

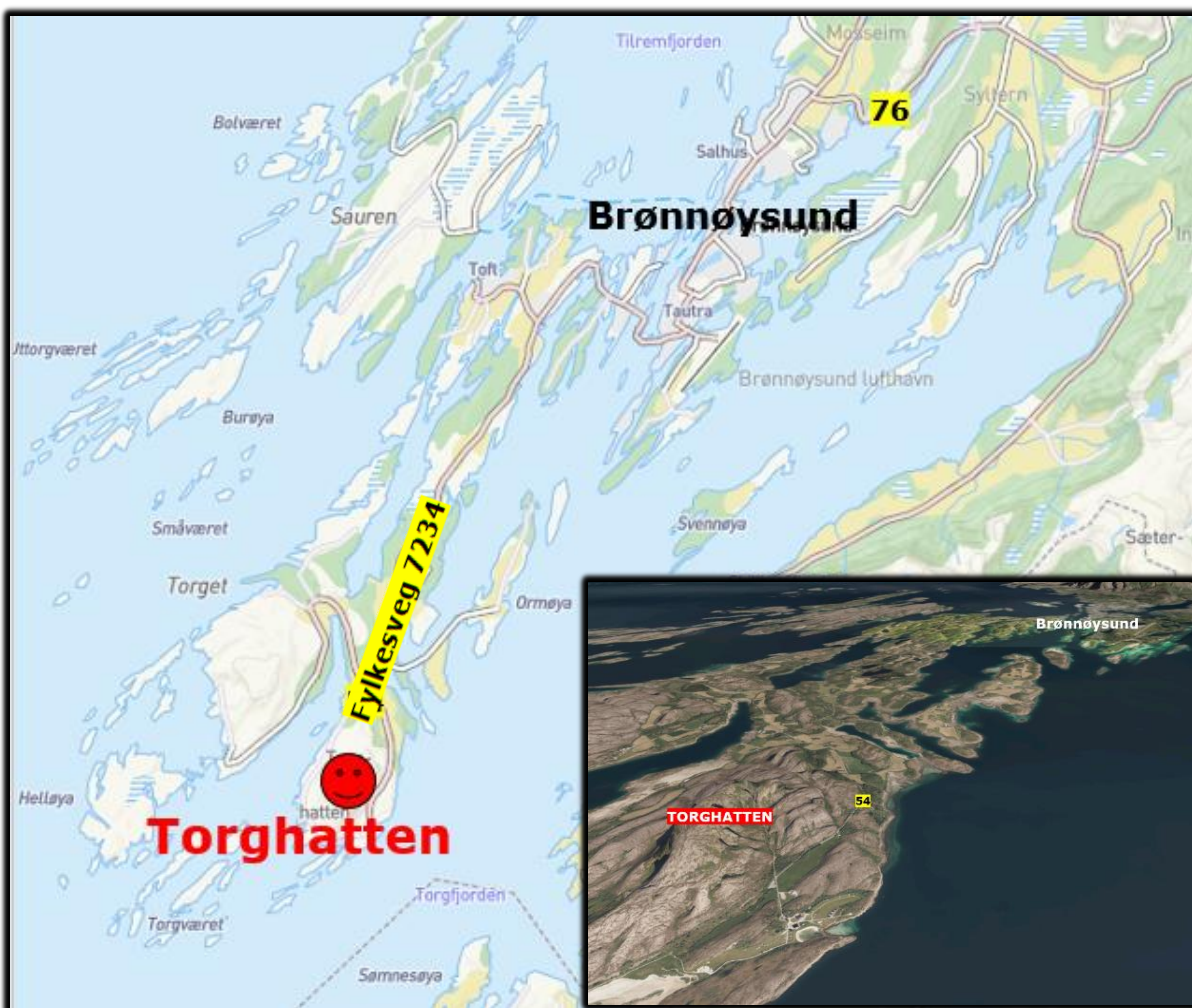


**Statens vegvesen
Turistvegseksjonen**

**Detaljregulering
Torghatten i Brønnøy kommune
PlanID 1813 2018003**

Planbeskrivelse





INNHOOLD

1.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
1.1	Ansvar for planen	4
1.2	Nasjonale turistveger	4
1.3	Nasjonal turistveg Helgelandskysten	5
1.4	Torghatten	6
2.	PLANOMRÅDE OG AKTUELLE TILTAK	7
3.	HOVEDDRAMMER FOR PLANARBEIDET	8
3.1	Nasjonale turistveger	8
3.2	Statlige planretningslinjer	8
3.3	Kommuneplanens arealdel	9
3.4	Reguleringsplan	9
3.5	Andre planer i området	9
3.6	Vurdering - forskrift om konsekvensutredning	9
4.	PLANPROSESS	10
4.1	Oppstartmøte med Brønnøy kommune	10
4.2	Varsel om oppstart av planarbeidet	10
4.3	Innspill til planarbeidet	10
4.4	Møte i planforum – 31. oktober 2019	13
4.5	Møter med grunneiere – februar 2020	13
4.6	Videre behandling av planforslaget	13
5.	AKTUELLE TILTAK	14
5.1	Veg og parkering	14
5.2	Serviceområde	16
5.3	Utbedring av sti	18
6.	REGULERINGSPLANEN	21
6.1	Generelt	21
6.2	Reguleringsformål	22
7.	KONSEKVENSER AV AKTUELLE TILTAK	23
7.1	Miljø	23
7.2	Naturressurser	24
7.3	Samfunn	25
8.	GEOLOGI – SIKKERHET FOR BESØKENDE	26
8.1	Generelt	26
8.2	Inspeksjoner 1988-2019	26
8.3	Skredvurderinger	26
8.4	Alternativer for attraksjonens framtid	28
8.5	Konklusjon	28



1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Ansvar for planen

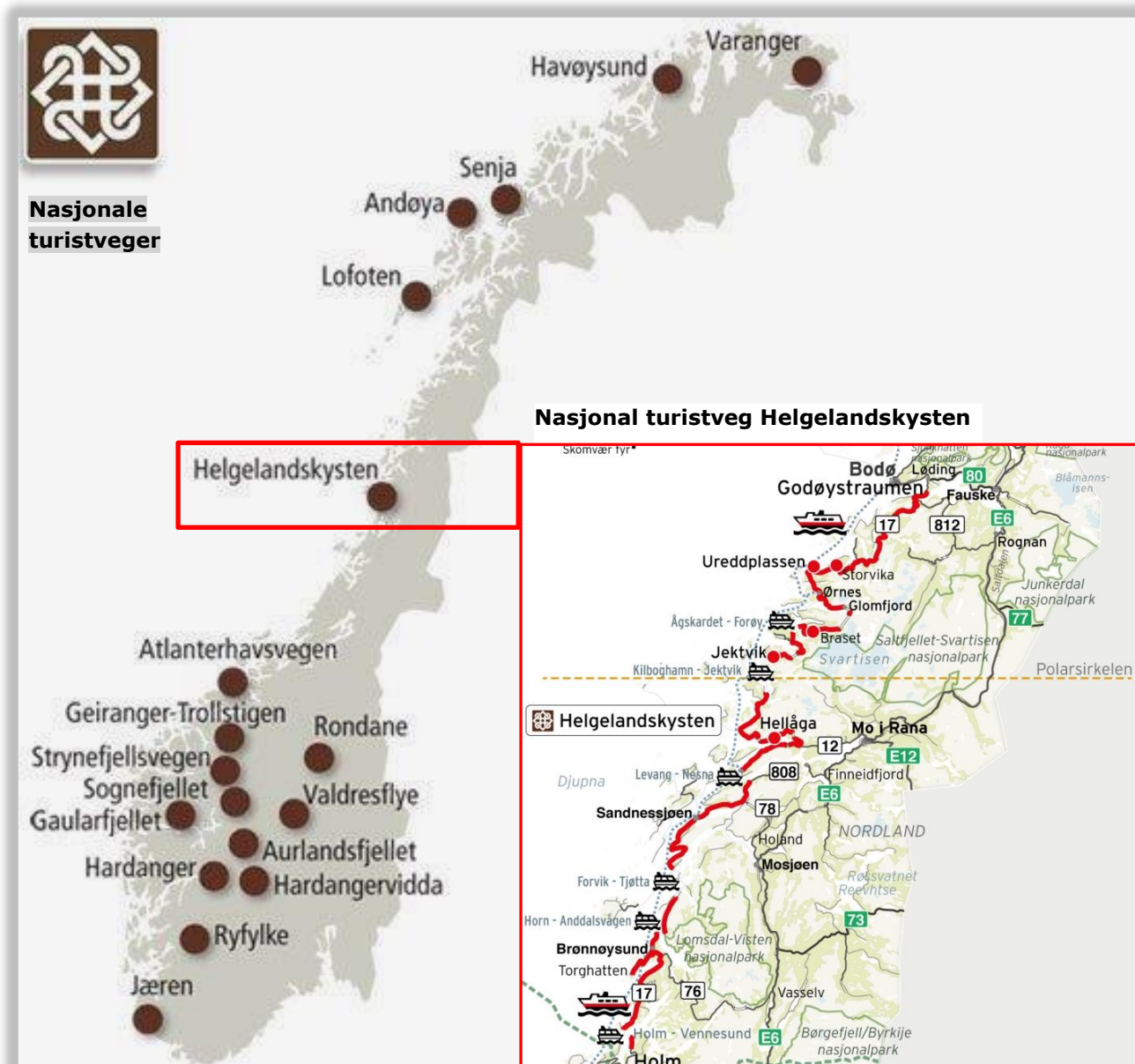
Forslag til reguleringsplan er utarbeidet av Structor Lillehammer AS på vegne av Statens vegvesen, Turistvegseksjonen, i samarbeid med Brønnøy kommune. Kontaktpersoner for planarbeidet er:

- Brønnøy kommune ved Bjørn Morten Johansen
Mail: bjorn.m.johansen@bronnøy.kommune.no Telefon 470 60 478
- Statens vegvesen, Turistvegseksjonen ved Grete Kongshaug
Mail: grete.kongshaug@mrfylke.no Telefon 480 27 366
- Structor Lillehammer AS ved Harald Snippen
Mail: harald.snippen@structor.no Telefon 932 43 076

1.2 Nasjonale turistveger

Statens vegvesen utvikler Nasjonale turistveger på oppdrag fra regjering og Storting. Med nyskapende arkitektur i unik norsk natur skal det lages turistattraksjoner som skal vekke internasjonal og nasjonal interesse hos turister og vegfarende. Målet er å medvirke til styrket næringsliv og bosetting, ikke minst i distriktene. 18 vegstrekninger med en samlet lengde på ca. 2.000 km inngår i satsingen.

