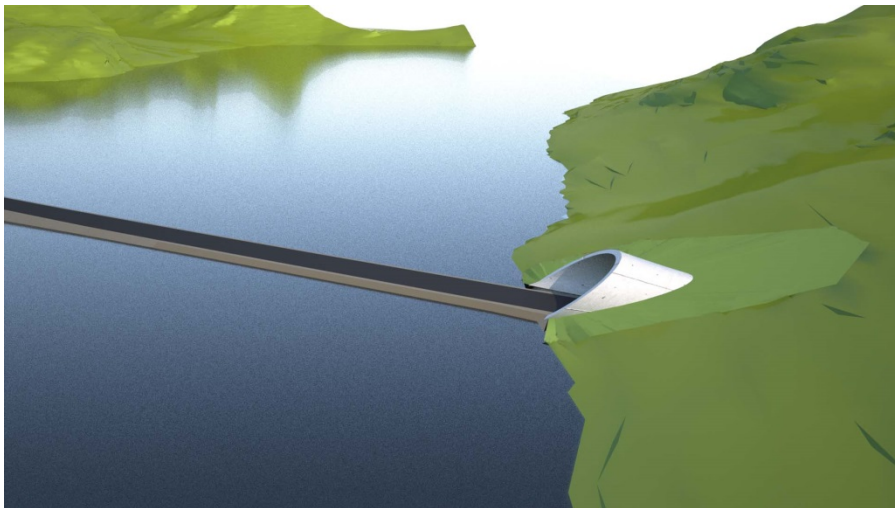
Fra tunnelen gjennom Bakliholtan går vegen rett over i en fylling over Olvikvatnet. Portalområdet ligger i en bratt fjellskrent og etableres omtrent i profil 3845. Terrenget rundt portalen reetableres ved at tunellpåslaget fylles igjen. Her må det påregnes at området rundt selve påslaget må bearbeides for å få en god terrengtilpasning. Området revegeteres slik at tiltaket på sikt i størst mulig grad glir inn i omgivelsene. Portalmunningen bygges skrånende, som illustrert, slik at den tilpasses hellingen på terrenget.



Figur 37. Portalområdet ved Olvikvatnet.



Figur 38. Portalområdet sett fra vegen/ fylling over Olvikvatnet.



Figur 39. Anlegget sett i fugleperspektiv. Portalmunningen skrânes slik at den følger terrengets hovedform.

Olvikvatnet - kommunegrensen

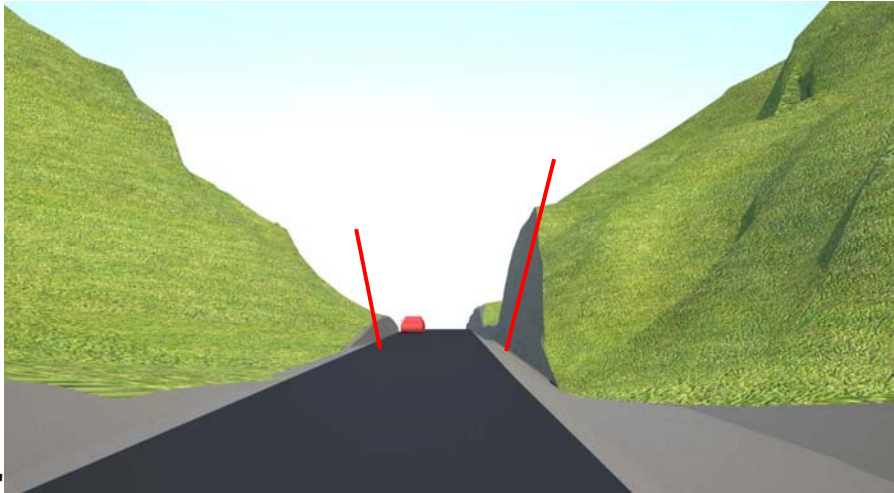
Strekningen omfatter skjæring på nordsiden av Olvikvatnet, interimsveg i bruk under byggeperioden samt fylling og skjæring opp mot kommunegrensen og Eidevågen.

På nordsiden av Olvikvatnet krysser vegen landskapet her gjennom en relativ høy tosidig skjæring. Skjæringene legges parallelt med vegen på begge sider, som vist med rød linje. Dette gir et velordnet og presist landskapsinngrep. Skjæringer etableres med helning 5:1.

Det vil være behov for et rigg- og omlastingsområde for å etablere fyllingen i vannet. Dette etableres på østsiden av vegen. Riggplassen er lite ønskelig ut i fra landskapsmessige forhold og bør minimeres hvis det er mulig. Tiltaket krever avbøtende tiltak ved ferdigstilling med landskapsforming og vegetering

Skjæring mot kommunegrensen

Vegbanen senkes ca 3 - 4 meter for å gjøre stigningen nordfra slakere. Dette medfører høyere skjæring langs vegen enn dagens situasjon. Disse skjæringene vil bli godt synlige i terrenget og skjæringene åpnes til helningsvinkel ca 5:1 for å gi et så åpent vegrom som mulig.



Figur 43. Fjellskjæringen mot kommunegrensen etableres med helning 5:1 for å gi et åpnere rom.

7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

7.1 Framkommelighet

Planforslaget legger til rette for en ny og framtidsrettet fv. 17 med slake kurver, bedre stignings- og siktforhold som gir bedre framkommelighet og en bedre kjøreopplevelse. Ny veg er lokalisert til rassikre områder og vil derfor ikke bli stengt som følge av rasfare. Framkommelighet og trygghet vil bli bedre som et resultat av vegprosjektet.

7.2 Samfunnsmessige forhold

Robust båt/båtfabrikk:

Båtfabrikken under Liafjellet mister sin atkomst fra sør. Det er ikke mulig å kople til ny veg ved Liheim til eksisterende fv. 17 pga av sidebratt terreng med stor vanddybde. Deler av forretningsdriften er avhengig av frakt av båter fra Aldersundet for reparasjon eller service. Området ved Robust båt er rasutsatt.

Vegstrekningen hvor Robust båt er etablert foreslås derfor nedlagt. En slik løsning gjør at et erstatningsansvar ovenfor Robust båt må vurderes.

Det vil bli tatt en endelig beslutning om omklassifisering av avlastet fylkesvei i forbindelse med saksbehandlingen etter vegloven. Forslaget som framgår av kapittel 7.3 kan dermed endres.

Høyspentledning:

Høyspent fra Liamyra/Nybrott til kommunegrensen mot Røddøy må flyttes grunnet ny veg. Røddøy og Lurøy kraftverk har satt i gang en prosess med å avklare ny trase for anlegget. Ny høyspenttrase er foreløpig ikke avklart.

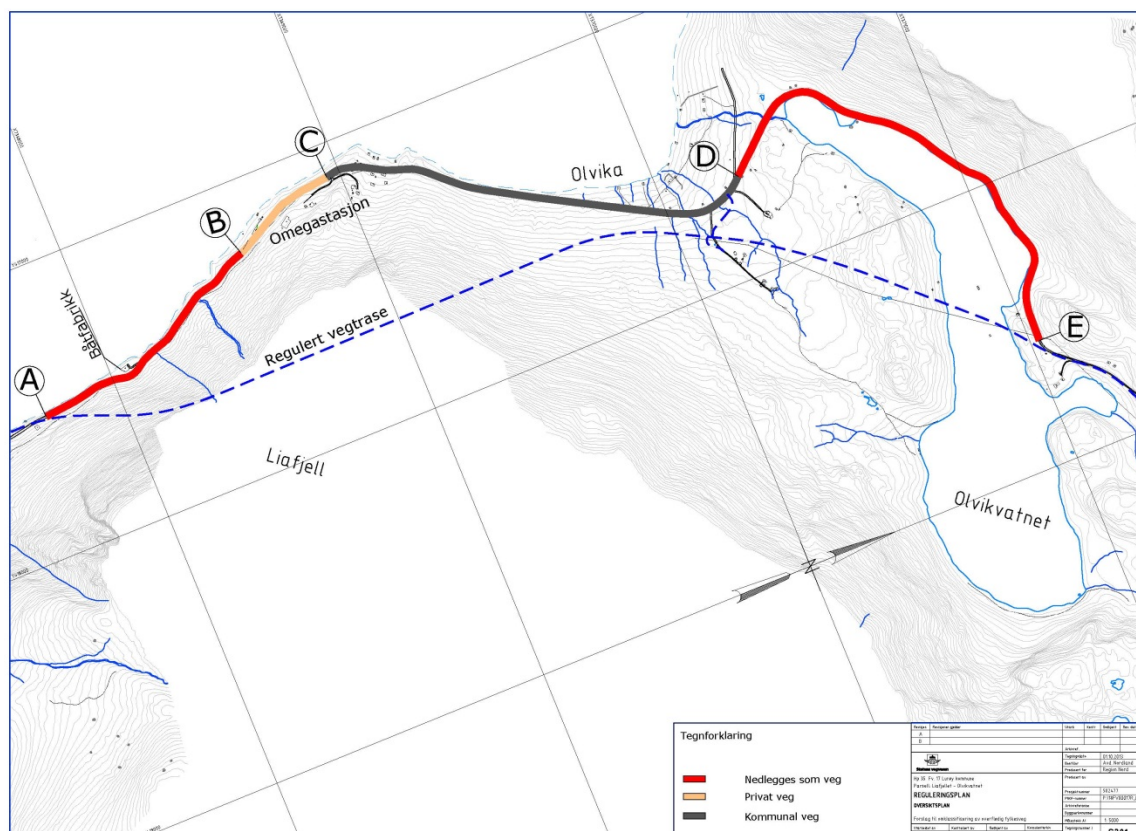
Ny høyspentlinje må være i drift før bygging av ny veg begynner. Dette fordi eksisterende høyspentlinje vil medføre store restriksjoner på anleggsdriften dersom den er i drift.

