

1.0	BAKGRUNN OG GRUNNLAG	1
1.1	Tidligere vurdering av mulige traseer	2
2.0	PLANPROGRAM OG REGULERINGSPLAN	3
2.1	Planprogram	3
2.2	Reguleringsplan med konsekvensutredning	4
3.0	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	5
3.1	Planprosess og medvirkning	5
4.0	BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	6
4.1	Planområdet	6
4.2	Bakgrunn for planarbeidet	6
4.3	Avklaringer og innspill	6
4.4	Kriterier for å velge alternativ	7
4.5	Alternativsvurdering	7
	Alternativ a	7
	Alternativ b	9
	Alternativ c	9
	Alternativ d	11
	Alternativ e	12
5.0	SKREDFAGLIG VURDERING	12
5.1	Andre skredsikringstiltak i Lofoten	13
6.0	VIDERE UTREDNINGER	13
6.1	Metodebeskrivelse for analyse av ikke – prissatte konsekvenser	13
	15	
7.0	ANBEFALING	16
8.0	FREMDRIFT	16
8.1	Medvirkning	16

## 1.0 BAKGRUNN OG GRUNNLAG

Statens vegvesen har av Nordland fylkeskommune fått i oppdrag å rassikre Fylkesveg Fv.976 mellom Andenes og Bleik. Parsellen mellom Andøy Space Center og Bleik er rasutsatt med steinsprang. Det skal utarbeides planprogram med alternativsvurdering og anbefaling, dette dokument. Deretter skal det utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning for anbefalt alternativ. Nordland fylkeskommune skal forelegges planprogrammet. Andøy kommunestyre er vedtaksmyndighet. Målsetting er å begrense antall alternativer som skal inngå i videre arbeid med reguleringsplan og Konsekvensutredning KU.

Dette er et planprogram med alternativsvurdering og valg av alternativ som det skal utarbeides reguleringsplan med eventuell konsekvensutredning for.

Det vises til Nordland fylkes økonomiplan 2018–2021 og Budsjett 2018. Det vises også til Fylkestingets vedtak i sak 179/2017. Her er avsatt totalt kr. 263 mill. til prosjektet, hvorav 54 mill. kr i perioden 2018 – 2021.

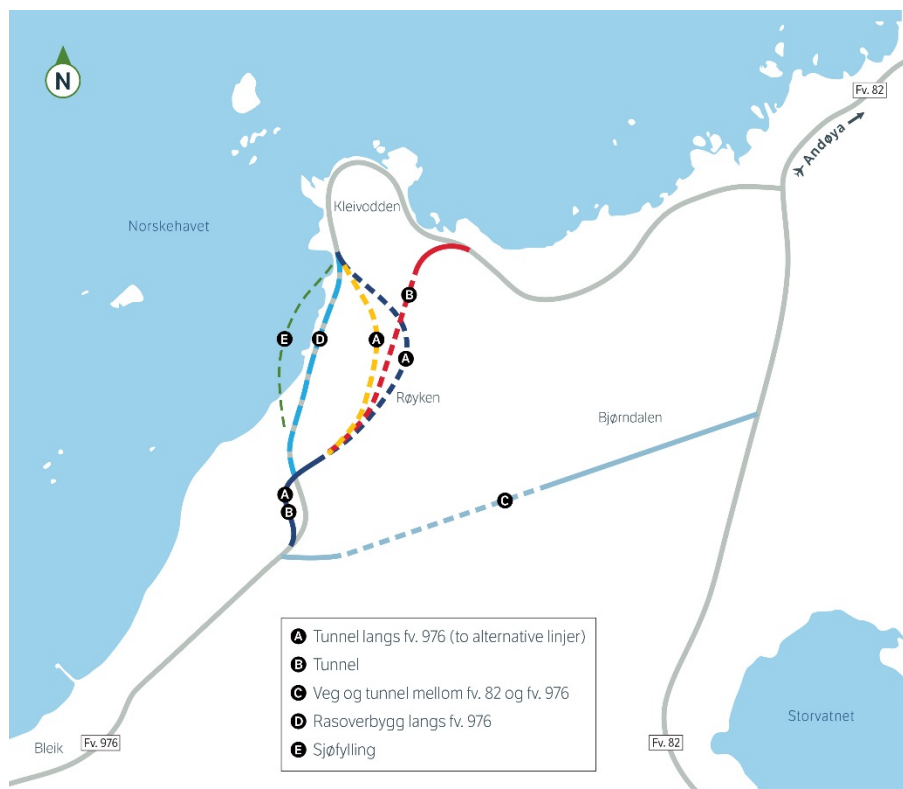
Skredsikringsbehov for Riks- og fylkesveger Nordland, Troms og Finnmark. 01.12.2015.