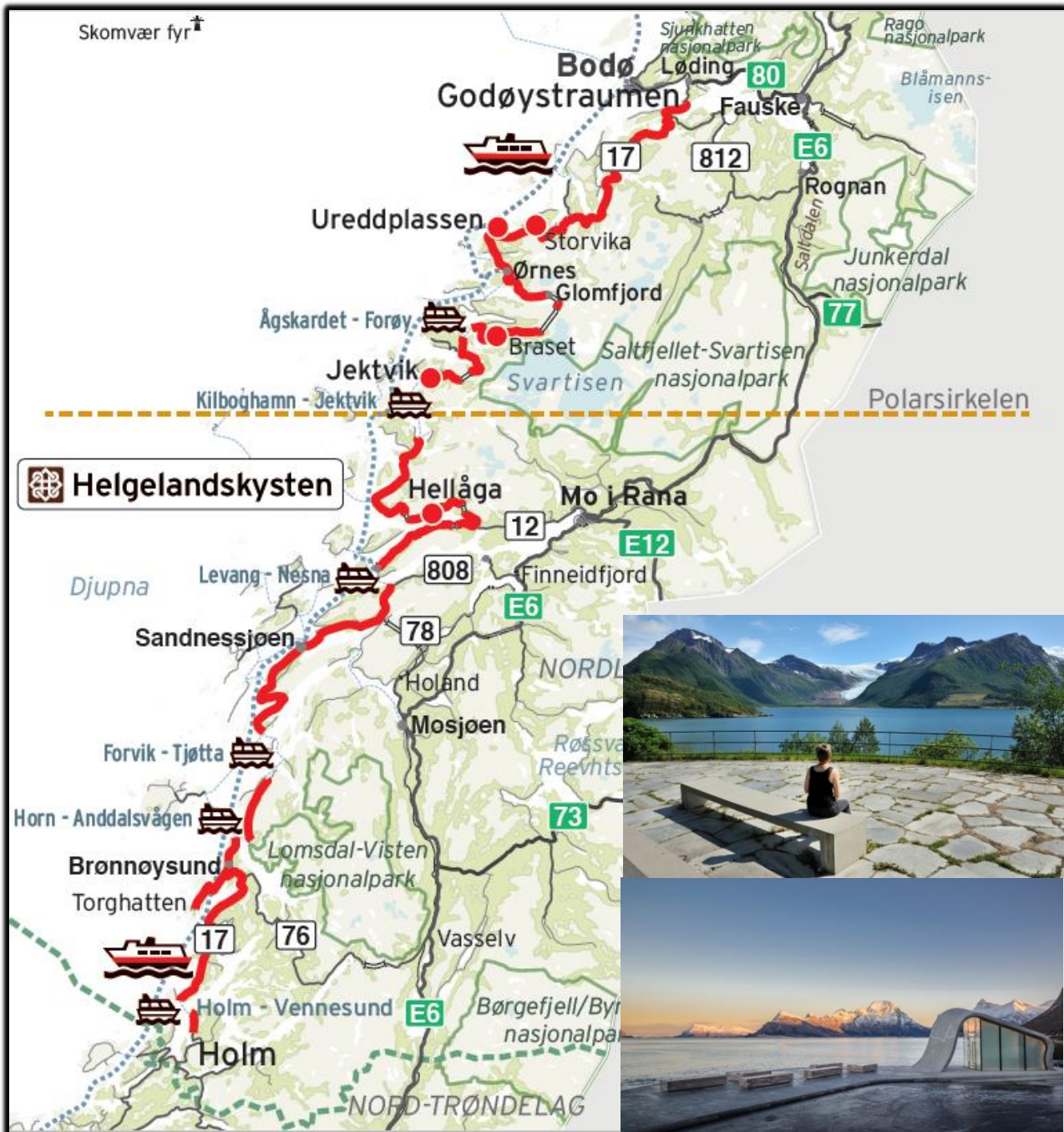
Nasjonal Turistveg Helgelandskysten er den lengste av de 18 nasjonale turistvegene.



1.3 Nasjonal turistveg Helgelandskysten

Nasjonal turistveg Helgelandskysten (veg 17) går mellom Holm og Godøystraumen med avstikker til Torghatten. Strekningen er 433 km lang. Det er flere forbindelser inn til E6 og dermed lett å veksle mellom delstrekninger av turistvegen og E6.

Nasjonal turistveg Helgelandskysten er en del av Kystriksveien som går fra Steinkjer til Bodø, og en del av Nasjonal sykkelrute 1 som følger hele norskekysten.



Nasjonal Turistveg Helgelandskysten følger kysten, men endrer karakter underveis fra den lange tinderekken i nord, til fjorder og fjell før naturen blir roligere med skjærgård og øyer ute i havet. De seks fergeturene, og kontrastene reisen byr på, gjør strekningen til en fantastisk opplevelse.

Øya Vega er på Unescos verdensarvliste. Under kjøreturen krysser man polarsirkelen på 66° nord, og får videre oppleve Saltstraumen, verdens største tidevannsstrøm, og Svartisen, Norges nest største bre. Man kan videre studere på om sagnet om de Syv søstre er sant, og gå gjennom hullet i Torghatten.

1.4 Torghatten

Torghatten, utenfor Brønnøysund, er et kjent landemerke langs Norskekysten og en av de aller mest besøkte severdigheter i regionen. Torghatten, med høyde 258 meter over havet, med sitt særpregede, gjennomgående hull er både nasjonalt og internasjonalt kjent. Sagnet sier at det var Hestmannens pil som dannet hullet, mens de faglærte mener det var isen som gravde ut det imponerende hullet. Torghatten er en viktig del av Trollfjell Geopark som dekker søndre del av Helgeland og Leka i Trøndelag.



Hullet i Torghatten er 160 meter langt, 35 meter høyt, og 20 meter bredt, og ble skapt under istiden. Is og vann gravde møysommelig i de løse bergartene, mens de hardere bergartene i fjellets topp stod imot.

Man kan sykle eller kjøre til Torghatten fra Brønnøysund. Sykkelturen ut til Torghatten tar ca 2 timer og går i et vakkert og variert landskap. Kjøreturen fra Brønnøysund er ca 14 km og tar ca 15 minutter. Gangturen opp i hullet er relativt enkel og tar bare få minutter. På under 20 minutter er man oppe i det enorme hullet - som er skåret igjennom fjellet. Hullets dimensjoner, og ikke minst utsikten, er imponerende. Det er flere merkede løyper i området. En kan gå både opp på toppen av Torghatten fjellet, eller gjennom hullet og få en rundtur på 1-1,5 time.

I dag er imidlertid parkeringsplassen for liten, det mangler toalett ved plassen, og stiene er til dels vanskelige å ferdes på. Tilretteleggingen står ikke i stil med stedets betydning for reiselivet. Norsk natur er Norges viktigste reiselivsprodukt og turistens møte med naturattraksjonene har betydning for Norges omdømme som reiselivsnasjon og i den internasjonale konkurransen om turistene. Gjennom satsingen på nasjonale turistveger har Statens vegvesen som mål å heve kvaliteten på infrastruktur og servicetilbud ved Torghatten, slik at attraksjonen er rustet for fremtiden.

Dette innebærer utbedring av stier og tilrettelegging i form av parkering, bussoppstilling og servicebygg med informasjon og toalett-funksjoner.

Tiltakene bør forankres i en reguleringsplan for det aktuelle området, og dette er bakgrunnen for denne reguleringsplanen, et samarbeid mellom Brønnøy kommune og Turistvegseksjonen.



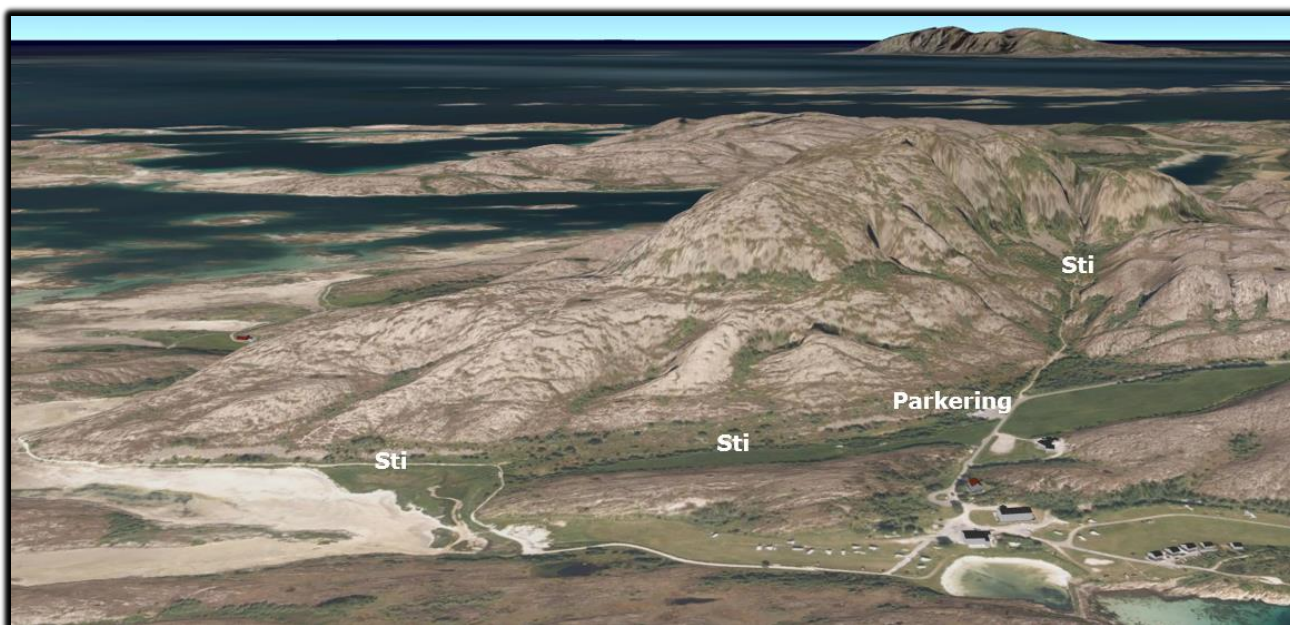
2. PLANOMRÅDE OG AKTUELLE TILTAK

Reguleringsplanen legger til rette for en utvikling av Torghatten, som en av de 10 store attraksjonene langs de nasjonale turistvegene. Disse attraksjonene er fyrstårn innen det norske reiselivsproduktet, på grunn av sine høye og spesielle naturkvaliteter, interessante historie, og store betydning for lokal, regionalt og nasjonal reiselivsnæring.

Det er behov for å heve kvaliteten på disse punktene, for å møte de besøkendes forventninger. For utvikling av attraksjonene er det utarbeidet en del kvalitetskrav, blant andre at:

- Området må ivaretas og utvikles som en nasjonal turistattraksjon
- Landskapsrommet må forvaltes og utvikles slik at attraksjonen ikke blir forringet
- Det må sikres offentlig kontroll over arealene som inngår i attraksjonen

Attraksjonen Torghatten består i dag av en parkeringsplass, en sti opp til og gjennom hullet i Torghatten, samt en sti videre sørover fra hullet, rundt Torghatten og tilbake til parkeringsplassen. Dagens trafikksituasjon, med en forholdsvis liten og ustrukturert parkeringsplass, og ingen tilgang til toaletter, er ikke tilstrekkelig i forhold til trafikk og andre aktiviteter i området.



Sikring av stien opp til og gjennom hullet, og videre rundt Torghatten vil være sentralt i videre utvikling. Området ved eksisterende parkeringsplass ønskes videreutviklet til et serviceområde med:

- Parkering for busser, bobiler og personbiler
- Servicebygg med toaletter og eventuelt andre funksjoner

Med bakgrunn i dette er det ønskelig med en detaljregulering av attraksjonen, og Statens vegvesen Turistvegseksjonen og Brønnøy kommune er enige om å gjennomføre et slikt planarbeid.

Planområdet er vist med rød strek i figuren til høyre.

Dette er noe større enn området som er definert i forslag til kommuneplanens arealdel 2019-2030, men innebærer ikke endringer i arealbruk i forhold til denne.



3. HOVEDRAMMER FOR PLANARBEIDET

3.1 Nasjonale turistveger

Statens vegvesen utvikler Nasjonale turistveger på oppdrag fra Regjering og Storting. Arbeidet er forankret i Nasjonale transportplaner, de årlige budsjettproposisjonene for Samferdselsdepartementet og regjeringa sine reiselivsstrategier. Det daglige ansvaret er lagt til Turistvegseksjonen i Vegdirektoratet.