7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Dette kapitlet er kun av orienterende karakter. Omklassifisering skjer etter vegloven og følger andre prosessuelle regler enn plan- og bygningsloven. Det vil derfor bli opprettet en egen sak på temaet omklassifisering. Det er fylkesavdelingen i Statens vegvesen som på vegne av Nordland fylkeskommune vil utforme endelig forslag til omklassifisering.

Avlastet fv. 17 foreslås omklassifisert som følger:

- A – B, nedlegges som veg
- B – C, omklassifiseres til privat veg
- C – D, omklassifiseres til kommunal veg
- D – E, nedlegges som veg



Figur 44. Forslag til omklassifisering.

Forslag til omklassifisering kan endres i forbindelse med den formelle saksbehandlingsprosessen som følger veglovens regler.

7.4 Naboer

Berørt bebyggelse

To hytter ved Liamyra vil få tilbud om støytiltak ved at de havner innenfor gul sone i støyberegningene.

Innløsning av bebyggelse

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



Figur 45. Eldre ubebodd hus ved profil 190 foreslås innløst.



Figur 46. Hus/fritidshus ved profil 230 foreslås innløst.



Figur 47. Eldre fjøs ved profil 4890 foreslås innløst.

Avkjørsler og andre naboforhold

Det etableres ny avkjørsel til hyttene ved Liamyra.

Alle hus nord for Olvikvatnet får nye avkjørsler, se illustrasjonsplan for nærmere detaljer.

Det planlegges ikke egen kjøreatkomst til hytten i Vika ved Olvikvatnet.

7.5 Byggegrenser

Generelt er byggegrensen for fylkesveg 50 meter fra senterlinjen av vegen. Byggegrensen er utelatt fra planforslaget.

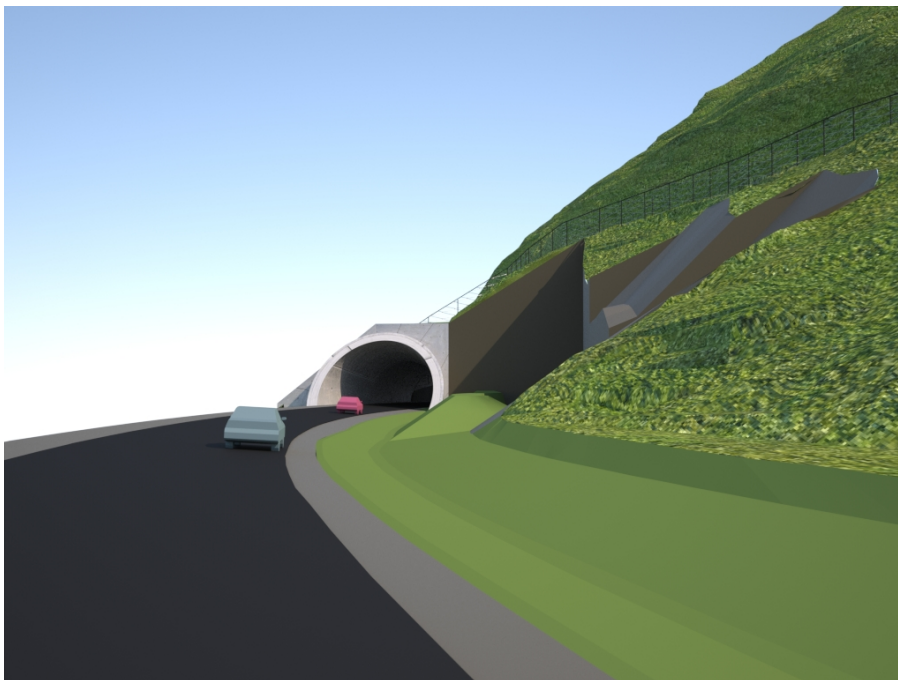
7.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det legges ikke til rette for egen gang- og sykkelveg langs vegstrekningen. Syklister skal tillates i tunnelene, noe som medfører ekstra krav til lys og ventilasjon.

7.7 Landskap/bybilde

Konsekvensene av tiltaket er vurdert i samme rekkefølge som den strekningsvise gjennomgangen, kapittel 5.3.

Portal Liafjellet sør:

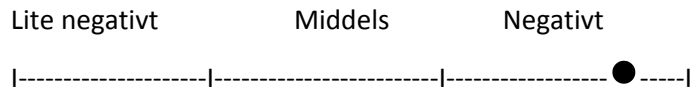


Figur 48. Portal Liafjellet sør.

Anbefalt løsning med 40 m portal og ca. 80 m fangvoll kombinert med bred grøft, medfører betydelige skjæringer i fjellsiden. Løsningen krever tiltak på oversiden av skjæringene for å stabilisere løsmassene her slik at ny rasproblematikk unngås. Selve portalen omrammes av en murkonstruksjon. Anlegget er rent vegteknisk utformet, og arkitektur og landskap er ikke vektlagt i løsningen.

Anlegget vil framstå som et tydelig sår i landskapet og inngrepet regnes som negativt for kjøreopplevelsen.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Portal Liafjellet nord:

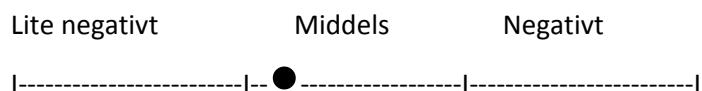


Figur 49. Portal Liafjellet nord.

Vegen, portalområdet og terrengarbeidene er et relativt betydelig landskapsinngrep. Landskapet rundt portalen tilpasses, revegeteres og formes slik at portalen og portalområdet framstår som et avklart og godt tilpasset landskapsinngrep. Det vurderes at inngrepet får lite til middels negativ konsekvens i landskapet selv om dette i utgangspunktet er et urørt landskap.

Anlegget er samlet til et hele og konsekvenser for reiseopplevelsen vurderes som lite negativ.

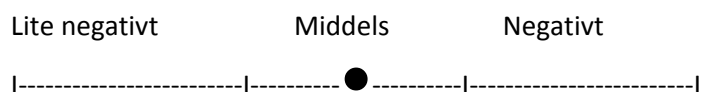
Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Området mellom portal Liafjellet nord og portal Nybrottet:

Strekningen mellom Liafjellet nord og Nybrottet ligger på en fylling på store deler av strekningen og medfører derved få inngrep i sideterreng. Mindre skjæringer i sideterrengen skal fjernes og behandles som løsmasseskråninger. Vegen ligger høyt i terrenget og med god utsikt utover øyriket og omgivelsene for bilistene. Avkjøringene ved Nybrottet kompliserer landskapsbildet.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



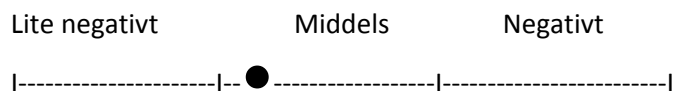
Portalområde Nybrottet:



Figur 50. Portalområde ved Nybrottet.

Portalen omfylles og opprinnelig landskapsform gjenskapes i størst mulig grad. Omfyllingen vegeteres. Landskapstilpasningen rundt portalområdet medfører at konsekvensene av vegen og inngrepet i terrenget vurderes som middels negativt.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Portalområde Olvikvatnet:

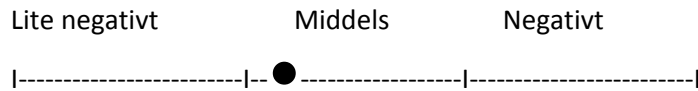


Figur 51. Portalområde ved Olvikvatnet.

Portalområdet Olvikvatnet er i dag et urørt landskap. Terrengformen rundt portalen gjenskapes og portalen omfylles med løsmasser som revegeteres. Konsekvensene for inngrepet i dette området

vurderes som middels til lite negativt. Helhetsinntrykket vil avhenge av utformingen og detaljeringen i overgangen mellom landskap, portal og fylling over Olvikvatnet. Den direkte overgangen mellom tunell og fyllingen over vannet og utformingen av portalområdet kan gi en fin kjøreopplevelse.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Konsekvensvurdering for reiseopplevelsen:

Skjæring ved Olvikvatnet:

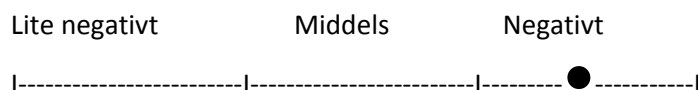


Figur 52. Skjæring med riggplass/omlastingsområde.