## 1.1 Tidligere vurdering av mulige traseer

I mars 2015 gjennomførte Statens vegvesen en vurdering av sikringstiltak. I denne vurderingen fremkommer det 2 mulige hovedtraseer som begge forutsetter at det bygges tunnel. Den ene løsningen legger til grunn at fylkesvegen skal følge dagen trase forbi Andøya Space Center alt.a), mens den andre løsningen forutsetter at fylkesvegen legges utenom området til Andøya Space Center alt.c).

Skredsikring av Fv.976 Røyken ligger inne i oversikten over skredsikringsbehov for riks og fylkesveger for Region nord 2018 – 2029. Prosjektet har en høy skredfaktor.

Gjennom forberedelsen til planprosessen har Statens vegvesen funnet det hensiktsmessig og mest effektivt å ikke gå vegen om kommunedelplan for prosjektet. Statens vegvesen har derfor lagt opp til i en åpen og bred prosess, å sile bort uaktuelle linjer på bakgrunn av innsamlet kunnskap om prissatte og ikke prissatte temaer.



Figur 1: Oversikt over de ulike alternativer a, b, c, d og e.

## 2.0 PLANPROGRAM OG REGULERINGSPLAN

### 2.1 Planprogram

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med reguleringsplan for Skredsikring av Fv.976 Røyken, Andenes – Bleik, Andøy kommune.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter, på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med viktige hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig gi synspunkter på om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

KU-forskriften § 12 angir at det kan utarbeides og fastsettes planprogram som grunnlag for senere oppstart av planarbeid, hvor planprogrammet kan bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet. I lovkommentaren til plandelen av ny plan- og bygningslov (Miljøverndepartementet 1.juli 2009) står det at en kan benytte planprogrammet til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man velger å videreføre som et konkret reguleringsplanarbeid etter plan- og bygningsloven.

Planprogrammet kan med andre ord benyttes som et verktøy for å avklare lokaliseringsvalg. Planprogrammet er her benyttet som et fleksibelt verktøy for å velge aktuelle trasealternativer.

Planprogrammet skal også beskrive opplegg for medvirkning og informasjon, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt. Det er av stor betydning for planprosessen at alle som har meninger og synspunkter på de ulike problemstillingene planarbeider omfatter, kommer med innspill i en tidlig fase.

Reguleringsplaner med konsekvensvurdering skal utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram, eventuelt godkjent konsekvensutredning.

Statens vegvesen har lagt opp til å sile bort uaktuelle alternativer på bakgrunn av innsamlet kunnskap som nå foreligger. Endelig avklaring av trase vil skje gjennom høring og fastsettelse av planprogrammet.

*Statens vegvesens utgangspunktet er å komme frem til ett trasealternativ som skal detaljreguleres og evtentuelte konsekvensutredes. Dersom høringen av planprogrammet tilsier at dette ikke er mulig, kan det bli nødvendig å gjennomføre supplerende utredninger av flere alternativer før endelig trase kan velges.*

Målsetting for planprogrammet er å bestemme hvilke alternativer som skal inngå i videre arbeid med reguleringsplan og eventuell konsekvensutredning.

## 2.2 Reguleringsplan med konsekvensutredning

I henhold til Plan- og bygningsloven, § 4-2, skal det i planbeskrivelsen for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, gis en særskilt vurdering og beskrivelse – *konsekvensutredning* – av planens virkninger for miljø og samfunn. En reguleringsplan med konsekvensutredning inneholder en skriftlig framstilling med beskrivelse av alternative tiltak, problemer, kostnader og øvrige konsekvenser. Konsekvensene er inndelt i prissatte og ikke prissatte konsekvenser som begge inngår i konsekvensutredningen.

### Forholdet til § 8 og vurdering av om konsekvensutredningsplikt utløses

Forskrift om konsekvensutredning § 8 omhandler planer der det kreves en nærmere vurdering av om konsekvensutredningsplikt utløses.

I § 8, andre ledd, bokstaven b) framgår det at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal konsekvensutredes, dersom de kan få vesentlige virkninger etter § 10.

Denne reguleringsplanen kommer inn under vedlegg II, punkt 10, bokstaven e) Infrastrukturprosjekter, og bygging av veier. Dette tilsier at det skal gjøres en vurdering av om tiltakene i reguleringsplanen krever konsekvensutredning jf. kriteriene i § 10.