I alt 18 vegstrekninger med 10 store tiltakspunkt og en rekke andre mindre og større punkt, skal utvikles til turistattraksjonen Nasjonale turistveger. Oppgaven er å videreutvikle en turistattraksjon for å vekke internasjonal og nasjonal interesse hos turister og vegfarende. Målet er å medvirke til et styrket næringsliv og bosetting, ikke minst i distriktene.

3.2 Statlige planretningslinjer

3.2.1 Retningslinjer for universell utforming

Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er mellom anna å sikre at planlegging på alle nivå bidrar til utvikling mot et stadig mer universelt utforma samfunn. Videre skal retningslinjene klargjøre det offentlige sitt ansvar for at universell utforming blir ivaretatt i planlegging av byggeområde, uteareal og transportinfrastruktur.

Intensjonen er å legge særlig vekt på å ivareta hensyn til personer med nedsett funksjonsevne. Disse retningslinjene har vært på høring, men er ikke vedtatt.

I den videre planlegging blir slike hensyn innarbeidet i den grad dette er mulig innenfor realistiske fysiske og økonomiske rammer.

3.2.2 Retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Formålet med retningslinjene er at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttning med miljømessig gode løsninger. Det skal legges til grunn et langsiktig bærekraftig perspektiv i planlegging. Retningslinjene er lite relevante for dette planarbeidet.

3.2.3 Retningslinjer for å styrke barn og unge sine interesser planlegginga

Formålet med disse retningslinjene er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene er lite relevante for dette planarbeidet.

3.2.4 Retningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Retningslinjene er lite relevante for dette planarbeidet.

3.2.5 Retningslinjer for forvaltning av strandsonen langs sjøen

Målet er å ivareta allmennhetens interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Retningslinjene er lite relevante for dette planarbeidet.

3.2.6 Retningslinjer for vernede vassdrag

Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse og andre deler av nedbørfeltet som har betydning for vassdragets verneverdi. Retningslinjene er ikke relevante for dette planarbeidet.

3.3 Kommuneplanens arealdel

Til høyre er vist et utsnitt av
kommuneplanens arealdel 1998-2010.

I denne planen er Torghatten vist som LNF C-område, dvs landbruks-, natur- og friluftsområde. Selve Torghatten er båndlagt for sikring til friluftsmål.

Brønnøy kommune har siden 2013 arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel. Utsnitt av **planforslag 2019-2030**, som var ute på høring i 2019, er vist til høyre, nedenfor.

Et område (rød skravur) er foreslått båndlagt for regulering, dvs krav om at det skal utarbeides reguleringsplan. Det er også forslag om hensynsoner for friluftsliv (H530_1) og landskap (H550_01) over område som skal reguleres.

Planen viser et område for offentlig parkering (P1) og fritids- og turistformål (FT01) som omfatter nærliggende areal og campingplassen og Torgarhaugen. Selve turstien (GF04) er vist med en 30 meter bred buffer hele veien opp til, og gjennom Torghatten. Resten av Torghatten er vist som grønnstruktur (GK).

Det forventes at planen blir vedtatt som vist i forslaget.

3.4 Reguleringsplan

Området er tidligere uregulert, dvs det er ingen gjeldende reguleringsplaner innen planområdet.

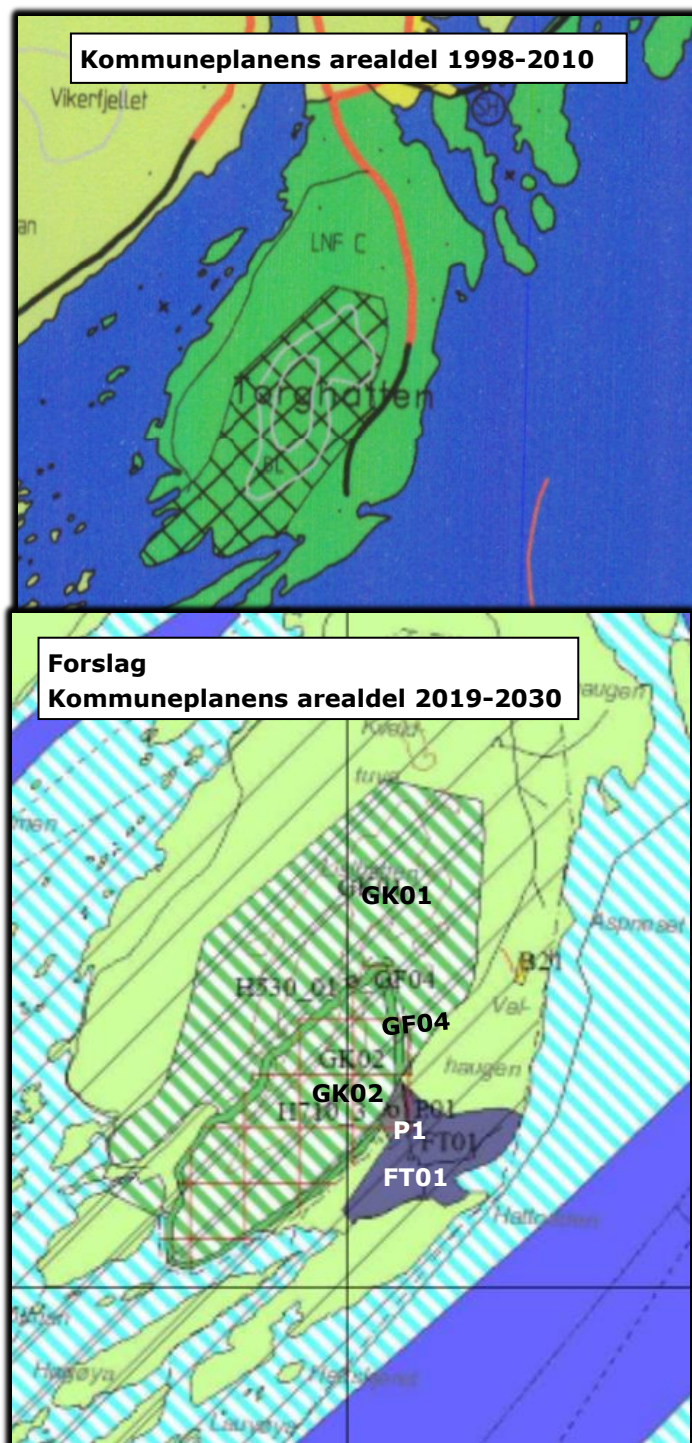
3.5 Andre planer i området

Det foreligger ingen andre planer av betydning for dette planarbeidet.

3.6 Vurdering - forskrift om konsekvensutredning

Det foreligger en egen forskrift - *Forskrift om konsekvensutredninger* – som inneholder plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, og presiserer og utfyller disse. Tiltakshaver og Brønnøy kommune konkluderte ved oppstart av planarbeidet med at aktuelle tiltak ved Torghatten, dvs stisikring, parkeringsplass/veg og servicebygg, **ikke vil få vesentlige konsekvenser for miljø eller samfunn**, og at det derfor ikke er krav om planprogram og konsekvensutredning i henhold til forskriften.

Beslutningsrelevante tema må likevel utredes i nødvendig grad. Eventuelle konsekvenser av tiltak og reguleringsplan er omtalt og vurdert i kap. 7.



4. PLANPROSESS

4.1 Oppstartmøte med Brønnøy kommune

Det ble holdt oppstartmøte med Brønnøy kommune den 25. oktober 2018. Referat fra møtet kan fås ved henvendelse til angitte kontaktpersoner, se punkt 1.1. Kommunen tilrådte oppstart av planarbeidet.

Av forhold som ble gjennomgått i møtet kan nevnes:

1. Bakgrunn for planarbeidet (se kap 1-2)
2. Gjeldende planer i området
3. Kommunale retningslinjer og vedtekter i området
4. Krav til varsel om oppstart
5. Utredningsbehov knyttet til planarbeidet

Det ble på oppstartmøtet konkludert med at planarbeidet ikke utløser krav om planprogram eller konsekvensutredning, men at aktuelle konsekvenser av tiltak må vurderes i planarbeidet.

4.2 Varsel om oppstart av planarbeidet

Planarbeidet ble varslet med annonse i Brønnøysunds avis 6. mars 2019. Grunneiere, naboer, andre interessenter og aktuelle offentlige etater bli varslet direkte ved brev eller mail, den 8. mars 2019.

Frist for innspill til planarbeidet var satt til 30. april 2019.

4.3 Innspill til planarbeidet

Det kom i alt 13 innspill til planarbeidet, fra:

1. Fylkesmannen i Nordland
2. NVE
3. Sametinget
4. Nordland Fylkeskommune
5. Råd for likestilling av funksjonshemmede
6. Sameiet Ytre Hatten
7. Per Kåre Hatten
8. Torgarhaugen AS
9. Kjell Ivar Johansen
10. Ragnhild Leite
11. Fortidsminneforeningen
12. Torghatten buss
13. Brønnøy kommune – oppsummering innspill

4.3.1 Fylkesmannen i Nordland (FM)

Fylkesmannen påpeker at planen, uavhengig av krav om konsekvensutredning, må belyse virkningene for landskap, sand- og grusforekomsten i Sørfjæra, og kulturminner. FM forutsetter at inngrepene holdes på et minimum, og at det legges avgjørende vekt på landskaps- og naturhensyn.

Kommentar fra tiltakshaver:

Det er ønskelig med utvikling/tilrettelegging av attraksjonen Torghatten, uten at området og attraksjonen blir forringet. Dette blir vektlagt i de videre arbeider, og eventuelle konsekvenser blir dokumentert.

4.3.2 NVE

NVE påpeker at det må fastsettes sikkerhetsklasser for aktuelle tiltak, i samsvar med TEK 17, og gjennomføres en geologisk kartlegging. Resultater av dette må innarbeides i planen.

Kommentar fra tiltakshaver:

Statens vegvesen har utført nødvendige geologiske vurderinger og dette er ivaretatt i planforslaget.

4.3.3 Sametinget

Sametinget kan ikke se at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner, og har derfor ingen spesielle merknader til planforslaget.

4.3.4 Nordland Fylkeskommune (NFK)

Fylkeskommunen påpeker at planarbeidet må ivareta natur- og kulturmiljø, kulturminner og landskapskvaliteter i området. NFK påpeker at det er kulturminner som ligger tett inntil stien, og at disse må ivaretas i samråd med NFK. Tre lokaliteter må avmerkes på plankart med hensynssone og med tilhørende bestemmelser.

Det bør etableres en infotavle ved servicebygget, med informasjon om området generelt, og kulturminner langs stien. Videre er det påkrevet med mindre infotavler ved de enkelte kulturminnene langs stien, som informasjon, og for å forebygge skader på disse.

Planområdet trafikkeres med rutebuss til/fra Brønnøysund, og dette bør være et godt alternativ til privatbil. Bussholdeplass og framkommelighet for buss må ivaretas i planarbeidet.

Ellers påpekes viktigheten av sikkerhet i forhold til ras, og en del generelle momenter knyttet til overvannshåndtering etc.

Kommentar fra tiltakshaver: Tiltakshaver mener at de aktuelle forhold er ivaretatt i planforslaget, og blir ivaretatt i videre utvikling av attraksjonen Torghatten.

4.3.5 Råd for likestilling av funksjonshemmede

Rådet påpeker at det må legges vekt på å ivareta hensyn til personer med nedsatt funksjonsevne.

Kommentar fra tiltakshaver: Dette er ivaretatt så langt praktisk mulig, ut fra naturgitte forhold.