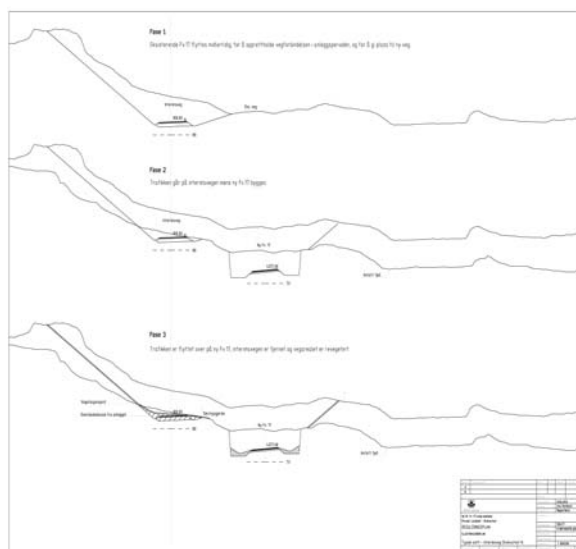
Skjæringen på nordsiden av Olvikvatnet vil gi et stort og markant terrenginngrep. Ved etablering av riggplass/omlastingsområde forsterkes dette. Avbøtende tiltak som terrengforming, skjæringsvinkel og linjeføring vil kunne begrense inntrykket av landskapsinngrepet noe.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:

Konsekvensvurdering av inngrepet i landskapet:



Interimsveg og tilkobling til eksisterende veg:

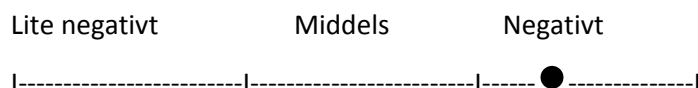


Figur 53. Interimsveg med tilkobling til eksisterende veg.

Vegen med tilhørende skjæringer og fyllinger vil få store negative konsekvenser for landskapet. Det vil bli gjennomført avbøtende tiltak med revegetering, terrengforming og tilpasning til eksisterende terreng for å redusere ettervirkningen av inngrepet så mye som mulig.

Inngrepet vurderes som negativt for reiseopplevelsen, men er svært avhengig av utførelsen på endelig landskapsutforming

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Fylling mot kommunegrensen:

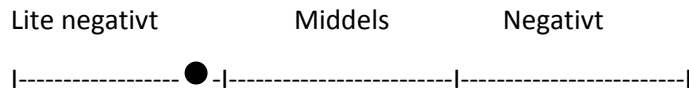


Figur 54. Fylling mot kommunegrensen, avkjørsler til eiendommen inntegnet.

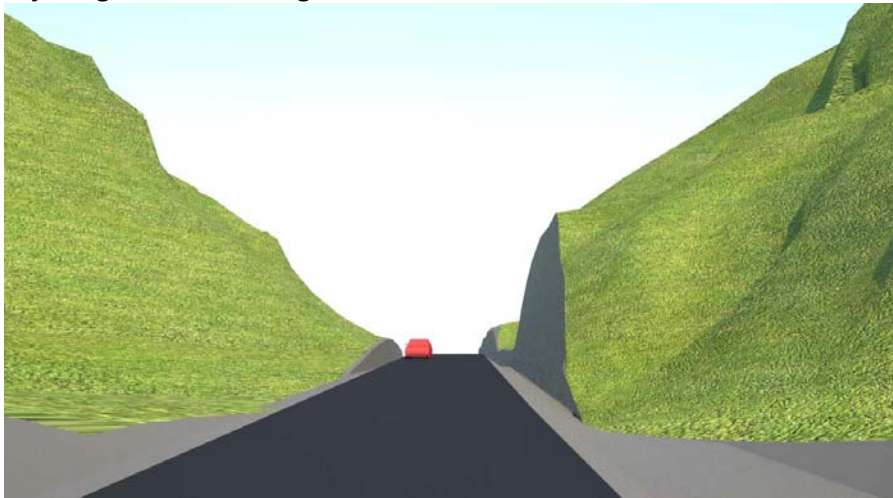
Vegen og fyllingen følger i hovedsak landskapets hovedform og vil bli et synlig men presist inngrep i området. Fyllingen vegeteres og kan eventuelt kunne brukes som beitemark. Avkjørsler til to private hus vil komplisere landskapsbildet noe.

Fyllingen og vegføringen vurderes som lite negativ for kjøreopplevelsen.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



Skjæring mot kommunegrense:

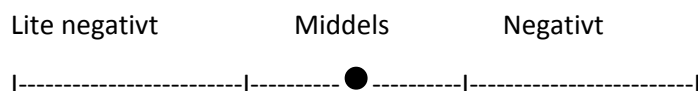


Figur 55. Skjæring mot kommunegrensen.

Inngrepet innebærer å senke vegen og vil bli et mer synlig inngrep i terrenget. Inngrepet ligger i et høybrekk og representerer overgangen mellom to landskapsrom og vil derfor framstå som svært tydelig og eksponert. Tiltaket vurderes som middels negativt i landskapet.

Godt utført vil inngrepet bidra til en god reiseopplevelse.

Konsekvensvurdering av kjøreopplevelse og inngrep i landskapet:



7.8 Nærmiljø/friluftsliv

Friluftaktivitet i beskjedne grad utøves på Liamyra og Olvikvatnet. Det forventes ingen vesentlige negative konsekvenser knyttet til nærmiljø og friluftsliv, til det er bruken av områdene for beskjedne.

Hytter ved Nybrott/Liamyra:

Noen hytter blir liggende nær ny veg. Vegen vil redusere hyttenes attraktivitet med bakgrunn i at biltrafikken kommer nærmere. Fire hytter er lokalisert til Nybrott/Liamyra og de samfunnsmessige konsekvensene av vegtiltaket på nærmiljø og friluftsliv forventes derfor å være lite negativt.

Tiltak:

To av hyttene ligger nært ny veg. Hytteierne vil få tilbud om støyskjerming.

Olvikvatnet:

Det utøves noe fritidsfiske i Olvikvatnet. Bygging av liten bru på om lag 15 m gjør at mindre båter kan passere fyllingen som strekker seg over vannet. Det forventes derfor ingen store negative konsekvenser i forhold til utøvelsen av fritidsfiske. Fritidsfiske er lite i omfang og de negative konsekvensene av vegtiltaket vil i første rekke gjøre seg gjeldende i anleggsperioden.

I anleggsperioden kan vannet bli tilslammet som følge av utfylling av masser. Tiltak for å redusere spredning av partikler i vannmassene vil bli vurdert. De negative konsekvensene forventes å være av midlertidig karakter og knyttet til anleggsperioden.

Tiltak:

Bygging av liten bro i fylling gjør at mindre båter kan passere. Det blir en minimums frihøyde på to m fra vannspeilet og opp til brukonstruksjonen.

7.9 Naturmangfold

Omfangsvurdering

Mens opprusting/utvidelse av nåværende veg i dagen vil gi negative inngrep noen steder, så vil bruk av tunnel redusere belastningen på naturmiljøet på andre strekninger. Blant annet vil de medføre at de to registrerte verdifulle naturtypelokalitetene trolig får redusert grad av påvirkning som følge av tiltaket. Ny veg er planlagt i tunnel forbi Lia og naturtypelokaliteten der. Omlegging av vegtrasè medfører også at den nye vegen heller ikke vil gå over den andre naturtypelokaliteten – Almlura.

Vannforskriften er den norske gjennomføringen av EUs rammedirektiv for vann, som Norge har valgt å slutte seg til gjennom EØS-avtalen. Hensikten med forskriften er en helhetlig og økosystembasert vannforvaltning. Alt vann skal forvaltes med sikte på beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet og vannets økosystemer. Blant annet skal vassdrag (elver og innsjøer), grunnvann og kystvann sees i sammenheng. Tiltak skal utføres slik at tilstanden i elver, bekker, innsjøer og kystvann ikke blir vesentlig forringet som en følge av inngrep.

Olvikvatnet blir vesentlig påvirket av tiltaket, og utfylling vil innebære et ganske betydelig inngrep, siden mye av sundet som halvveis deler vannet vil bli utfylt. Det er ikke dokumentert spesielle verdier knyttet til vannet, så omfanget blir likevel bare lite negativt. Fiskebestanden i vannet er i følge lokal informasjon liten.

Vegen krysser noen få og små bekker ved Nybrott. I tillegg kommer strandsona mot sjø, som også vil bli utfylt på mindre strekninger i sør. Her faller terrenget raskt og strandsona virker både smal og med få kvaliteter.

Omfanget av svartelistearter og andre fremmede arter innenfor utredningsområdet er svært begrenset. Det foreligger en mulighet for at arter som skogskjegg og parkslirekne kan spre seg som følge av vegen, men sannsynligheten er trolig ikke særlig stor.

Avbøtende tiltak

Både for 0-alternativet og utbyggingsalternativet vil registrering og bekjempelse av fremmede arter som kan spre seg langs vegkantene være aktuelt avbøtende tiltak. I tillegg bør en utvise særlig varsomhet ved kryssing av Olvikvatnet, slik at dette ikke blir unødig påvirket av tilslamming fra bl.a. sprengningsarbeidene. Finkornet sprengsteinmateriale kan skade fisk. Det bør også utarbeides et enkelt miljøoppfølgingsprogram (MOP) for prosjektet.