På grunn av tiltakets begrensede kunnskapsgrunnlag skal det gjøres en forenklet utredning for hele foreslåtte alternativ etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 «Konsekvensanalyser» på følgende tema: Landskapsbilde, friluftsliv/ by- og bygdeliv, naturmangfold og kulturarv.’

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn slik at berørte parter og interesserte kan komme med merknader. Planen sendes også til statlige og fylkeskommunale instanser (sektormyndigheter) til uttalelse.

Reguleringsplanen er det formelle grunnlaget for å få tillatelse til å bygge. Loven fastlegger at det skal ligge godkjent reguleringsplan til grunn for alle «*større*» bygge- og anleggstiltak. En reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende planbeskrivelse og bestemmelser som fastlegger bruk og vern i bestemte områder, og som gir grunnlag for avklaring av hvilke bygge- og anleggstiltak som kan gjennomføres i planområdet (se også § 12-, Plan - og bygningsloven).

## 3.0 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### 3.1 Planprosess og medvirkning

Planprogram utarbeides i henhold til Plan og bygningsloven § 4-1. Konsekvensutredning utarbeides i henhold til Plan og bygningsloven § 4-2.

<i>Tid</i>	<i>Milepel</i>	<i>Medvirkning</i>
03.09.2018 – 15.10.2018 Offentlig ettersyn 6 uker Informasjonsmøte og Åpent møte på Bleik torsdag 13.09.2018	Forslag til planprogram til offentlig ettersyn	Høring. Åpent møte på Bleik. Forelegges Andøy kommune, Planforum og Nordland fylkeskommune.
Formannskap og Kommunestyre Februar 2019	Vedtak planprogram	
Februar 2019	Varsel om planstart for reguleringsplan med evt. KU	Skriftlige innspill
September 2019	Reguleringsplan med evt KU legges ut på høring	Folkemøte på Bleik Skriftlige innspill
Desember 2019	Kommunestyret Vedtak reguleringsplan (med evt. KU)	Andøy Kommune

Figur 2: Oversikt over beslutningsprosesser og anledning til å medvirke

#### *Sluttbehandling av planprogram, prosess:*

- Etter høring av planprogram velges endelig alternativ trase som det skal gjennomføres detaljregulering for. I den forbindelse skal det avklares og begrunnes om det skal lages konsekvensutredning (KU) etter reglene i forskrift om konsekvensutredninger.
- Endelig planprogram behandles og fastsettes av kommunen
- Prosess frem til kunngjøring av planstart er undersøkelser av utvidete områder rundt trasevalgene for å optimalisere trasevalget tilpasset kunnskapsgrunnlag, høringsinnspill og usikkerhet på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.
- Varsel om planoppstart for reguleringsplan hvor også planområdet er mer

definert for valgt alternativ.

- Utarbeidelse av reguleringsplan med eventuell konsekvensutredning etter de krav som er stilt i planprogrammet. Planen skal inneholde fastsettelse av vegtrase, avklaring av vegstandard og detaljer om plassering og utforming av alle nødvendige tiltak.
- Forslag til reguleringsplan med eventuell Konsekvensutredning sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

## 4.0 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

### 4.1 Planområdet

Fylkesveg Fv.976 mellom Andenes og Bleik har status som Nasjonal turistveg, Nasjonal sykkelrute og Europeisk sykkelrute. Den er hovedferdselsåre mellom Andenes og Bleik, adkomstveg til Andøy Space Center og til Utsiktspunkt Kleivodden på Nasjonal turistveg. Vegen gir også utsikt over- og adkomst til Bleikstranda og Nasjonal turistvegpunkt Bukkekjerka.

### 4.2 Bakgrunn for planarbeidet

Fra «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger, 1. desember 2015»:

Skred og stengte veger fører til mange og til dels store problemer for trafikken på vegene. Gode alternative omkjøringsruter er sjeldne i Region nord. Hovedveger kan bli stengt over lengre tid og lokalsamfunn kan bli isolert. Dette har store konsekvenser både for befolkning og næringstransporter. Trafikanter som er avhengige av å ferdes regelmessig på skredutsatte veger føler ofte utrygghet».

Vegen mellom Bleik og Andenes er svært skredutsatt, og de senere år har det skjedd steinskred og steinsprang som har medført at vegen har vært stengt for trafikk. Dette til tross for at statens vegvesen har gjennomført flere skredsikringstiltak.

### 4.3 Avklaringer og innspill

Det er gjort noen avklaringer med administrasjonen i Andøy kommune, Andøy Space Center og Nasjonale turistveger forut for en formell planprosess.