4.3.6 Sameiet Ytre Hatten ved styreleder Bjørn-Peder Johansen

Sameiet ønsker å være en aktiv og konstruktiv samarbeidspartner i videre arbeider, og har blant annet følgende spørsmål/kommentarer, som er relevante for planarbeidet:

1. Planområdet er, i oppstartvarselet, noe større enn vist i kommuneplanenes arealdel, blant annet inngår dyrka mark nedenfor Torghatten. Det etterlyses en begrunnelse og informasjon om hvilke konsekvenser dette har for grunneierne.
2. Sti fra startpunkt på delstrekning 4.1, til bro/utsiktspunkt ved Ytre Hatten, inngår ikke i planområdet, men sameiet legger til grunn at det må inngås en egen avtale om denne, dersom stien skal inngå i stiprosjektet.
3. En alternativ rute ved «Skottereivnen» frarådes, da dette gir større inngrep i landskapet.
4. Sameiet mener at hverken flora eller fauna er kartlagt i området, og at det blir mangelfullt når det i oppstartvarselet står at det ikke er registrert rødlistearter eller uberørte naturområder.
5. Sameiet har vanskelig for å forstå behovet for de foreslåtte bredder på stiene, og påpeker at det må fysisk sikres slik at motorisert ferdsel ikke blir mulig på stiene.

Kommentar fra tiltakshaver:

1. Avgrensning av planområdet ved oppstart er rent praktisk begrunnet, og det er ingen intensjoner om å erverve dyrka mark i området, utover det faktiske behov, og det kommuneplanens arealdel viser.
2. Det forutsettes at det blir inngått egen avtale om denne stien.
3. Vurdering av dette er gjort i planarbeidet.
4. Tiltakshaver mener at de registreringene som finnes, er tilstrekkelig for planarbeidet, videre planlegging, og utbygging av stier som skal gjennomføres i framtida.
5. Bredden på stier er foreslått ut fra den relativt store fotgjengertrafikken som er forventet. Mange ulike besøkende, med ulike fysiske forutsetninger og behov, gjør det ønskelig at både passering og møting skal kunne skje uten at tilliggende terreng tas i bruk og tråkkes ned. Motorisert ferdsel på stiene må unngås og dette blir ivaretatt, ved behov.

4.3.7 Per Kåre Hatten ved advokatene Tetzchner & co

Per Kåre Hatten er i utgangspunktet svært positiv til en opprustning av servicetilbud og infrastruktur ved Torghatten, og har blant annet følgende spørsmål/kommentarer, som er relevante for planarbeidet:

1. Det legges til grunn at ikke blir etablert noen form for næringsvirksomhet i tilknytning til parkeringsplass og servicesenter.
2. Hatten er ikke fornøyd med den behandling saken har fått, hos Statens vegvesen og kommunen, og de løsninger de nå legges opp til, herunder konkret plassering av parkeringsplass og servicebygg.
3. Det gis i prosjektet mangelfulle og dels uriktige opplysninger, blant annet om at det mangler toaletter, og at kommune/geolog foretar kontroll av Torghatten hvert 2-3 år.

Kommentar fra tiltakshaver:

1. Det er ikke planer om å etablere næringsvirksomhet i tilknytning til parkeringsplass/servicebygg.
2. Det er beklagelig at Hatten som nabo har denne oppfatning, men tiltakshaver og kommune legger nå til grunn at parkeringsplassen skal videreutvikles i nåværende plassering.
3. Når det i oppstartvarselet er påpekt at det mangler toaletter, så gjelder det konkret i tilknytning til den offentlige parkeringsplassen.
Det er nå engasjert geologisk kompetanse for å gjennomføre nødvendige vurderinger knyttet til reguleringsplanen og fremtidige tiltak, jfr. også innspill fra NVE om dette.

4.3.8 Torgarhaugen AS ved daglig leder Ivar Dreiås

Vedlagt innspillet er en rapport som beskriver samarbeidet som foregikk i årene 2014-2017. Rapporten er meget kritisk og beskriver saken og prosessen slik den ble opplevd fra Torgarhaugen sin side. Torgarhaugen avslutter sitt innspill med å gi uttrykk for håp om et godt samarbeid i den nye runden med regulering/utvikling av et særdeles viktig område, og vil være en positiv aktør i dette arbeidet.

Kommentar fra tiltakshaver:

Innspillet er en oppsummering av tidligere arbeider/prosess, og dette tas til etterretning. Innspillet har ingen relevante og konkrete innspill i forhold til den reguleringsplan som nå skal utarbeides.

4.3.9 Kjell Ivar Johansen

Johansen er skeptisk til å tilrettelegge en sti ned på sørvestsiden av Torghatthullet, ut fra at dette er et sårbart område, og alle tiltak vil vises godt. Det stilles spørsmål ved sikkerhet i forhold til nedfall av stein, is etc. En del av de foreslåtte tiltakene oppfattes som fremmedelement, f.eks. «Konsertplassen», og det stilles spørsmål ved behov for bord/benker nedenfor hullet. Det opplyses om at det er en drikkevannskilde ved steinalderboplassen, og fare for forurensing av denne må vurderes.

Området ovenfor parkeringsplassen er boltet og benyttes som klatrefelt av Stupbratt klatreklubb.

Kommentar fra tiltakshaver: Innspillene er registrert og vurdert i planarbeidet.

4.3.10 Helen Rosøy, Olav Idar Laukvik og Ragnhild Laukvik Leite

Dette er innspill fra de tre eierne av det hvite huset under Torghatten, på sørsiden. De er positive til de aktuelle tiltakene, og at det legges opp til bedre skilting, servicebygg med toaletter og søppelhåndtering.

4.3.11 Fortidsminneforeningen

Foreningen synes det er merkelig at aktuelle tiltak ikke underlegges konsekvensvurderinger, og ber om at dette blir gjort, for å avklare hvilke hensyn som må tas til landskap-, natur- og kulturminneverdier. I innspillet påpekes at Torghatten er et hellig fjell i samisk kultur.

Kommentar fra tiltakshaver:

Tiltakene utløser ikke formelle krav om konsekvensutredninger, jfr. oppstartvarselets pkt 4.6. Konsekvenser i forhold til landskap-, natur- og kulturminneverdier vil likevel være en viktig del av de planarbeider som utføres, og blir vektlagt når endelig utforming av tiltakene blir fastlagt. Sametinget har i et eget brev til Fortidsminneforeningen avvist at Torghatten er et hellig fjell i samisk kultur, og har ingen merknader til planforslaget, se punkt 3.3.3.

4.3.12 Torghatten buss

Torghatten buss mener at å ruste opp Torghatten er meget god idé, men med sterkt økende trafikk må det også foretas en nødvendig oppgradering av Fv 54.

Kommentar fra tiltakshaver:

Tiltakshaver er enig i at en opprusting av Fv 54 er ønskelig, men dette inngår ikke de tiltakene som dette planarbeidet omfatter.

4.3.13 Brønnøy kommune – oppsummering innspill

Kommunen oppfatter innkomne innspill som positive, og påpeker at geologiske undersøkelser bør ha prioritet og være viktige i forhold til sikkerhet og konsekvenser ved ulike planelementer som sti, sitteplasser etc. Grunneiere bør, med sin lokalkunnskap, tas med på råd med hensyn til lokalisering av sti, vurdering av alternative løsninger etc.

Kommentar fra tiltakshaver:

Tiltakshaver er enig i kommunens oppsummering og har lagt dette til grunn for planarbeidet.

4.4 Møte i planforum – 31. oktober 2019

Reguleringsplanen ble fremlagt i planforum den 31. oktober 2019, med deltagelse fra Fylkesmannen, fylkeskommunen, Brønnøy kommune, Statens vegvesen, og Structor.

Av saker som ble omtalt/kommentert var:

- Skredfare: utsiktspunkt/stoppested og eventuelt amfi/konsertplass må trekkes utenfor faresone, eventuell bruk av organisatoriske sikringstiltak avklares
- Overvannsproblematikk, erosjon etc.: dette er mest aktuelt i sti opp mot hullet
- Utforming av trafikkarealer og serviceanlegg: arealbruk bør minimaliseres
- Viktig med god landskapsmessig tilpassing av sti, p-plass og bygning

4.5 Møter med grunneiere – februar 2020

Brønnøy kommune og Turistvegseksjonen har avholdt dialogmøter med Ytre Hatten sameie, Torgarhaugen AS og Per Kåre Hatten. I møtene ble aktuelle planer og framtidig samarbeid gjennomgått og diskutert.

4.6 Videre behandling av planforslaget

Statens vegvesen, Turistvegseksjonen har utarbeidet forslag til reguleringsplan i samarbeid med Brønnøy kommune og ut fra relevante innspill til planarbeidet.

En videre, normal prosess for en reguleringsplan er:

1. Første behandling av reguleringsplanen i Brønnøy kommune, planutvalget, med vedtak om å legge planen ut til offentlig høring.
2. Offentlig ettersyn av planforslaget. Høringsfrist skal være minimum 6 uker.
3. Det må vurderes om det er nødvendig med åpent møte i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget. I så fall bør dette holdes i høringsperioden for reguleringsplanen.
4. Eventuelle endringer i planen som følge av høringa, utføres i samråd mellom Brønnøy kommune og Statens vegvesen, Turistvegseksjonen.
5. Andre behandling i planutvalget i Brønnøy kommune.
6. Sluttbehandling og vedtak om godkjenning av reguleringsplanen, i kommunestyret.

Slik det nå ser ut, håper Statens vegvesen, Turistvegseksjonen og Brønnøy kommune, at planen kan bli godkjent i kommunestyret i løpet av andre halvår 2020.

5. AKTUELLE TILTAK

Planene innebærer en større og oppgradert parkeringsplass med bussoppstilling langs fylkesvegen, nytt servicebygg/-område, og oppgradering av stien opp til hullet, ned Hattlia og tilbake til P-plassen.

5.1 Veg og parkering

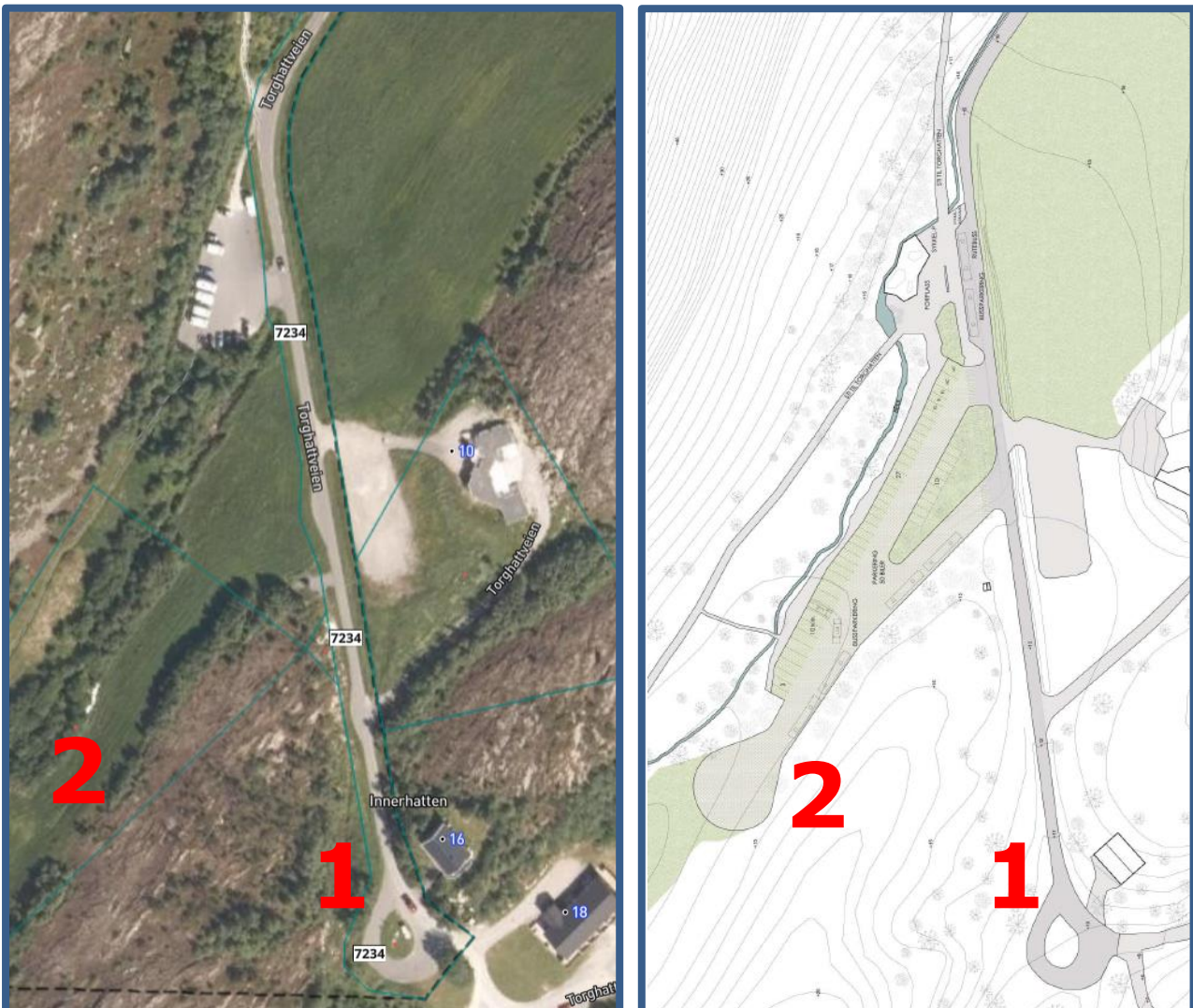
Dimensjonerende for disse anleggene har vært:

- Ca. 40 plasser for personbiler, størrelse 2,7m x 5m, derav 2 HC-plasser og 2-3 ladestasjoner for el-biler
- 10 plasser for bobiler, størrelse 3,5m x 8m
- 1 stoppested/busslomme for rutebuss
- 4-5 plasser for turistbusser

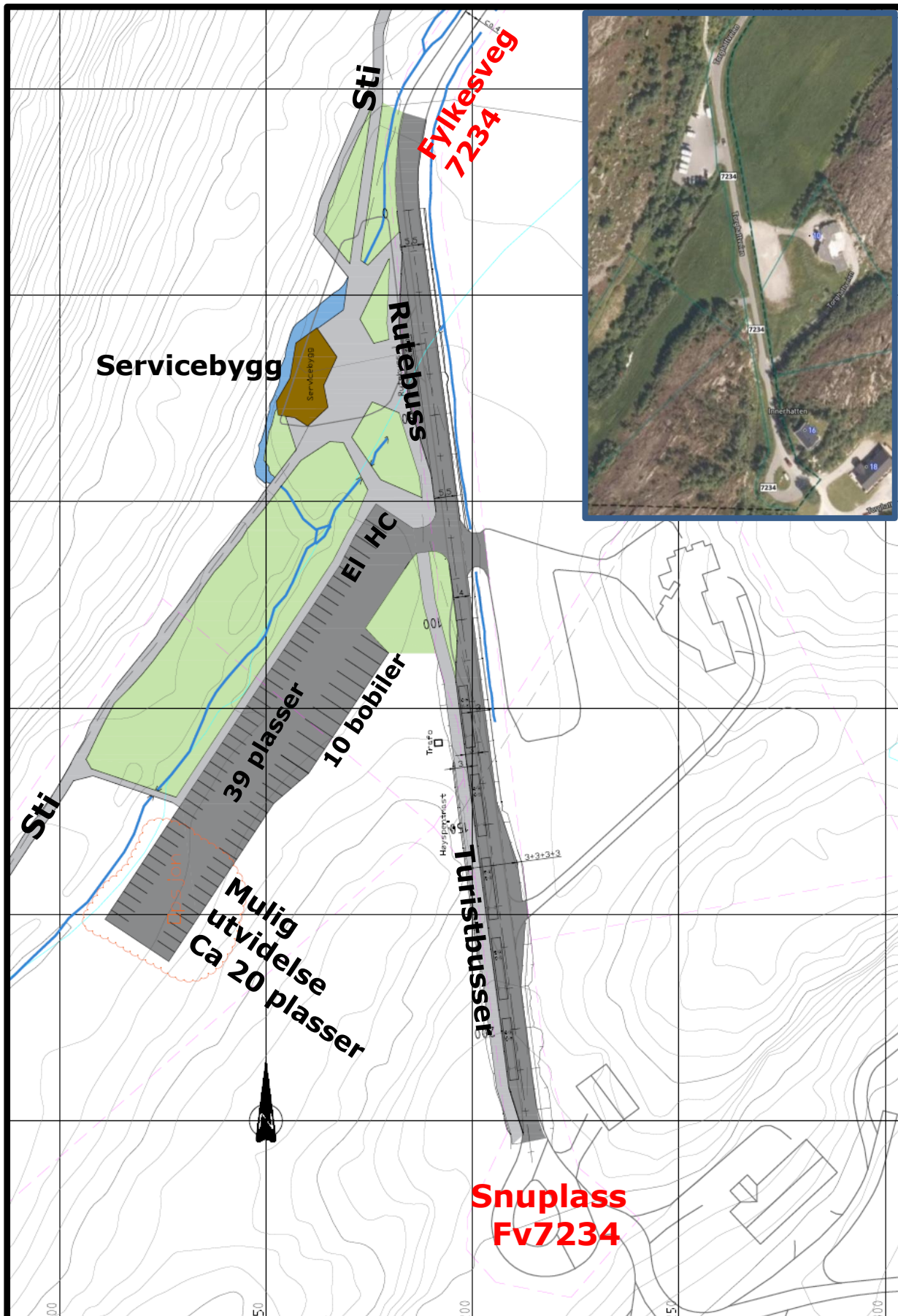
Det har i løpet av planarbeidet vært vurdert mange ulike løsninger og prinsipper for utforming av trafikkarealene, hvor spesielt fokus har vært på snuplass for bussene, som er relativt arealkrevende. De to hovedalternativene har vært, se skisser nedenfor:

1. bruk av eksisterende fylkesveg til bussoppstilling og snuplass
2. etablering av snuplass og parkeringsplass for busser inne på dyrka mark i vest, i forlengelse av parkeringsarealene

Alternativ 2 beslaglegger vesentlig mer areal, også dyrka mark, og gir et langstrakt parkeringsareal. Det ble konkludert med at det er ønskelig med en mest mulig arealeffektiv løsning, hvor eksisterende fylkesveg inngår størst mulig grad, dvs alternativ 1, løsningen er vist på neste side.

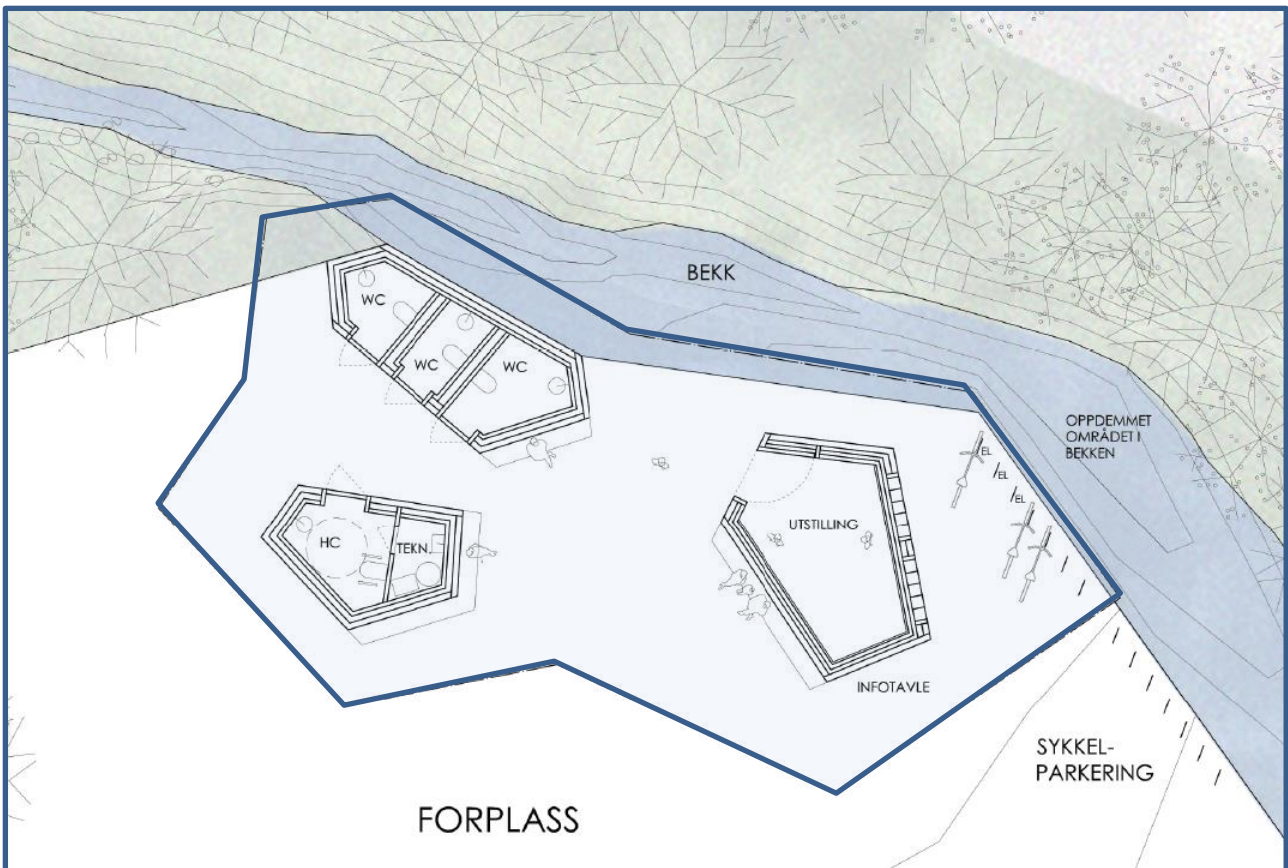
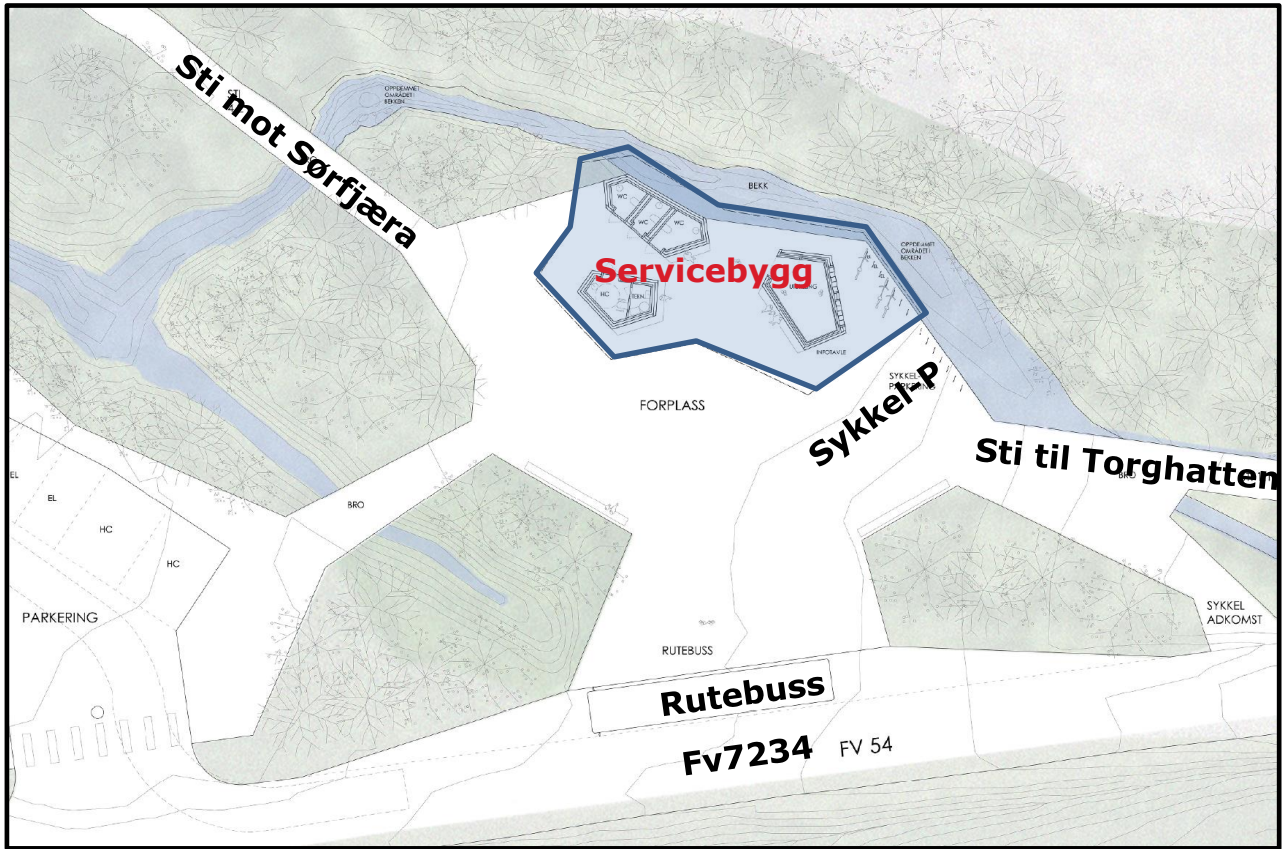