Samlet vurdering av virkninger på naturverdiene

Verneområder: Ingen verneområder blir berørt

Naturtyper: Ingen av de fem naturtypene som er angitt i forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven er representert i nærheten av utbyggingsalternativet. Utbyggingsalternativet berører også i liten grad rødlistede naturtypelokaliteter, og to registrerte verdifulle naturtyper.

Arter: Ingen prioriterte arter er påvist i undersøkelsesområdet og potensialet for slike er lavt. En rødlista plante: alm (NT), et rødlista pattedyr: oter (VU) og en rødlista fugl: bergirisk (NT), er påvist innenfor undersøkelsesområdet. Alle antas å bli lite berørt av tiltaket. Det er innenfor undersøkelsesområdet ikke dokumentert leveområde for noen fredete arter, planter og virvelløse dyr. Enkelte fremmede arter opptrer lokalt, særlig i Lia, som parkslirekne, skogskjegg og lutzi/sitkagran.

Vannmiljø: Olvikvatnet blir vesentlig påvirket av tiltaket, men har samtidig ikke spesielle, kjente verdier knyttet til seg. Det kan ha noe verdi for fisk, men det er ikke kjent at laksefisk går opp vassdraget til Olvikvatnet. Det vil kanskje være potensielle gyteplasser som kan påvirkes negativt, men gytebekker ligger i god avstand fra veganlegget. Strandsona mot sjø vil bli utfylt på mindre strekninger i sør. Her faller terrenget raskt og strandsona virker både smal og har få kvaliteter. Da er nok virkningene på dypere vannmasser viktigere, særlig hvis det også blir fylt ut sprengstein i sjøen.

Økologiske funksjoner og prosesser: Det er lite kjente spesielle økologiske funksjoner eller prosesser knyttet til noen del av utredningsområdet.

Vurderinger i forhold til naturmangfoldloven

- § 8 Kunnskapsgrunnlaget: Lokalkunnskapen er i første rekke basert på eget feltarbeid, men enkelte opplysninger har også kommet fram gjennom andre kilder som Naturbase. Utredningen har vært basert på standard metodikk for verdisetting og konsekvensvurderinger (HB 140). Særlig vekt har vært lagt på forekomst av rødlistede arter og verdifulle naturtyper. Vurderingene av virkningene på naturverdiene er basert på generell kunnskap om artene sine krav til livsmiljø og naturtypene sine viktige kilder til variasjon.
- § 9 Føre-var prinsippet: Kunnskapsgrunnlaget vurderes som middels godt. Det er enkelte usikkerheter knyttet til bl.a. hekkefuglfauna, soppfunga og frodig lauvskog under Liafjell, uten at dette antas å påvirke vurderingene vesentlig. Trolig gjelder dette også for naturverdier knyttet til Olvikvatnet. Føre-var-prinsippet bør derfor legges til grunn ved kryssing av Olvikvatnet. Prøvefiske har vært vurdert, men fylkesmannen og NVE har ikke sett behov for å gjennomføre dette.
- § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning: Det er ikke kjent spesielle miljøer eller arter som med dette tiltaket får en vesentlig høyere eller kritisk belastning i utredningsområdet.

Tiltak:

- Sikre vanngjennomstrømmingen i Olvikvatnet ved å etablere en mindre bru på 15 m lengde. Bruløsningen får et vanngjennomløp på 2 x 8 m.
- Fisk og andre vannlevende organismer kan passere under bruen.
- Tiltak for å hindre tilslamming av vannet i anleggsperioden.
- Det blir utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram for utfylling i Olvikvatnet.

7.10 Kulturmiljø

Bygging av ny veg forventes ikke å medføre konflikter i forhold til kulturmiljøer eller kulturminner. Nordland fylkeskommune eller Sametinget ser ikke behov for flateavdekking eller befarings.

Vegtiltaket medfører ingen negative konsekvenser ovenfor kulturminner eller kulturmiljø.

7.11 Naturressurser

Jordbruk

Landbruksaktiviteten blir påvirket av forslag til ny veg og midlertidig riggområder, se figur 56:



Figur 56. Konsekvenser for landbruksvirksomheten.

Kartutsnittet over viser forslag til ny veg med midlertidige riggområder. Oransje stiplet areal viser forbruk av dyrket jord. Permanent arealbehov: 1690 m² som følge av ny veg. Øvrige landbruksarealer mellom bekk og ny veg berøres ikke grunnet justering av midlertidig riggområde som følger eiendomsgrensen til gnr/bnr. 30/50.

Grunneier på 34/7 har gård på stedet. Grunneieren driver ikke egen gårdsdrift, men leier landbruksarealet ut lokalt. Konsekvensen for gårdsdriften på stedet er derfor vurdert til lite negativt.

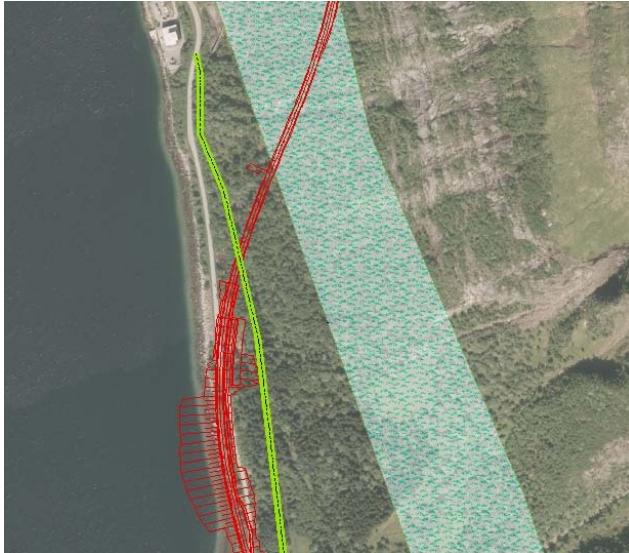
Reindrift

Reindrift:

Ny veg påvirker reindriftsnæringens arealinteresser. Videre følger en kortfattet redegjørelse for hvordan reindriftens arealinteresser påvirkes. For mer detaljert informasjon henvises det til vedlagt fagrapport.

Tunnelpåhugg ved Liheim:

Registrert flyttlei går over tunnel. Imidlertid viser informasjon fra reinbeitedistriktet til at rein flyttes langs veg eller trekker ned mot vegen grunnet sidebratt terreng. Tiltaket berører derfor reindriftens arealinteresser.



Figur 57. Ny veg (rødt), flyttlei (grønnstiplet) og gammel kjerreveg (lysegrønn).

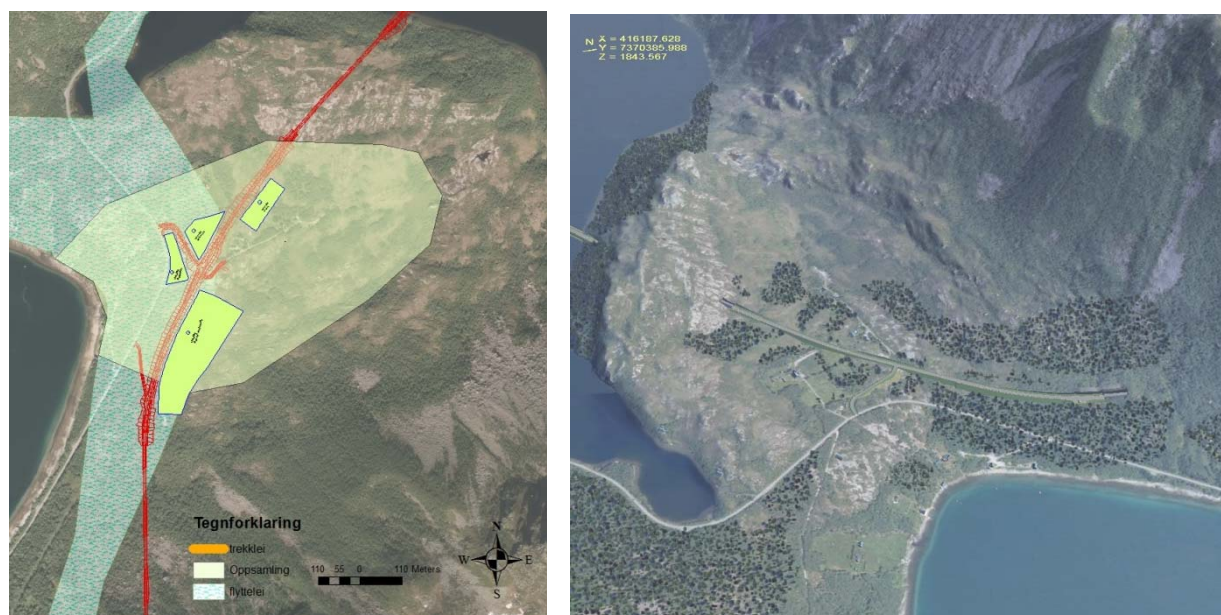
Rein planlegges ledet over tunnelportal langs gammel kjerreveg.