- Andøy Kommune: Det skal utarbeides Planprogram med alternativsvurdering og Reguleringsplan med evt. Ku for valgt alternativ.
- ASC Andøy Space senter: Med fylkesvegen gjennom området vil det fortsatt være restriksjoner for bruk av Oksebåsen. ASC ønsker at vegen legges utenom deres område av hensyn til sikkerhet og drift.

- Forsvarsbygg: Det skal avklares om det foreligger restriksjoner i området. Planprogram og forslag til reguleringsplan sendes på høring til Forsvarsbygg.
- Nasjonale turistveger: Status som Nasjonal turistveg vurderes på nytt dersom vegen legges utenom utsiktspunktet på Kleivodden.
- Fv. 976 har status som Nasjonal- og Europeisk sykkelrute. Tiltak for gående/syklende mellom Andenes og Bleik må avklares.

#### 4.4 Kriterier for å velge alternativ

1. Tiltak må sikre vegen mot skred i henhold til akseptkriterier som for det aktuelle stedet er 50 års skred. Tiltaket må fjerne eller vesentlig reduserer faren for skred som kan skade folk som forflytter seg på fylkesveien.
2. Arbeidssikkerhet med hensyn til skred og annen naturfare i byggetiden.
3. Økonomi.
4. I vurdering i valg av alternativ skal hensynet til Andøya Space Center vurderes.
5. I vurdering i valg av alternativ skal hensynet til Nasjonal turistveg og Nasjonal og internasjonal sykkelrute sine interesser spesielt vurderes.

#### 4.5 Alternativsvurdering

Under foretas en vurdering av de aktuelle alternativene med anbefaling om hvilket alternativ det skal utarbeides reguleringsplan med eventuell konsekvensutredning for. Vegeier foretar endelig valg av alternativ etter høring av planprogrammet.

For videre avklaring foreligger det 3 tunnelalternativer, ett alternativ med rasoverbygg og ett alternativ med utfylling i sjøen.

Felles for alle alternativ er at virkning for naturmangfold, nærmiljø/friluftsliv, kulturminner og landskap må vurderes. Videre må geoteknikk, tunnelpåhugg, geologiske forhold og skredsituasjonen avklares. Samfunnsmessige konsekvenser skal også kartlegges og vurderes.

#### Alternativ a

Tunnel langs eksisterende fylkesveg Fv.976. Påhugg nord for Bleik og sør for dagens tunnel.

- Dagens tunnel opprettholdes uendret da den ikke er en del av skredsikringsprosjektet. Den oppleves som ubehagelig for gående og syklende. Den er ikke oppgradert i henhold til dagens krav, og har behov for en opprustning.
- Nasjonale turistvegers Utsiktspunkt på Kleivodden opprettholdes.
- Landskapsinngrepene begrenses i stor grad til kun tunnelpåhugg.
- Utsikt mot Bleik og Bleikstranda opprettholdes utenom tunnelen.

- Påhuggsområdene er skredutsatt, men kan sikres permanent.
- Det er noe usikkerhet forbundet med dybde til fjell for sørlig påhugg. Usikkerheten for dette påhugget er lik vestlig påhugg for alternativ c.
- Det må gjøres ytterligere undersøkelser for å vurdere den generelle bergmassekvaliteten og svakhetssoner.
- Reiseopplevelsen opprettholdes i stor grad.
- Konsekvensene for Andøy Space Center. Dagens situasjon opprettholdes. Dette er ikke i tråd med deres ønske om at vegen legges utenom deres område. Sikkerhet og drift blir i hovedsak som nå, med stengt veg ved oppskyting.
- Dagens status som fylkesveg beholdes.
  
- Naturmangfold:
  - Ny veg vil gå gjennom naturtype «sanddyner» registrert som viktig i naturbase.
  - Skråningen ovenfor gammelveien der tunnelpåhogg sør er tenkt er ikke registrert naturtype men kan klart defineres som naturbeitemark. Arealene er preget av tidligere beite. Det er svært artsrikt her og med innslag av krevende arter som marinøkkel og orkideene rødflangre og fjellhvitkurle.
  - Påhuggsområde sør synes å være ei mektig avsatt ur med vegetasjon oppå slik at selve påhuggsområdet kan bli et stort inngrep.
  - Ved tunnelpåhogg nord er vegetasjonen mer ordinær selv om det også her ganske rikt med kalkkrevende planter.
  - Det hekker fjellvåk i fjellet her (den varslet kraftig og hadde nok unger).
  - Havørn bruker området jevnlig som utsiktpunkt. Usikkert om den hekker i selve fjellet her.
  - Oppsummert er alt a) problematisk i forhold til naturmangfold, men detaljert linjevalg og løsning av påhogg kan dempe konflikten.
  