Parkeringsplassen strekker seg fra veien innover sletta langs bekken, og følger hovedretningen på landskapsdraget. Fra parkeringen blir det en fin vandring langs bekken til servicebygget hvor turen kan fortsette. Langs Fv7234 etableres lommer for parkering av rute- og turistbuss med sikker gangadkomst til servicebygget og ned til campingplassen.



5.2 Serviceområde

Skisseforslag for serviceområdet med servicebygg og tilliggende parkeringsarealer er utarbeidet av AtelierOslo. Illustrasjonene nedenfor er hentet fra skisseforslaget.



Servicebygget er skissert med et takoverbygg på ca 180 m². Dette skal inneholde:

- 4 toaletter; derav ett HC-toalett med stellebord
- Lager og teknisk rom
- Overbygget område: Oppholdsområde med tak over, for informasjonsformidling etc

Servicebygget er plassert i ytterkant av eksisterende parkeringsplass ved foten av fjellet, nær startpunktet for stiene. Her får man nærkontakt med bekken og den frodige vegetasjonen rett bak. Lenger oppe skimtes det blankskurte fjellet.

Plasseringen organiserer tomten- og prosjektets ulike elementer og tydeliggjør landskapssituasjonen i overgangen mellom den kultiverte flaten og den ville skrenten.

Bygget er videreutviklet med hovedprinsippene fra arkitektkonkurransen i 2016.

Toalett, lager og utstillingsareal er plassert i lukkede volumer. Mellom disse dannes varierte og overdekkede uterom. Her kan man finne ly for vær og vind mens man spiser, venter, pakker sykkelen, eller tar på seg hjelm og klatreutstyr.

Bygget er en trekonstruksjon hvor taket er kledd med lysgjennomskinnelige glasspaneler. Bjelkene filtrerer dagslyset og gir et variert skyggespill gjennom dagen. Taket gjør også at bygget annonserer seg for kjørende og danner et naturlig startpunkt for vandringen mot Torghatten. Gulvet inne og ute er stålglatet/slipt betong.

Sydøst for bygget dannes en forplass der de ulike trafikkstrømmene møtes - syklende fra veien, bilister og busspassasjerer fra parkeringen, og vandrende til og fra de to stiene.

Sykler kan kjøre av veien direkte inn på stoppunktet og sykkelparkering er plassert i tilknytning til bygget med oppbevaringsmulighet til bagasje.

Soner med vegetasjon danner skjerming mot veien og parkeringsplassen. Disse opparbeides med stedegen vegetasjon slik at de oppleves som en forlengelse av skogsvegetasjonen i området.



5.3 Utbedring av sti

Landskapsarkitekter Østengen og Bergo AS har utarbeidet et skisseprosjekt for tiltak langs stien til og rundt Torghatten. Illustrasjonene nedenfor er hentet fra skisseforslaget.

Parkeringsplassen ved fylkesvegen ligger i skillet mellom det åpne kulturlandskapet ned mot sjøen og den mer ville naturen opp mot Torghatten. Turen opp til Torghatten, dvs hullet i fjellet, er ca. 800 meter, og går i delvis bratt terreng, med trappe-løsninger på noen partier. Turen gir ulike naturopplevelser, og opplevelser knyttet til fornminner og historiske og geologiske lokaliteter.

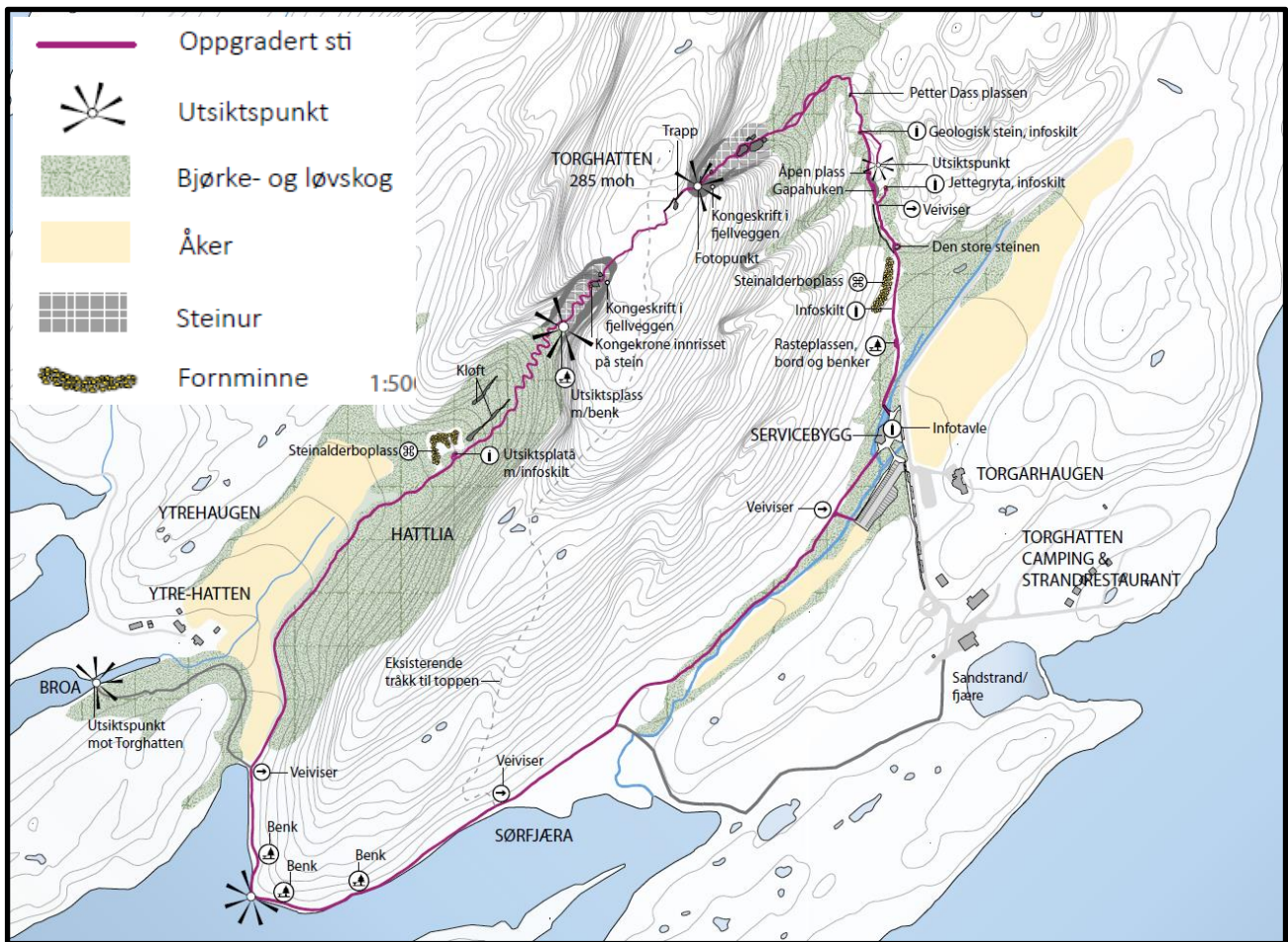
Flertallet av besøkende starter turen fra parkeringsplassen med nytt servicebygg, som ligger i skillet mellom den ville naturen og det åpne kulturlandskapet ned mot sjøen. På stien opp til utkikkspunktet passerer en fornminner, historiske og geologiske interessante lokaliteter. Landskapet skifter fra åpne landskapsrom med utsikt, til steinur og tett skog med mosegrodde steiner. Utsikten mot sjøen gjennom hullet er spektakulær. Hullet i seg selv er en helt unik opplevelse og kan sammenlignes med å være i en katedral, med en høyde på 41 meter, lengde på 166 meter og bredde på 18 meter.

Dagens sti er smal, bratt og i dårlig stand. Tilsig av vann fra fjellsidene graver ut stien og gjør at den er vanskelig å vedlikeholde. Stedvis er stien plassert i rasutsatt område.

Stien opp til og gjennom Torghatten, dvs hele rundturen er på ca. 6,5 km. Hele rundturen opp og gjennom hullet skal nå oppgraderes. Gangstien har 4 hovedstrekninger, med ulike kvaliteter:

1. Strekning 1: Hovedtraséen opp til hullet fra øst
2. Strekning 2: Stien gjennom hullet
3. Strekning 3: Trase til hullet i fra vest
4. Strekning 4: Den universelle gangveien





Hovedmål for stiens utforming er tilstrekkelig bredde, god sikkerhet, bruk av stedlig stein og god tilpasning til landskapet. Tilsig av overvann må håndteres som del av utbedringen. Stien skal være tydelig gjennom hele rundturen slik at turistene naturlig følger denne. Den legges stedvis om i forhold til eksisterende sti, slik at den ligger mindre rasutsatt. Stien foreslås utbedret til en bredde på 1,2-2,5m. Dette må tilpasses lokale forhold som sideterreng, stigning, vann tilsig etc.

Fareskiltene som i dag står på hver side av selve hullet fjernes. Disse erstattes med informasjon på nytt infoskilt som plasseres ved servicebygget. Her informeres både om fare for steinsprang og ferdsel utenom de tilrettelagte stiene

Det har frem til nå vært vanlig å starte turen nordover og rett opp til hullet. Den nye tilretteleggingen vil sørge for at mange også vil velge den nye universelt utformede kyststien fra parkeringsplassen og vestover langs bekk og sjø. Langs kyststien legges det opp til å nyte idyll og ro med utsikt til holmer og skjær. Om en går helt ut til broa ved Ytrehatten kan en oppleve det fantastiske fotopunktet med utsikt mot hullet.