Tiltak:

Gammel kjerreveg opprettholdes for å sikre framtidig flyttlei. Tunnelpåhugg og høye skjæringer sikres med gjerde fra sjøen, over tunnelportalen og langs de høye skjæringene. I anleggsperioden vil flyttleien bli stengt grunnet anleggsaktivitet. Reinen må fraktes forbi.

Nybrott:

Tunnelpåhugg ved Liafjellet nord kommer i en registrert flyttlei. Tiltaket er ikke vurdert til ikke å medføre vesentlige negative konsekvenser, fordi reinen ofte flyttes langs vegen. Avlastet fv. 17 vil gi gode forutsetninger for flytting av rein langs planstrekningen fordi vegstrekningen blir tilnærmet uten trafikk. Ny veg ligger flatt i terrenget og utgjør ingen barriere for kryssing av veg.



Figur 58. Reindriftens arealinteresser ved Nybrott og et 3D bilde som viser utsnitt av ny veg.

Ny veg passerer gjennom oppsamlingsområde ved Nybrott/Liamyra. Dette er vurdert til å være den største utfordringen for reindriftens arealinteresser, da særlig grunnet faren for reinpåkjørslar kombinert med at ny vegtrasé kommer nærmere kjernen i oppsamlingsområde, og således reduserer areal til bruk for samling av rein. Myrpartiene ovenfor eksisterende veg beskrives som kjerneområdet.



Figur 59. Bilde viser de indre deler av Liamyra som fortsatt vil være intakt. Bilde er tatt fra Bakliholtan.

Dette er ett av få områder hvor reinen naturlig kan samles under flytting. Området er slik at det kreves liten menneskelig arbeidsinnsats for å holde kontrollen på dyrene. Ny veg vil medføre negative konsekvenser for oppsamlingsområdet. Arealet for oppsamling reduseres, men store deler vil fortsatt være intakt. Ny veg er lagt ut langs eksisterende infrastruktur som hus, kraftlinje, skogsveier og hytter for i størst mulig grad å unngå å ta ubrukte areal til vegformål. Samtidig gir den grunne terskelen i Olvikvatnet føringer for hvor ny veg kan føres fram i terrenget.

For i størst mulig grad å ivareta hensynet til reindriften er det foreslått følgende avbøtende tiltak:

- Tilpasse vegen terrenget uten fyllinger slik at ny veg kan passeres uten vesentlige hindringer på samme måte som eksisterende veg.
- Variabel skilting med redusert hastighet i den perioden reinen oppholder seg i området. Utføres av Statens vegvesen i dialog med reindriftnæringen.
- Det er foreslått å gjerde inn ny veg, helt eller delvis for å unngå påkjørsler. Reindriften ønsker ikke en slik løsning.
- Øke bredde på avskoging langs eksisterende veg for bedre siktforhold for å redusere faren for påkjøring av rein.
- Inngjerding av tunnelpåhugg
- Se kapittel 5.2.3 i fagrapport om reindriften for ytterligere forslag om avbøtende tiltak

Ved Nybrott/Liamyra er det foreslått midlertidige riggområder. Det er kun behov for riggområdene i anleggsperioden. Arealene vil reetableres tilnærmet sin opprinnelige tilstand etter at anleggsperioden er avsluttet.

I anleggsperioden forventes konsekvensene for tilgangen til oppsamlingsområdet å bli middels til stor negativ grunnet anleggsaktivitet som hindre tilgang til oppsamlingsområdet.

Eksisterende veg passerer gjennom flyttleien. Reinen flyttes dels lang eksisterende veg, eller ved bruk av terrenget ovenfor vegen. I forhold til flyttleien forventes ikke ny veg å medføre negative konsekvenser sammenlignet med dagens situasjon. Vegomleggingen vil, for store strekninger innenfor planområdet, bidra til positive konsekvenser ved at trafikken føres inn i tunnel og således unngår å forstyrre rein under flytting. Avlastet fylkesveg kan nyttes som ny flyttlei.

Olvikvatnet nord:

Nord for Olvikvatnet deler flyttleien seg i to. Reinen kommer ned fra fjellet, passerer fylkesvegen eller følger den videre sørover. Ved profil 4900 samles reinen innenfor en midlertidig innhegning ved behov.

Ny veg vil ha rekkverk inn mot profil 4870. Rekkverket vil derfor sperre flyttleien fram mot profil 4870, se illustrasjonsplan tegning C207. Den østlige delen av flyttleien vil ikke medføre hindringer for flytting av rein.

Reindriften har påpekt faren for at reinen kan trekke ut på fylling. Området kan beskyttes med plassering av gjerde i den dobbeltsidige skjæringen kombinert med rist. Dette er gjort flere steder i Finnmark for å hindre trekk av rein, men erfaringene er varierte.

Midlertidig vegomlegging i anleggsperioden vil etter at veganlegget er ferdigstilt gi en passasje mot avlastet riksveg som kan nyttes til flyttlei for rein, fordi ny veg ligger i et lavere nivå enn eksisterende veg.

Samlet vurdering:

Anleggsperioden vil midlertidig stenge deler av området for reindriften. Dette gjelder i første rekke tilgang til Nybrott/Liamyra. Ved gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak vurderes den samlede konsekvens til å være middels (stor) negativ.

Driftsfasen gir både et positivt og negativt omfang for reindriften. Avlastet fylkesveg kan over en lengre strekning nyttes som flyttlei. Oppsamlingsområdet blir noe redusert, men store deler av dette vil fortsatt være intakt. Den samlede konsekvens av vegtiltaket vurderes til liten/middels negativ.

Søknad om midlertidig stenging av flyttlei og endring av flyttlei.

Det må sendes en søknad om midlertidig stenging av flyttlei til Landbruks- og matdepartementet. Søknaden skal sendes via fylkesmannen for faglig vurdering før den videresendes til departementet til behandling. Det må i tillegg foreligge en avtale om hvordan flytting skal ivaretas ved midlertidig stenging av flyttlei. Det må foreligge en godkjent innvilget søknad før tiltaket kan realiseres.

7.12 Støy og vibrasjoner

Det er utført beregninger for vegtrafikkstøy for ny vegtrasé. Formålet er å dokumentere støyforholdene ved boliger og fritidsboliger. Beregningene er utført med EDB programmet Novapoint Støy, og etter retningslinjene i T-1442/2012 som angir anbefalte utendørs støygrenser.

Retningslinjen kommer til anvendelse når:

Der ny støyende virksomhet etableres i rød eller gul sone for en eksisterende støykilde, kan det vurderes å tillate høyere grenseverdier enn de som er anbefalt i tabell 3, forutsatt at bebyggelse med støyfølsom bruksformål med støybelastning over de anbefalte grenseverdiene ikke blir utsatt for høyere sumstøynivå og/eller vesentlig høyere maksimalnivåer enn tidligere.

Støyberegningene har gitt følgende resultater:

Fritidsbolig i Olvika, 34/25

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, opprinnelig situasjon for fv. 17: Lden = 40 dB.

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, ny trasé/situasjon for fv. 17: Lden = 57 dB.

Støynivå ved ny fv. 17 vil være 2 dB høyere enn grenseverdi (55 dB).

Dette er en overskridelse av grenseverdi, som utløser støyskjermende tiltak.

I tillegg medfører den nye veitraseen en vesentlig økning av veistøynivået i forhold til opprinnelig situasjon. Støyskjermende tiltak vil medføre oppfyllelse av støykravet og vil bli tilbudt hytteeier.

Fritidsbolig i Olvika, 34/26

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, opprinnelig situasjon for fv. 17: Lden = 40 dB.

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, ny trasé/situasjon for fv. 17: Lden = 57 dB.

Støynivå ved ny fv. 17 vil være 2 dB høyere enn grenseverdi (55 dB).

Dette er en overskridelse av grenseverdi, som utløser støyskjermende tiltak.

I tillegg medfører den nye veitraseen en vesentlig økning av veistøynivået i forhold til opprinnelig situasjon. Støyskjermende tiltak vil medføre oppfyllelse av støykravet og vil bli tilbudt hytteeier.

Fritidsbolig ved Olvikvatnet, 35/3
Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, opprinnelig situasjon for fv. 17: Lden = 57 dB.
Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, for ny fv. 17: Lden = 57 dB.
Støynivå ved ny fv. 17, samt veitrase vil være uforandret i forhold til opprinnelig situasjon.
Dette medfører ikke en vesentlig økning av veistøynivået, og utløser ikke støyskjermende tiltak.

Fritidsbolig ved Olvikvatnet, 35/4

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, opprinnelig situasjon for fv. 17: $L_{den} = 56 \text{ dB}$.

Høyeste støynivå på utendørs oppholdsareal, for ny fv. 17: $L_{den} = 56 \text{ dB}$.

Støynivå ved ny fv. 17, samt veitrase vil være uforandret i forhold til opprinnelig situasjon.

Dette medfører ikke en vesentlig økning av veistøynivået, og utløser ikke støyskjermende tiltak.