- Friluftsliv/by- og bygdeliv:
  - Tiltaket kommer delvis i konflikt med nærområdet/turområdet ved Bleikstranda og vil skjære over etablerte og tilrettelagte turveier. På den positive siden vil et stort areal med dagens veg bli bilfritt og kunne brukes til turer. Men siden grunnlaget for tiltaket er rasfare kan en ikke oppfordre til bruk av arealer som blir «frigitt». Tiltaket er derfor negativt for friluftsliv og dermed også for turisme knyttet til Bleikstranda og gammelveien.

*Anbefaling:*

*Alternativ a anbefales å utredes videre.*

*Det anbefales å utarbeide Reguleringsplan med eventuell Konsekvensutredning for forslaget.*



## Alternativ b

Tunnel langs eksisterende fylkesveg Fv.976.

Påhugg nord for Bleik og inne på området til Andøy Space Center ASC.

- Nasjonale turistvegers Utsiktspunkt på Kleivodden får en vanskelig adkomst, og vil mest sannsynlig bli nedlagt.
- Utsikt mot Bleik og Bleikstranda opprettholdes utenom tunnelen.
- Landskapsinngrepene begrenses i stor grad til kun tunnelpåhugg.
- Reiseopplevelsen blir dårligere ved at Kleivodden blir vanskelig/umulig tilgjengelig.
- Andøy Space Center. Vegen vil fortsatt gå gjennom området til Andøya Space Center (ASC). Dagens situasjon opprettholdes. Dette er ikke i tråd med ASCs ønske om at vegen legges utenom området. Sikkerhet og drift blir i hovedsak som nå, med stengt veg ved oppskyting.
- Dagens status på veg fra ASC til utsiktspunkt må avklares i eget omklassifiseringsprosjekt etter vedtatt reguleringsplan.
- Alternativet gir en mindre innkorting.
- Eksisterende tunnel kan legges ned.
- Alternativet medfører også at man unngår den værutsatte Kleivodden.
- Naturmangfold:
  - For søndre påhogg/linje samme vurdering som alternativ a).
  - For nordre påhogg ved ASC mer ordinær vegetasjon.
  - Oppsummert er alt b) problematisk i forhold til naturmangfold, men detaljert linjevalg og løsning av påhogg i sør kan dempe konflikten. Alternativ b) er marginal bedre enn alternativ a).
- Friluftsliv/by- og bygdeliv:
  - Som for alt a) for området ved Bleikstranda.
  - Alternativet gjør at utsiktspunktet på Kleivodden havner utenfor det ordinære vegnett. Dersom punktet blir nedlagt som følge av dette er det svært negativt for friluftsliv, naturopplevelse og turisme.

### *Anbefaling:*

*Alternativ b anbefales ikke å utredes videre. Dette med bakgrunn i ovenstående, og at alternativet gir for lite positiv virkning utover det som alt. a medfører.*

## Alternativ c

Ny veg og tunnel mellom Fv.976 og Fv.82, Bleik – Bjørndalen. Utredning fra 1993.

- Vegen legges utenom ASC og er den løsningen de ønsker. Dagens fylkesveg gjennom området til Andøy Space Center blir omklassifisert på strekningen mellom Kryss Fv.976/Fv.82 til påhugg nord for Bleik. Privat eller kommunal veg må