Den oppgraderte stien utformes slik at den tilrettelegger for ulike opplevelser, undring, forskning og undervisning. Det etableres oppholdsplasser, veviserskilt og infoskilt ved interessante lokaliteter, og det legges opp til benker og rasteplasser i trygge omgivelser.

Det bygges trapper, kanter, vannrenner og stier i stedlig stein som integreres naturlig i terrenget. Stigningsforhold, forventet tilsig av vann, lokale forhold/steintyper mm bestemmer hva slags type tverrsnitt stien vil få. De ulike situasjonene gir ulike tverrsnitt og dermed en variasjon av stityper. På flatere partier benyttes stedegen grus med tilsvarende farge som bergartene rundt. Fjerning av stein fra sidearealer skal gjøres på en slik måte at det ikke blir synlige sår i landskapet. Det skal etableres tilstrekkelig store og gode vannrenner som leder vannet bort fra selve stien. Vannrennene utformes slik at de er til glede for turgåerne selv uten vann og vil slik være en ressurs langs gangtraseen.



Inngang mot hullet – fra nord

ØSTENGEN & BERGO AS



Utsyn fra hullet – mot sør



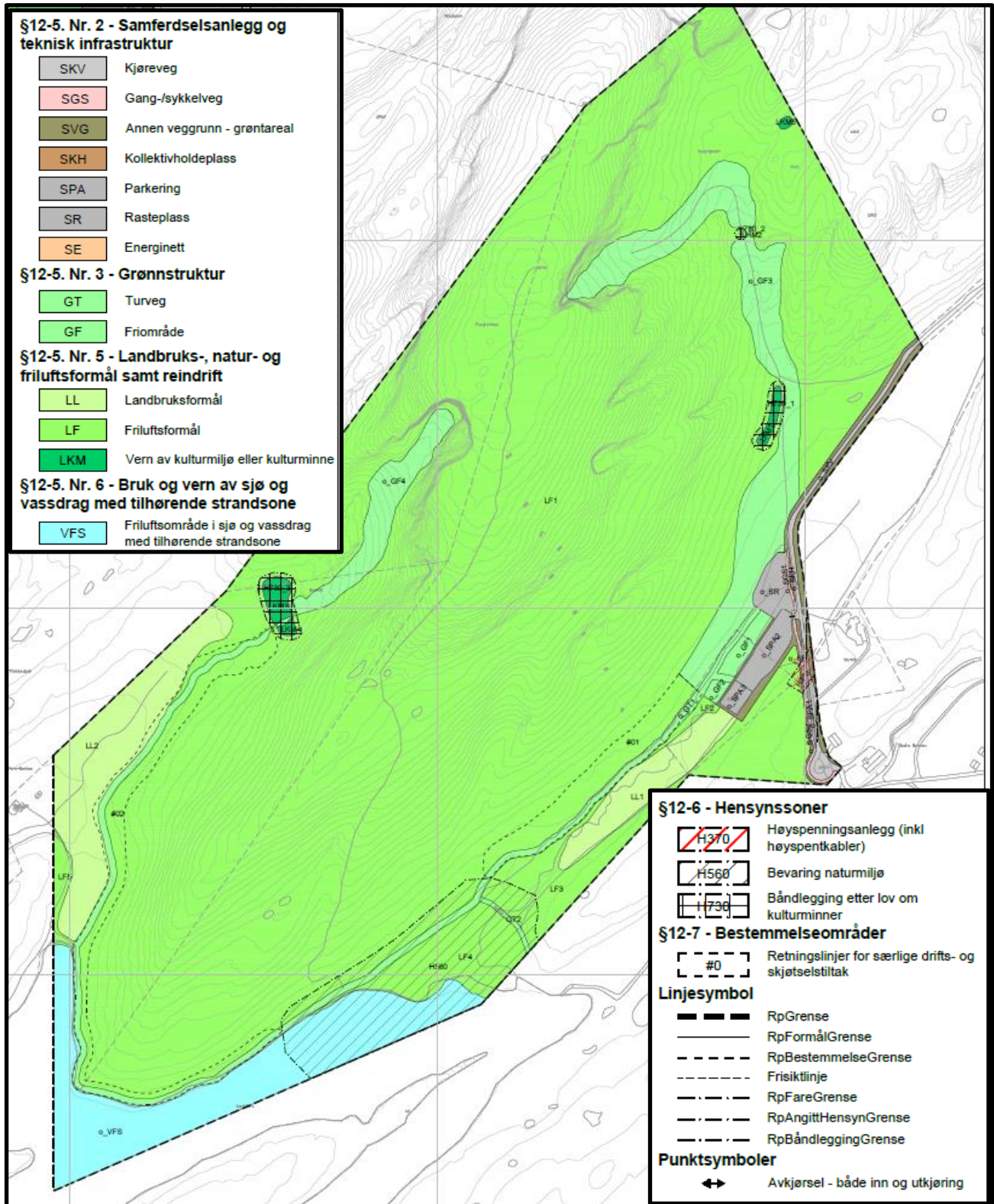
Kyststien i – i sør

ØSTENGEN & BERGO AS

6. REGULERINGSPLANEN

6.1 Generelt

Reguleringsplanen er vist i utsnittet nedenfor. Aktuelle reguleringsformål er omtalt på neste side.



6.2 Reguleringsformål

6.2.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §12-5, 2. ledd, nr 2)

I disse reguleringsformålene inngår Torghattveien (fylkesveg 7234), gang-sykkelveg og annet vegareal parallelt med fylkesvegen. Videre inngår serviceområde (rasteplass) med tilhørende parkeringsplasser etc, og en eksisterende trafostasjon.

6.2.2 Grønnstruktur (pbl §12-5, 2. ledd nr 3)

Her inngår en privat sti ved Sørfjøra (GT2), og hovedstien i søndre del av planområdet, delstrekning 3-4, (o_GT1), grøntområder mellom parkeringsplass og sti (GF1-GF2), samt en sone rundt stien opp til Torghatten/hullet (GF3), gjennom hullet (GF5), og på sørsiden av hullet (GF4). I denne sonen er det aksept for flytting av stein, etablering av rasteplass, utsiktspunkt etc, i forbindelse med opparbeidelse av stien og nødvendig håndtering av overflatevann.

6.2.3 Landbruks-, natur-, og friluftsområde (pbl §12-5, 2. ledd, nr 5)

Jordbruksarealer som ikke blir omregulert til andre formål, reguleres som landbruksformål (LL).

I dette hovedformålet inngår også vern av aktuelle kulturminner (LKM), i samsvar med dialog med Nordland fylkeskommune. Dette gjelder 3 stk kulturminner/områder.

Øvrige områder innen planområdet, som ikke er regulert til andre formål, reguleres til friluftformål (LF).

6.2.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl §12-5, 2. ledd nr 6)

Dette gjelder friluftsområde i sjø (VFS) som ligger innenfor planområdets søndre del.

6.2.5 Hensynssoner (PBL §12-6)

Her inngår faresone knyttet til høyspentlinje (H370), 10 meter til hver side av senterlinje.

Videre inngår et område for bevaring av naturmiljø (H560) i søndre del av planområdet, i Sørfjæra, en viktig forekomst av naturtypen sand- og grusstrand, med spesiell flora.

Det er lagt inn hensynssone (H730) rundt de vernede kulturminnene, for å sikre de nærmeste omgivelsene rundt kulturminnene.

Frisiktsoner i avkjørsler er ikke vist på plankartet, da disse ligger innenfor regulerte vegformål.

Faresoner skred er ikke medtatt på plankartet.

De avmerkede firkantene i figuren til høyre viser såkalte aktsomhetsområder, hentet fra NVE sine kartsider.

Rød, stiplet linje er eksisterende sti rundt Torghatten.

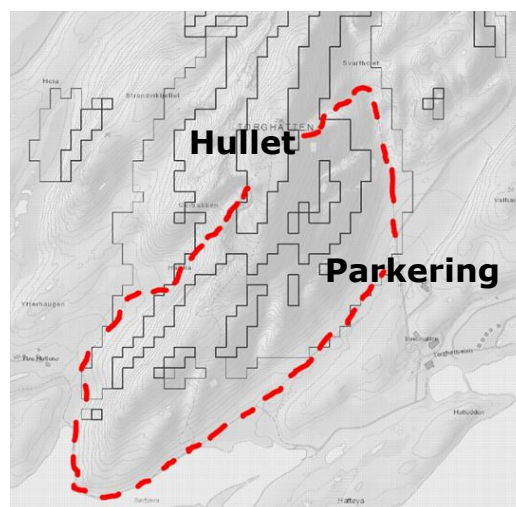
Det er, ut fra dette, mulig rasfare i området.

Statens vegvesen har gjort skredvurderinger for sti og service-/parkeringsområde, jfr punkt 7.3.3 og 8, og resultatet av disse er hensyntatt i planforslaget.

Det er ikke utført skredfarevurdering for øvrige områder, da dette ikke anses relevant for planarbeidet og videre utvikling av Torghatten, og det anses derfor ikke som nødvendig å vise aktsomhetsområdene på plankartet.

6.2.6 Bestemmelsesområder (PBL §12-7)

Hovedstien i området er lagt inn med en korridorbredde på 6-8 meter for å gi handlingsrom for nødvendige tilpasninger i detaljerings- og anleggsfasen. Et areal på hver side av stien er det lagt inn som et såkalt bestemmelsesområde for å angi føringer for hvordan området langs stien skal behandles f.eks. ved skjøtsel av vegetasjon, bruk av stein til stibygging under bygging osv.



7. KONSEKVENSER AV AKTUELLE TILTAK

I planinformasjon ved oppstart var eventuelle konsekvenser av planen oppsummert slik:

Kulturminner, eventuell videre kartlegging og håndtering, må avklares med Nordland fylkeskommune.

Det må gjøres vurderinger knyttet til avrenning og eventuelle følger for overvannshåndtering i området.

Krav til sikkerhet i forhold til ras/steinsprang blir et sentralt tema i det videre planarbeidet, og vurderinger i forhold til reguleringsformål, TEK17 etc., må utredes.

Utover dette er det ikke tema som krever spesielt fokus i planarbeidet, med mindre det kommer innspill som resultat av dette oppstartvarselet.

Konsekvenser av planforslaget er vurdert og omtalt i det videre. I tillegg inngår ROS-analyse.

7.1 Miljø

7.1.1 Landskap

Aktuelle tiltak vil ikke medføre større landskapsinngrep og vil ikke endre landskapsbildet i særlig grad, hverken lokalt eller i fjernvirkning.

7.1.2 Kulturminne – kulturmiljø

Statens vegvesen Turistvegseksjonen ba i 2009 om at Nordland Fylkeskommune, Kulturminner, om å gjennomføre arkeologiske registreringer langs stien opp mot hullet, og i selve hullet.

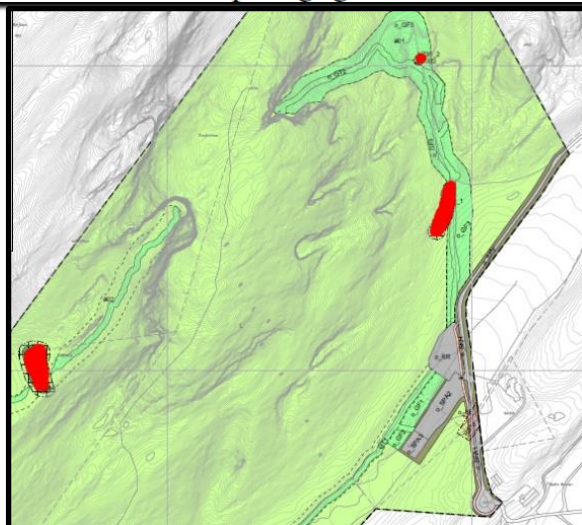
Registreringene er dokumentert i en egen rapport (09/14559). Konklusjonen i rapporten er:

Kulturminnene langs begge stiene opp til Torghattholet er utsatt for risiko for skade i forbindelse med at stedet er et attraktivt og svært mye brukt tur- og reiselivsmål. De eksisterende stiene på begge sidene av holet er i direkte berøring med hustufter fra steinalderen. Det må tas aktivt grep – gjennom skilting og eventuell brosjyre - for å sikre kulturminnene i sti-utbedringsplanene. I tillegg til sikringen av tuftene mot skade og ødeleggelse, vil aktiv formidling gi turgåere og turister en positiv tilleggsopplevelse ved turen. Kombinasjonen av rullesteinstrendene, som representerer fortidige strandlinjer, sammen med de antatt samtidige hustuftene gir området en unik pedagogisk verdi.