Ingeniørgeologisk kartlegging er utført til reguleringsplanen, og vil bli presentert i egne ingeniørgeologiske rapporter, se vedlagt rapport for detaljerte vurderinger og beregninger.

For Liafjelltunnelens søndre påhugg er det blottlagt fjell ved påhugget, men tunnelen starter i et steinsprangutsatt område. Tiltak for sikring mot dette må planlegges og detaljeres videre.

Ved nordre påhugg er det løsmasser, men fjelloverflaten er kartlagt ved refraksjonsseismikk og fjellkontrollboringer.

For tunnelen ved Bakliholtan, er det blottlagt fjell ved det søndre påhugget. For nordre påhugg i skråningen sør for Olvikvatnet er det løsmasser. Fjelloverflaten er kartlagt ved hjelp av refraksjonsseismikk

Etter ingeniørgeologiske vurderinger er det lite sannsynlig at bygging og drift av tunnelen vil medføre noen hydrologiske forandringer som vil få innvirkning på overflaten.

Før byggeplanen er det nødvendig med supplerende kartlegginger for beskrivelse av begge tunnelene.

7.14 Geoteknikk

Det er utført et stort antall grunnboringer og geotekniske vurderinger av forslag til ny veg. I dette kapitlet følger en oppsummering av de vesentligste forhold. For mer detaljert informasjon, se vedlagt fagrapport.

For sjøfylling mellom profil 250 og 540 er det registrert i hovedsak faste lagrede masser, men også noe løsere lag. Sjøbunnen har en helning mellom 1:2 og 1:3. Ut fra stabilitetshensyn er det behov for en lekterutlagt motfylling i sjøen for området mellom profil 310 og 480.

Når det gjelder tunnelpåhugget ved ca profil 2480 viser de utførte grunnundersøkelsene faste og steinholdige antatt ur- og/eller morenemasser. Det er registrert løsmassemektheter på mellom 3 og 19,4 m i dette området.

Undersøkelsene for fylling i Olvikvatnet, profil 3850 viser et øvre svært løst lagret lag med mektigheter på mellom 0,9 og 8 m. De opptatte prøveseriene viser at disse løse massene synes å bestå av siltig/sandig silt. Vi har kun omrørte skjærstykker for disse massene som indikerer at i hvert fall delvis kan klassifiseres som kvikkleire. Største vanndybde i det aktuelle området er ca. 22 m, og tilsvarende er største totale fyllingshøyde for vegfyllingen 25 m. I tillegg må det også anlegges en bru for å etablere en åpning i fyllingen.

De utførte stabilitetsberegningene viser at det er behov for geotekniske tiltak for fyllingen i Olvikvann. Aktuelle tiltak er etter våre vurderinger enten masseutskifting av de løse massene under fyllingen eller en relativt omfattende bruk av tosidige motfyllinger. Uansett løsning vil det være behov for å få inn lektere og eventuelle grav- og/eller mudringsutstyr i Olvikvatnet.

For området mellom profil 4150 og 4800 viser grunnundersøkelser at undergrunnen i dette området for en stor del består av relativt faste og steinholdige masser. Men ned mot Olvikvatnet er det også påtruffet et øvre løsere topplag som i tillegg til sand og grus også inneholder en del silt og delvis også leire. De utførte stabilitetsberegningene viser at det er nødvendig med en masseutskifting til fast grunn omkring fyllingsfoten til den nye vegfyllingen i hele området mellom profil 4310 og 4600.

I forbindelse med den videre planleggingen vil det være behov for relativt omfattende supplerende grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger for flere områder.

7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Ulykkesrisiko

Det er gjennomført en risikoanalyse. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer ("beste praksis") og skal være et bidrag til å gjøre vegen så sikker som mulig og sikre at miljøet ikke skades. Risikoanalysen skal belyse risikobildet, dvs. identifisere uønskede hendelser, årsaker til disse og mulige konsekvenser med tilhørende sannsynlighet.

Følgende uhellstyper (uh) er vurdert til å medføre risiko:

(Uh = Uhellstyper)

Uh 2 (tunnel) = Påkjørsel tunnelvegg

Uh 2 (veg) = Møteulykke

Uh 3 (tunnel) = Møteulykke

Uh 7 (veg) = Trafikkulykke i vegbanen

Uh 10 (tunnel) = Brann i tungt kjøretøy

RISIKOMATRISSE LIV OG HELSE (BÅDE VEG, TUNNEL OG BRU)				
FREKVENNSKONSEKVENNS	LETTERE SKADD	HARDT SKADD	DREPT	FLERE DREPTE
SVÆRT OFTE (MINST 1 GANG PR ÅR)				
OFTE (MELLOM HVERT 1-10 ÅR)				
SJELDEN (MELLOM HVERT 10-100 ÅR)			Uh 2 (tunnel), Uh 2 (veg) Uh 3 (tunnel) Uh 3 (veg) Uh 7 (veg)	
SVÆRT SJELDEN (SJELDNERE ENN HVERT 100 ÅR)	Uh 10 (tunnel)			

Tiltak ikke nødvendig

Tiltak bør vurderes

Tiltak skal vurderes

Tiltak nødvendig

Figur 61. Risikomatrise liv og helse.

Risikomatrise for miljø og økonomi ble ikke tatt i bruk, da ingen hendelser ble plassert i denne. Ønskes mer detaljert informasjon om risiko- og sårbarhet, se vedlagt fagrapport.

Rasfare

Store deler av eksisterende veg er rasutsatt. Ny veg er derfor lagt til områder hvor man skal unngå vegstegninger som følge av skredfare, skred eller steinsprang.

Flomfare

Liten bru over Olvikvatnet har en vesentlig større lysåpning enn eksisterende kulvert. Vi forventer derfor at ny bru vil håndtere flomsituasjoner på en tilfredsstillende måte. Vi har ikke kjennskap til at eksisterende kulvert har fungert mangelfullt og skapt oppstuing e. l. ved flomsituasjoner, se bilde.



Figur 62. Kulvert ved elv fra Olvikvatnet.

Ved Nybrott/Liamyra renner flere bekker ned fra fjellet. Ved dimensjonering av rør vil vi ta hensyn til mer ekstreme værforhold. Detaljer omkring dimensjonering fastsettes i byggeplanarbeidet.

lekter eller flåter må fraktes inn seksjonert og monteres på stedet. Til dette formålet er det regulert et riggområde nordvest for vegtraséen, jfr. tegning Y203 i illustrasjonsplanen.



Figur 64. Anlegg- og riggområder.

Fra fyllingen over Olvikvatnet går vegen rett inn i ca. 200 m lang og opp til 15 m høy fjellskjæring. Det forutsettes at sprengt stein fra skjæringa skal benyttes til nederste del av fyllingen i vannet. Dette for å lage et stabilt fundament før det fylles videre opp med tunnelstein.

For å opprettholde trafikken på fv. 17 forbi skjæringa i anleggsperioden, må vegen midlertidig omlegges, jfr. tegn Y201-Y202 i illustrasjonsplanen.

Fjellskjæringen på nordsiden av Olvikvatnet, er utvidet for uttak av sprengtstein til nederste del av fyllingen i vannet. Det er nødvendig å etablere en stabil såle av grovere sprengtstein før det fylles videre med tunnelstein. Det utvidede området vil også fungere som riggområde og midlertidig lagringsplass for tilkjørt tunnelstein. Vannet er brådypt utenfor skjæringa, og det antas å være en gunstig plass, for etablering av anlegning til omlasting av stein i lekter.

8.3 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 disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og et 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.

Opplistingen er ufullstendig og må detaljeres i forbindelse med konkurransegrunnlaget. De fleste punktene er omtalt i ulike kapitler i planbeskrivelsen. Videre følger en kort opplisting:

- **Støy**
Det er utført støyberegninger. Tiltak framgår av planbeskrivelsen.
- **Forurensing**
Det blir utslipp i forbindelse med driving av tunnel, og mulig utslipp fra tunnelvask, avhengig av valg av løsning. Det vil bli søkt fylkesmannen om utslippstillatelse, i forbindelse med driving av tunnel.
- **Arkitektur, landskapstilpasning og vegetasjonsbruk**
Det er i planbeskrivelsen gitt tydelige føringer mht. utforming og landskapstilpasning, samt forslag til avbøtende tiltak.
- **Nærmiljø og friluftsliv**
Støy er beregnet og tiltak er foreslått. Liten bru over Olvikvatnet på ca. 15 m er foreslått for å sikre muligheten til at fritidsbåter kan passere.
- **Naturmiljø**
Størst utfordring er knyttet til utfylling i Olvikvatnet. Tiltak som kan redusere tilslamming av vannmassene i anleggsperioden må vurderes. Ut fra føre var prinsippet kan det nyttes for eksempel siltgardin for å hindre spredning av fine steinpartikler i vannet. Steinpartiklene kan skade fisk ved at de setter seg i gjellene.