- avklares i eget omklassifiseringsprosjekt etter vedtatt reguleringsplan. Skredutsatt del blir nedlagt som offentlig veg. Ny veg vil få status som fylkesveg.
- Nasjonale turistvegers Utsiktspunkt på Kleivodden får en vanskelig adkomst og vil sannsynligvis bli nedlagt. Fv.976 blir mest sannsynlig nedlagt som Nasjonal turistveg.
  - Kan medføre redusert behov for stengning av vegen ved oppskytinger. Ivaretar sikkerheten og interessene for ASC best.
  - Påhuggsområdet i vest er skredutsatt, men kan sikres permanent.
  - I påhuggsområdet i Bjørndalen varierer løsmassemekthetene fra 8–15 meter ifølge undersøkelser fra 1993.
  - Det er noe usikkerhet forbundet med dybde til fjell for vestlig påhugg. Usikkerheten for dette påhugget er lik sørlig påhugg for alternativ a.
  - Det må gjøres ytterligere undersøkelser for å vurdere den generelle bergmassekvaliteten og svakhetssoner, men undersøkelser fra 1993 viser generelt svært høy oppsprekingsgrad for dette alternativet.
  - Naturfare, vær og lokalklima i Bjørndalen er usikre.
  - Naturmangfold:
    - Vestre påhogg med tilførselsveg er en del bedre enn alt. a) og b) fordi en sannsynligvis sparer sanddynelandskapet vest for dagens veg og kan konsentrere inngrepet. De botanisk rikeste forekomstene unngås selv om også denne traseen vil gjøre store inngrep i naturbeitemark.
    - Østre påhogg og trase gjennom Bjørndalen vil ikke true eller skade sårbare botaniske forekomster da det her er triviell vegetasjon. Men vegen vil gå gjennom et område med mye myr og kreve masseutskifting av denne. Det er uheldig med tanke på myr som økologisk viktig område. Det meste av myrområdene er relativt fattige, men de indre delene har tydelig påvirkning fra sigevann/grunnvann og er preget av starrflora. Her er også dissende myr som tyder på at deler «flyter» på et underliggende vannlag. Myra her kan være dyp. Det er ur ovenfor myra og usikkert hvor dyp den er. Inngrepet i påhoggsområdet kan derfor bli omfattende.
    - Oppsummert er alt. c) bedre enn a) og b) på vestsiden, mens den lange nyveien gjennom Bjørndalen og påhoggsområde tar hull på et relativt intakt naturområde og er verre enn de nordre påhoggene for alt a) og b).
  - Friluftsliv/by- og bygdeliv:
    - Marginalt bedre enn alt a) og b) for området ved Bleikstranda. Tiltaket kutter også opparbeidete turstier men vil trolig ikke kreve store tiltak mellom dagens veg og stranda.
    - En vegtrase inn Bjørndalen og tunnelpåhoggsområde vil være svært negativt for naturopplevelsen for de som bruker dalen for rekreasjon og turisme. Det vil være både støy og visuell forstyrrelse fra trafikk på ny veg i dalen. Vegen opp til anlegget på toppen brukes av svært mange. Vegen er stengt for ferdsel med bil, men det er en godt opparbeidet grusveg som gjør også at det er lett å gå for alle typer brukere.

- Alternativet gjør at utsiktspunktet på Kleivodden havner utenfor det ordinære vegnettet. Dersom dette blir nedlagt som følge av dette er det svært negativt for friluftsliv, naturopplevelse og turisme.

*Anbefaling:*

*Alternativ c anbefales å utrede videre. Dette med bakgrunn i ovenstående forhold.*

## **Alternativ d**

Alternativ skredoverbygg langs eksisterende veg, Fv. 976 på strekningen nord for Bleik og sør for dagens tunnel.

- Dagens status som fylkesveg beholdes.
- Dagens tunnel opprettholdes.
- Nasjonale turistveggers Utsiktspunkt på Kleivodden opprettholdes.
- Veggen blir fortsatt Nasjonal turistveg sykkelrute.
- Fare for store negative landskapsinngrep ved bygging på grunn av ustabil ur i byggeområdet.
- Skredutsatt byggeområde for skredoverbygg. Jfr. Skredfaglig vurdering.
- Reiseopplevelsen opprettholdes omtrent på dagens nivå, noe avhengig av utformingen på skredoverbygg.
- Utsikt mot Bleik og Bleikstranda opprettholdes.
- Veggen vil fortsatt gå gjennom området til Andøya Space Center. (ASC).
  
- Naturmangfold:
  - Også skredoverbygg krever inngrep arealene med naturbeitemark, men sparer sanddynelandskapet. Avhengig av detaljutforming og omfang/utstrekning på overbyggene er alt d) bedre enn de øvrige alt.
  
- Friluftsliv/by- og bygdeliv:
  - I praksis uendret situasjon bare at ferdsel på strekningen kan gjøres trygg, noe som er positivt for friluftsliv og turisme.

*Anbefaling:*

*Alternativ d anbefales ikke å utredes videre. Dette med bakgrunn i skredfaglige vurderinger.*

## Alternativ e

Vegen legges på fylling i sjøen på strekningen nord for Bleik og sør for dagens tunnel.

- Dagens status som fylkesveg beholdes
- Usikkerhet mht. linjeføring.
- Usikkerhet mht. naturfarer; Bølger, Stormflo (Vind). Jfr. Skredfaglig vurdering.
- Negativ virkning på landskapsbilde ved at sjøfronten blir nedfylt.
- Reiseopplevelsen blir negativt påvirket av ovenstående.
- Nasjonale turistvegers Utsiktspunkt på Kleivodden opprettholdes.
- Veggen blir fortsatt Nasjonal turistveg.
- Utsikt mot Bleik og Bleikstranda opprettholdes.
- Veggen vil fortsatt gå gjennom området til Andøya Space Center(ASC).
  
- Naturmangfold:
  - Alt. e) vil gi betydelige inngrep i sjø/strandsone og være negativt for naturverdiene her men betydelig mindre enn for alt. a), b) og c).
  
- Friluftsliv/by- og bygdeliv:
  - I praksis uendret situasjon for det meste av området, men en veg ute i sjøen med tilhørende nødvendig sikring vil bli et stort fremmedelement i landskapet noe som er negativt for opplevelsen av Bleikstranda og nærområdene.

### *Anbefaling:*

*Alternativ e anbefales ikke å utredes videre. Se pkt. 5.0, skredfaglig vurdering .*

## 5.0 SKREDFAGLIG VURDERING

På grunn av skredfare vil det ikke være tilrådelig å ha anlegg langs dagens veg. Det vil være vanskelig å ivareta sikkerheten til personellet tilstrekkelig i anleggsfasen. Dersom vegfyllingen skal etableres nær eksisterende veg må det etableres fangvoll for å sikre mot steinsprang/steinskred.

I rapport 2015 «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveg Nordland, Troms og Finnmark» ble det fra skredfaglig hold vurdert som ikke tilrådelig å ha anlegg langs dagens veg. Sikring i hele fjellsiden er ansett for risikofylt og med usikkert resultat.

Dette utelukker bygging av fangvoll.

Det er vurdert som ikke hensiktsmessig og etablere veggen så langt unna veg at man unngår problematikk mtp. steinsprang/steinskred. Det vil være en krevende og kostbar konstruksjon som vil ligge svært eksponert for bølger og vind.

I rapport 2015 «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveg Nordland, Troms og Finnmark» ble det fra skredfaglig hold vurdert som ikke tilrådelig å ha anlegg langs dagens veg.

Dette utelukker skredoverbygg. Sikring i hele fjellsiden er ansett som for risikofyllt og med usikkert resultat. Dette gjelder også forslaget fra Roadcap.

## 5.1 Andre skredsikringstiltak i Lofoten

Skredoverbygg er anvendt på hoveddelen av E.10 Solbjørneset– Hamnøy like nord for Reine. Skredoverbygg anbefales derimot ikke på Fv.976 Røyken skredpunkt. Årsaken til dette er at for Røyken skredpunkt er hovedskredtypen steinskred–steinsprang med løснеområde fra høyereliggende nivå i fjellsiden opp mot 450 m over vegen, mens for E10 er hovedskredtypen snøskred fra stor høyde. Det ene skredoverbygget Ølkonna I med størst steinsprangfare, var registrerte steinsprang hovedsakelig fra løsmasser rett over bergskjæringen. Nærmeste fjellskråning ble rensket i korttidshorisont med hensyn til arbeidssikkerhet.

Tilsvarende rensk for Arbeidssikkerhet for Fv.976 Røyken skredpunkt er ikke funnet hensiktsmessig og funnet for stor risiko for utførende. De kompliserte skredområdene Hamnøyfjellet og Lilenna (sør for Akkarvika rasteplass) ble sikret med tunnel. Skredfaglig vurdert ville tunnel –(er) kunne sikre hele strekningen E10 Solbjørneset–Hamnøy.

## 6.0 VIDERE UTREDNINGER

Med utgangspunkt i at kriteriene for å velge alternativ, beskrevet i pkt. 4.3 over er oppfylt, skal Statens vegvesen velge det alternativet som samlet gir minst negativt virkning for myke verdier slik de er definert i håndbok V712 Konsekvensanalyser. Merknader mottatt under høring og offentlig ettersyn samt råd fra de ulike fagområdene gir grunnlag for videre utredning.

Det skal i prosessen fram mot vedtak om planoppstart gjøres en forenklet utredning hvor metodikken i V712 ligger til grunn. Verdier som skal kartlegges er: landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold og kulturarv. Tema naturressurser anses ikke som beslutningsrelevant, da dyrka mark ikke blir berørt. Samfunnsmessige konsekvenser skal også kartlegges og vurderes.

### 6.1 Metodebeskrivelse for analyse av ikke – prissatte konsekvenser

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning av 1. januar 2015 og Statens vegvesen håndbok V712 *“Konsekvensanalyser”*. Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

- Områdets verdi: Vurderes på en tredelt skala; liten–middels–stor.
- Tiltakets omfang: Vurderes på en femdelt skala fra «*Meget stort negativt*» til «*Meget stort positivt*».
- Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf «*Konsekvensvifta*» i håndbok V712.