Sprengstein fra tunnel kan inneholde nitrogenrester som kan være skadelig for blant annet fisk. Olvikvatnet benyttes også som drikkevannskilde. Nitrogenresters mulige påvirkning på fisk og forholdet til Olvikvatnet må vurderes og eventuelle tiltak foreslås.
- **Jordbruk**
Slåttemark blir berørt av permanent veg og midlertidige riggområder. Midlertidige anleggsområder kan istandsettes for videre drift til landbruksformål etter at veganlegget er avsluttet. Ønske om tilbakeføring til landbruksjord avklares med berørte grunneiere.
- **Reindrift**
Ny veg passerer gjennom flyttlei, beiteområde og oppsamlingsområde, samme som eksisterende veg. Det er fare for påkjørsel av rein og det framgår en rekke forslag til avbøtende tiltak i planbeskrivelsen og fagrapport for reindriften.
- **Asfalt fra avlastet fylkesveg**
Asfalt fra nedlagt fylkesveg ivaretas og nyttes i det nye veganlegget.

9 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader

Her følger en kort orientering over innspill i forbindelse med varsel om oppstart av planleggingsarbeid.

NVE:

Forholdet til kvikkleire må avklares, det samme gjelder for øvrig geoteknikk og mulig skredfare. Ved kryssing av vassdrag må forholdet til flom, geoteknikk, is- og strømmingsforhold vurderes. For vassdrag som ikke manipulerer med vannføring kan NVE vurdere dette på grunnlag av en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. En viktig forutsetning for en slik behandling er at allmenne interesser er tilstrekkelig vurdert. En reguleringsplan bør derfor inneholde opplysninger om følgende forhold:

- Plankartet må vise hvordan vassdraget blir berørt, både i anleggsfasen og i permanent fase.
- Allmenne interesser må være beskrevet.
- Avbøtende tiltak må være beskrevet.

Tiltak må ikke hindre fiskens frie gang.

Massedepionier må inngå i planen.

Planforslaget må ikke medføre hindringer for eventuelle eksisterende eller planlagte høyspentlinjer. Det anbefales kontakt med netteier.

Statens vegvesen:

Vi vil beskrive konsekvensene av hvordan Olvikvatnet berøres av vegtiltaket, og avbøtende tiltak vil foreslås. Almenne interesser vil bli beskrevet.

NVE, 2. gangs varsel:

Det er dokumentert beskjedene natur- og friluftskvaliteter tilknyttet Olvikvatnet. NVE har ingen spesielle innvendinger til endringsforslaget.

Statens vegvesen:

Vi tar innspillet til orientering.

Fylkesmannen i Nordland:

Vurdering av konsekvensutredning:

Fylkesmannen velger å gi et samlet innspill for de tre reguleringsplanene. Vurdering av en eventuell konsekvensutredning bør derfor vurderes samlet for de tre separate reguleringsplanene. De totale investeringskostnadene vil derfor overstige 500 millioner kroner.

Miljømerknader:

Det vises til krav om vurdering etter naturmangfoldloven, og til funn av arter oppført i norsk rødliste for delstrekning 2 Liafjellet – Olvikvatnet:

- Bergirisk (NT) fugl, 2 stykker observert nord for Lia i 2004. Vil sannsynligvis ikke berøres da det foreslås å legge veien i tunnel i området.
- Almlura nord for Olvikvatnet er registrert som viktig naturtype av bjørkeskog med høstauder. Dette området vil eventuelt dra fordel av at ny veitrasé legges lenger øst.

Støy:

Ved utvidelse av vei eller ved utbygging av ny veg skal støy beregnes. Støyberegninger basert på T-1442 skal legges til grunn for støyberegningene og eventuelle tiltak.

Landbruksfaglige merknader:

Det gjøres oppmerksom på at det skal praktiseres et strengere jordvern nå enn tidligere. Dyrka jord bør i så liten grad som mulig deles opp. Dersom store landbruksarealer går tapt bør alternative vegtraseer vurderes. Planbeskrivelsen må beskrive hvor store landbruksarealer som går tapt, og forslag til avbøtende tiltak. Erstatningsarealer for landbruksdrift vurderes som et avbøtende tiltak.

Samfunnssikkerhet:

Risiko- og sårbarhet vil være et viktig grunnlagsmateriale som legger føringer på vegplanen. Det vil derfor være nødvendig å utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse.

Videre oppfølging:

Fylkesmannen stiller krav til at utredninger er av tilstrekkelig omfang og kvalitet. Det tas forbehold om innsigelse dersom tiltaket viser seg å få vesentlig konsekvenser for noen av fylkesmannens forvaltningsområder.

Statens vegvesen:

Innspill om konsekvensvurdering er diskutert med fylkesmannen. Allmenne hensyn og interesser vil bli tilstrekkelig beskrevet. Støy og landbruksfaglige forhold vil bli vurdert.

Nordland fylkeskommune:

Planfaglige innspill:

Viser til målsetninger for arealpolitikken i fylket. Det bes om at disse blir tatt hensyn til.

Det bes om at funksjonshemmedes interesser blir ivaretatt.

Det må vises estetiske hensyn.

Berørte parter må trekkes inn i planarbeidet.

Kulturminnefaglige innspill:

Det kan være behov for registrering av automatiske fredete kulturminner. Kartet som ligger ved oppstartsmeldingen er for grovt til at undersøkelsesplikten i henhold til § 9 kan vurderes. Det vil derfor bli tatt nærmere stilling til undersøkelsesplikten når et mer detaljert kartgrunnlag foreligger.

Statens vegvesen:

Vi vil ta hensyn til de arealpolitiske retningslinjene i utarbeidelse av reguleringsplanforslaget.

Universell utforming vil bli tatt hensyn til i forbindelse med etablering av busstopp o.l.

Vegstrekningen inngår i nasjonale turistveger. Estetiske hensyn er derfor viktig å integrere i planleggingsarbeidet. Det må samtidig understrekes at ny veg etableres i et sterkt krevende terreng, noe som gir store estetiske utfordringer. De sterkeste landskapsmessige kvalitetene er lokalisert til Aldersundet.

Berørte parter gis anledning til å engasjere seg på grunnlag av melding om planstart, folkemøte ved oppstart samt ved utsendelse av offentlig ettersyn med tilhørende folkemøte. Det har i tillegg vært gjennomført flere befaringer med de sterkest berørte arealinteressene.

Detaljerte kartgrunnlag vil bli tilsendt kulturminneavdelingen for vurderinger av behov for befaring eventuelt flateavdekking.

Sametinget:

Det er ikke registrert samiske fredete kulturminner i det aktuelle området. Dersom det likevel er sannsynlighet for funn av automatiske fredete kulturminner må Sametinget vurdere en befaring før uttalelse kan sendes. Dette forutsetter nøyaktige kart som viser arealbehovet for vegtiltaket. Endelig uttalelse må baseres på det.

Sametinget, 2. gangs varsel om planoppstart:

Sametinget kjenner ikke til registreringer av automatisk fredete kulturminner i området hvor tiltaket planlegges, og har derfor ingen merknader til varsel om planstart for justert veglinje.

Det vises til lov om kulturminner hvor det står: *«Skulle det imidlertid under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget.»* Det forutsettes at dette pålegget formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Det opplyses videre om at samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet, og det er ikke tillatt å skade eller å skjemme et fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt denne.

Statens vegvesen:

Med bakgrunn i liten sannsynlighet for funn av automatisk fredete samiske kulturminner

Universitetet i Tromsø:

Tromsø museum er forvaltningsmyndighet for kulturminner under vann. Det er uklart i hvilken grad tiltaket vil innebære utfylling i sjø eller vann. De ber om mer detaljerte opplysninger om eventuelle utfyllinger i vann som grunnlag for sitt innspill.

Statens vegvesen:

I forbindelse med varsel om planstart er det flere uklarheter knyttet til i hvilken grad vann vil bli berørt som et resultat av planlegging av ny veg. Detaljert grunnlag vil oversendes i forbindelse med offentlig ettersyn.

Fiskeridirektoratet:

Fiskerimyndighetene kan ikke se at tiltaket vil få konsekvenser for registrerte fiskeriinteresser.

Statens vegvesen:

Vi tar innspillet til etterretning.

Statsskog:

Statsskog SF er ingen grunneier langs planlagt vegstrekning og har derfor ingen innspill til planleggingsarbeidet.

Statens vegvesen:

Vi tar innspillet til orientering.

Sigurd Einmo 34/8:

Viser til vannledning som krysser vegen. Ledningen ligger på ca. 1 meters dybde. Ber om at vannledningen opprettholdes også etter at ny veg er bygd.

Statens vegvesen:

Forholdet vil bli vurdert i forbindelse med byggeplanarbeidet. Statens vegvesen har ikke anledning til å stenge vanntilførsel uten at denne erstattes.

Innspill på telefon/hytteier:

Flere hus og hytter som ligger ved Nybrott henter vann fra Olvikvatnet. Det stilles spørsmål om vannkvalitet i anleggsperioden og bruk av sprengstein til utfylling i Olvikvatnet med nitrogenrester.

Statens vegvesen:

Vi vil før bygging avklare vanntilførsel for hyttene og eventuelle problemer med nitrogenrester i forbindelse med bruk av sprengstein fra tunnel for utfylling i Olvikvatnet.

Rødøy – Lurøy kraftverk AS:

I områder hvor det er behov for ombygging av anlegg ber vi om å bli kontaktet i løpet av planarbeidet for å finne gode løsninger. Det gjøres også oppmerksom på at det er strenge sikkerhetsforskrifter i nærheten av kraftforsyningslinjer. Kostnader ved flytting av kraftlinjer vil bli belastet Statens vegvesen.

Statens vegvesen:

Vi vil i løpet av planarbeidet ta kontakt med kraftselskapet for å gjøre nødvendige avklaringer.

Reindriftsforvaltningen, 1. varsel:

Området nyttes til beite samt flytting av rein. Med bakgrunn i reindriftsnæringens arealinteresser er det avholdt en befarings i området.

Ved flytting nordfra drives reinflokken ned mot Olvikvatnet fra Bufjellet/Geitberget. Reinen drives videre langs vegen under Okstinden og rundt vestenden av Olvikvatnet. Ved behov nyttes området sør for Olvikvatnet som oppsamlingsområde. Oppsamlingsområde har flere viktige funksjoner:

- Reinflokken kan beite/hvile
- Området er flatt og oversiktlig noe som gjør det egnet
- Viktig funksjon for å holde hovedflokkene igjen ved ettersamling av rein
- Viktig dersom flyttingen foregår puljevis.

Flytting videre sørover skjer vest for Liafjellet. Området er bratt og rein havner derfor ofte ned mot veien. Avlastet fylkesveg kan med fordel da nyttes til flytting.

Kryssing av ny veg ved søndre påhugg ved Liafjellet kan bli en utfordring. Viktig at reindriften sikres en tilstrekkelig trase for flytting sørover.

Ved bygging av bru/fylling over Olvikvatnet er det fare for at reinen som er i oppsamlingsområdet vil snu tilbake over den nye brua/fyllinga.

En liten plass nord for Olvikvatnet nyttes til oppsett av midlertidig gjerde ved behov. Det bes om at plassen blir tatt hensyn til i planleggingen.

Det må utarbeides en fagrapport for reindriften for reindriften hvor tiltakets konsekvens med forslag til avbøtende tiltak framkommer.

Statens vegvesen:

Vi viser til felles befaringsplan med reindriftsforvaltningen og reinbeitedistriktet i forkant av planstart. Vi er enige i at det utarbeides en fagrapport som viser konsekvens og forslag til avbøtende tiltak. Valg av alternativ er akseptabelt sett i forhold til reindriften arealinteresser.

Reindriftsforvaltningen, 2. varsel:

Viser til at forslag til ny vegtrasé kan medføre trafikkfarlige situasjoner med rein ved oppsamlingsområdet.

Omlegging eller midlertidig stenging av flyttlei forutsettes omsøkt til Landbruks- og matdepartementet etter reindriftslovens § 22. Flyttleien vil stort sett bli berørt over hele strekningen mellom tunnelene ved Nybrott.

Midlertidig riggområde mellom profil 2600 og 2950 kan være problematisk fordi de ligger innenfor oppsamlingsområde for rein. Midlertidig riggområde 2 og 3 stenger flyttleien. Midlertidig riggområde 7 blir liggende i flyttleien.

Reindriftsforvaltningen vil kunne varsle innsigelse til den planlagte vegtraseen. Problemstillingen vil bli behandlet i områdestyret.

Statens vegvesen:

Det er gjennomført flere møter med reinbeitedistriktet og reindriftsforvaltningen. Den opprinnelige vegtraseen lar seg ikke gjennomføre grunnet dårlige grunnforhold i Olvikvatnet. Ved valg av ny trasé har vi bestrebet oss på å legge den så nær eksisterende inngrep som mulig. Dette for å berøre minst mulig av oppsamlingsområdet.

Vi er klar over at vi må søke Landbruks- og matdepartementet om midlertidig stengning av flyttlei grunnet anleggsarbeid. Midlertidige rigg- og deponiområder kan justeres og enkelte kan eventuelt slettes. Vi minner om at disse områdene kun er av midlertidig karakter og at behovet for de er relatert til anleggsperioden. Driving av tunnel forutsetter en viss arealtilgang. Arealtilgangen er kun tilgjengelig ved det nordlige tunnelpåhugget ved Liafjellet. Det sterkt skrånende terrenget ved Liafjellet sør har for liten arealtilgang for effektiv tunneldriving. Midlertidige deponi- og riggområder vil istandsettes og tilbakeføres til sin opprinnelige tilstand etter at anleggsarbeidet er avsluttet.

Vi har etter møte med reindriftsforvaltningen blitt orientert om at innsigelse kan være aktuelt og at denne problemstillingen vil bli tatt opp med områdestyre.

Frode og Bente Øwre, 1. gangs varsel:

Ny veg planlegges over åker (34/5) som brukes til slått. Vi oppfordrer til at vegen svinges utenom dyrka jord, alternativt at et tilsvarende område erstattes på vår eiendom og som kan nyttes av oss. Tipping av fyllmasse kan tillates flere steder, men det forutsettes at dette planeres ut for senere tids bruk. Ny campingplass i Olvika får vannrør under den nye vegen. Nytt vannrør må legges. Avkjørsel for traktor må anlegges fra vår eiendom.

Statens vegvesen:

Hensynet til landbruket vil bli ivaretatt så langt som mulig. Dersom det er private ønsker om fyllmasse må dette avklares med byggeleder i byggeperioden. I reguleringsplanen tar vi ikke inn slike forhold eller ønsker.

Berit og Finn Bjørklid:

Viser til at tilsendte kartgrunnlag er så dårlig at det er vanskelig å sette seg inn i saken. Gjennom henvendelser til statens vegvesen er det opplyst at tunnel skal gå inn i fjell like nord for Liheim.

Eiendommene vil med en slik løsning bli ubeboelig og miste sin verdi, alternativt kan husene bli innløst.

Det foreslås derfor at tunnelpåhugget etableres noen hundre meter lenger sør der hvor det er utmark. En slik løsning vil spare husene.

Hus og naust er oppført før 1. verdenskrig og tilhører muligens kystkulturminnene.

Statens vegvesen:

Når det gjelder kartgrunnlaget er vi enige i at dette kunne vært mer informativt. Plassering av tunnelpåhugg skjer på grunnlag av innspill samt en rekke faglige vurderinger som utføres i løpet av planarbeidet. Det er ingeniørgeologiske vurderinger som avgjør plassering av tunnelpåhugg ut fra vurderinger av fjellkvalitet, registrerte løsmasser, helning i terreng, skredfaglige vurderinger mm.

I denne saken er de ingeniørgeologiske-, vegfaglige- og økonomiske vurderingene tillagt størst vekt. Husene på oversiden av vegen foreslås derfor innløst.

Gnr. 34/9, gnr. 34/25 og gnr. 34/26

Grunneiere ønsker ikke forslag til ny vegtrasé og fremmer følgende momenter og spørsmål:

- Stillhet og sikkerhet påvirkes negativt
- Utsikt forringes. Er det mulig å senke vegen?
- Økt slitasje og vedlikehold av avkjøringen
- Anleggsperioden medfører økt støy og støv og enkelte rigg- og deponiområder vil hindre utsikt
- Bryter vannkilden til hyttene
- Hvordan skaffe vann og legge til rette for sanitære forhold på brakkerigg

Statens vegvesen:

- Når ny veg legges nærmere hytter vil det medføre økt støy og om mulig noe støv. Støy vil bli beregnet og eventuelle tiltak foreslått som følge av beregningene.
- Vegen ligger tilnærmet flatt i terrenget og ytterligere senking er derfor vanskelig å gjennomføre. Senking av vegen fører også ofte til at fokkskavler dannes om vinteren og er derfor lite ønskelig.
- Vi er usikker på om vegomlegging fører til økt bruk av avkjøring sammenlignet med dagens situasjon. Avkjøring som foreslått blir videreført.
- Rigg- og deponiområdene er av midlertidig karakter. Disse kan justeres og eventuelt bruken kan tilpasses omgivelsene. Dette avklares i byggeplanarbeidet.
- Anleggsperioden vil medføre økt støv og støy sammenlignet med eksisterende situasjon.
- Dersom vegforslaget bryter vanntilførsel vil statens vegvesen erstatte denne.
- Vurdering av tilrettelegging av vann og sanitære forhold til brakkerigg avklares i forbindelse med byggeplanarbeidet.

10 Vedlegg

1. Forslag til plankart

2. Forslag til bestemmelser

3. Illustrasjonshefte

4. Andre dokumenter

Fagrapport Naturmangfold: Miljøfaglig utredning for fv. 17 Liafjellet – Olvikvatnet.

Fagrapport Reindrift: Konsekvensanalyse av fagtema reindrift for fv. 17 Liafjellet – Olvikvatnet.

Fagrapport Risikoanalyse fv. 17 Liafjellet – Olvikvatnet

Fagrapport Geoteknikk fv. 17 Liafjellet – Olvikvatnet

Fagrapport Vegstøy: Beregninger av vegtrafikkstøy fra ny fv. 17 Liafjellet - Olvikvatnet

Notat Utforming av portal og rassikringstiltak Liafjellet sør

Utkast miljøoppfølgingsprogram

Adresseliste inkludert grunneierliste