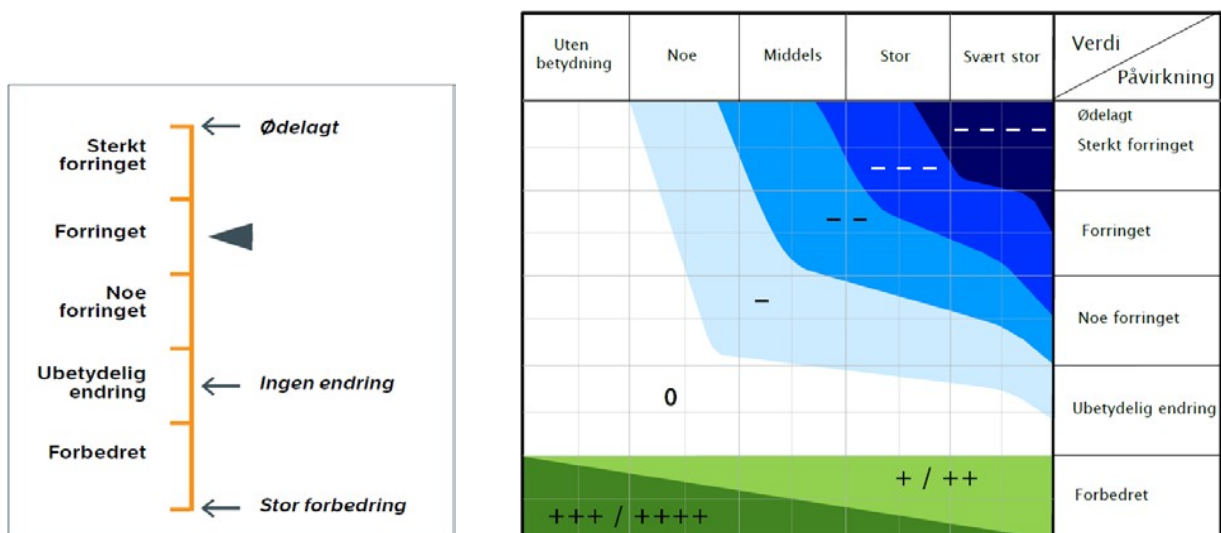
Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbeides i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Anleggsperioden skal også omtales.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter <sup>38</sup>		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 3: Skala for vurdering av verdi



Figur 4: Skala for påvirkning, fra stor forbedring til ødelagt, brukes på hvert verdisatt delområde og sett opp mot verdi i konsekvensvifra.

Etter at hvert delområde er gitt konsekvens, vurderes hele linjer (alternativer) for hvert fagtema og til slutt samlet for alle vurderte fagtema. Samlet konsekvensgrad for hele linjer går fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens i en åtte-delt skala med til hørende kriter

## 7.0 ANBEFALING

### *Alternativ a innstilles:*

Tunnel langs eksisterende fylkesveg Fv.976. Påhugg nord for Bleik og sør for dagens tunnel.

*Begrunnelse:* Tiltaket samsvarer med kriteriene som ligger til grunn for valg av alternativ i pkt. 4.4. Veggen sikres mot skred både fremtidig og i anleggsperioden. Alternativet ivaretar interessene til Nasjonale Turistveger. Vegens status som Nasjonal Turistveg og Nasjonal og Europeisk sykkelrute opprettholdes.

### *Alternativ c innstilles:*

Ny veg og tunnel mellom Fv.976 og Fv.82, Bleik – Bjørndalen. Tiltaket samsvarer med kriteriene som ligger til grunn for valg av alternativ i pkt. 4.4.

*Begrunnelse:* Veggen sikres mot skred både fremtidig og i anleggsperioden. Alternativet ivaretar interessene til Andøy Space Center, ved at veggen legges utenom deres område.

### *Anbefaling:*

Statens vegvesen anbefaler at en går videre med alternativ a som grunnlag for reguleringsplan med eventuell konsekvensutredning. Anbefalt trasealternativ er som følge av foreløpig kunnskapsgrunnlag.

## 8.0 FREMDRIFT

Nordland fylkeskommune har i sin økonomiplan lagt til grunn at byggestart er 2021.

Etter retningslinjene skal det foreligge vedtatt reguleringsplan 2 år før byggestart og byggeplan 1 år før byggestart. For at disse fristene skal overholdes må planleggingen igangsettes i første halvdel 2018 og at det forutsettes at plannivået er reguleringsplan inkludert eventuelle konsekvensutredninger.

Vedtatt reguleringsplan innen 31.12.2019

### 8.1 Medvirkning

Planforum. Det legges opp til et møte med Planforum og Nordland fylkeskommune i løpet av høringstiden.

Folkemøte: Det legges opp til et åpent møte på Bleik i løpet av høringstiden.

Det vises også til pkt. 3.1 planprosess og medvirkning.