I innspill til planarbeidet påpeker Nordland Fylkeskommune (NFK) at det er kulturminner som ligger tett inntil stien, at disse må ivaretas i samråd med NFK, og at tre lokaliteter må avmerkes på plankart med hensynssone og med tilhørende bestemmelser.

Dette er ivaretatt i planen, se røde punkt/områder i figur til høyre.

Videre påpekes fra NFK at det bør etableres en infotavle ved servicebygget, med informasjon om området generelt, og kulturminner langs stien. Videre er det påkrevet med mindre infotavler ved de enkelte kulturminnene langs stien, som informasjon, og for å forebygge skader på disse.



Slike tiltak vil bli bearbeidet og utviklet i dialog mellom NFK og Turistvegprosjektet i den videre detaljering av planer og bygging i området.

Ut fra dette anses at planen vil få kun positive konsekvenser for aktuelle kulturminner.

7.1.3 Naturmangfold

I Artsdatabanken er det ingen registrerte rødlistearter eller uberørte naturområder innen planområdet.

Fylkesmannen påpeker i sitt innspill til planarbeidet, at planen må belyse virkningene for sand- og grusforekomsten i Sørfjære, og at inngrep her holdes på et minimum. I dette området går en eksisterende sti med noe varierende bredde, antatt 2-3 meter.

Gangvegen oppgraderes slik at den får et jevnt og universelt fall, og jevn bredde, ca. 2,5 meter. Det blir marginale effekter av dette i forhold til omkringliggende terreng og vegetasjon.

På den aktuelle strekningen ved Sørfjæra er det på plankartet lagt inn hensynssone H560, bevaring av naturmiljø, i samsvar med avgrensning i Naturbase.

7.1.4 Trafikk - Støy

Området er ikke vesentlig påvirket av støy, annet enn vegtrafikkstøy fra relativt små trafikkmengder på eksisterende veg, i lav hastighet.

Fremtidig støy vil også være knyttet til vegtrafikkstøy fra adkomstveger og parkeringsplass, med relativt marginale endringer i forhold til dagens situasjon.

7.1.5 Forurenset grunn - forurensing av grunn og vassdrag

Det er ingen kjent aktivitet i området i dag som gir fare for forurensing av grunn eller vann. Det er heller ikke kjent at det har vært virksomhet i området som tilsier at det kan være forurenset grunn i området.

Aktuelle tiltak innebærer ingen virksomhet som gir skadelige utslipp til vann eller grunn. Ny bebyggelse skal tilknyttes offentlig vann- og avløpssystem.

7.1.6 Bekker og håndtering av overvann

I forbindelse med detaljprosjektering av utbedringstiltak langs eksisterende sti, må det gjøres detaljerte vurderinger av avrenning, og hvordan overvann skal håndteres som del av stitutbedringen.

Foreløpige vurderinger tilsier at dette er godt løsbart innenfor de tiltak som reguleringsplanen viser.

7.2 Naturressurser

7.2.1 Landbruk

Utvidelse av parkeringsplassen medfører at noe dyrka/dyrkbar jord blir omdisponert. Dette er i samsvar med overordnet plan/kommuneplan.

Arealet er beregnet til ca. 2,8 dekar i første etappe, og ca. 0,7 dekar ved en fremtidig utvidelse av parkeringsplassen (o_SPA3).



7.3 Samfunn

7.3.1 Friluftsliv og folkehelse – barn og unges interesser

Formålet med planarbeidet er å legge bedre til rette for besøkende i området, noe som må sies å være positivt for friluftsliv/folkehelse og barn/unges interesser.

7.3.2 Transport og trafikk

Det er registrert opp til 3.300 besøkende på en enkeltdag, og 40.000-50.000 besøkende på et år. Utvikling av attraksjonen kan/vil bidra til økte besøkstall. Med et forbedret opplegg for parkering og intern trafikkavvikling, vil trafikkavviklingen gå bedre enn i dagens situasjon.

7.3.3 Geologi – sikkerhet for besøkende

Tiltak i henhold til reguleringsplan, områder for ferdsel og opphold, må vurderes opp mot sikkerhetskravene i byggeteknisk forskrift, TEK 17.

Det er ingen kjente ulykker som følge av steinsprang eller andre skred, men flere ulykker og dødsfall som følge av fall under vand-ring i området.

Statens vegvesen, ressursavdelingen, har vurdert skredfare og kommet med forslag til sikring av aktuelle stier og oppholdsområder ved Torghatten. Vurderinger med konklusjoner foreligger i form av en egen rapport 51055-GEOL-1, datert 2019-12-02. Konklusjonen er at stien tilfredsstillende TEK17 under to forutsetninger:

- Stien legges midt i ura på nordsiden av hullet gjennom Torghatten
- Ferdsel frarådes i perioden 1. oktober til 30. april

Det anbefales en del andre tiltak for å øke sikkerheten mot skred.

Servicebygg og parkeringsplass ligger i sikkert område og det er ikke behov for sikringstiltak knyttet til disse.

Det konkluderes med at den planlagte utviklingen av Torghatten, med anbefalte tiltak langs stien, gir potensiale for vesentlig økt sikkerhet mot skred og fallulykker. For mer detaljerte vurderinger henvises til kapittel 8.

7.3.4 Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er i dag ingen aktivitet i området som har betydning for den generelle samfunnssikkerhet og beredskap. Det anses ikke behov for ytterligere utredninger av dette temaet utover at det blir utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse basert på en sjekklistervurdering som del av planarbeidet.

7.3.5 Konsekvenser for reiselivsnæringen

Bedre tilrettelegging for besøkende, med bedre sti, toalettforhold, parkering etc, vil kunne bidra til økning i antall besøkende, og dermed styrke reiselivsnæringen lokalt og hele regionen.

7.3.6 ROS-analyse

Det er gjennomført Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter plan- og bygningslovens § 4-3. Denne er vedlegg til reguleringsplanen.

7.3.7 Oppsummering

Statens vegvesen, Turistvegseksjonen kan ikke se at det er avdekket negative forhold eller konsekvenser som følge av reguleringsplanen eller tiltak denne innebærer.



8. GEOLOGI – SIKKERHET FOR BESØKENDE

8.1 Generelt

Tiltak i henhold til reguleringsplan, områder for ferdsel og opphold, må vurderes opp mot sikkerhets-kravene i TEK 17.

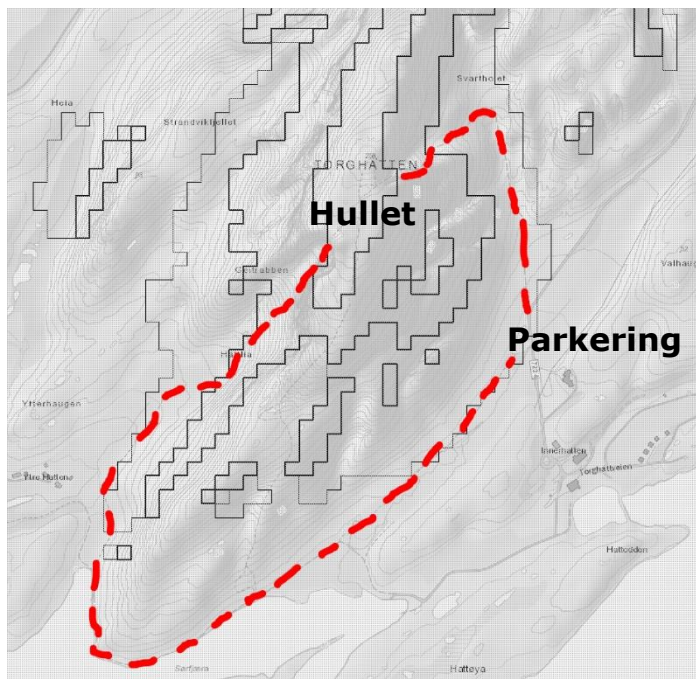
De avmerkede firkantene i figuren til høyre viser såkalte aktsomhetsområder, hentet fra NVE sine kartsider.

Rød, stiplet linje er eksisterende sti rundt Torghatten.

Det er, ut fra dette, mulig rasfare i områder hvor stien går.

Det er ingen kjente ulykker som følge av steinsprang eller andre skred, men flere ulykker og dødsfall som følge av fall under vandring i området.

Statens vegvesen, ressursavdelingen, har vurdert skredfare og kommet med forslag til sikring av aktuelle stier og oppholdsområder ved Torghatten.



Vurderinger med konklusjoner foreligger i en egen rapport 51055-GEOL-1, datert 2019-12-02.

Videre beskrivelse er basert på denne rapporten.

8.2 Inspeksjoner 1988-2019

Siden 1988 er det utført 11 inspeksjoner i området, utført av SINTEF/NTNU på oppdrag fra Brønnøy kommune. Vurderinger av skredfare er basert på faglig skjønn, ikke vurderinger i forhold til byggeteknisk forskrift.

Vurderinger som går igjen i de aktuelle rapportene er:

- De fleste nedfall er registrert i vinterhalvåret.
Fryse-tine-prosesser er vurdert å være den viktigste årsaken til nedfall av stein.
Ferdsl anbefales ikke i vinterhalvåret.
- Steinsprang kan forekomme også i sommerhalvåret, ferdsel er forbundet med en viss risiko.

Anbefalte tiltak i disse rapportene er:

- Sti opp til nordsiden av hullet bør flyttes ut fra foten av østveggen, til midten av steinuren.
- Jevnlige inspeksjoner av skredsakkyndige anbefales.
- Hjelpåbud/utleie bør vurderes.

8.3 Skredvurderinger

De tre områdene med størst risiko er vurdert til å være:

- Østveggen på nordsiden av hullet:
Dette vurderes som den mest skredutsatte strekningen, men med begrenset lengde på utløpsområdet.
- Åpningene på begge sider av hullet, og tilgrensende fjellvegger
- Selve hullet

8.3.1 Sikkerhet mot skred – lover og forskrifter

Byggteknisk forskrift (TEK17) gir grenser og føringer i forhold til sikkerhetskrav, men er tilpasset bygningstiltak, i liten grad tilpasset veger/stier.

Ved vurdering av sikkerhet mot skred skal det fastlegges en sikkerhetsklasse og en nominell sannsynlighet for skred. Forskriften legger opp til at byggverk plasseres i en sikkerhetsklasse ut fra konsekvens ved en skredhendelse. Tabellen nedenfor er fra TEK17

Sikkerhetsklasse for skred	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
S1	liten	1/100
S2	middels	1/1000
S3	stor	1/5000

Statens vegvesen (SVV) har gjort en vurdering av sikkerhetsvurdering av sti og trapp, serviceområde parkering, og en eventuell amfi/konsertplass som har vært vurdert i området.

8.3.2 Sikkerhetsvurderinger

8.3.2.1 Sikkerhetsklasse for sti

Sikkerhetsklasse for stien er basert på vurdering av eksponeringstid og konsekvens. Eksponeringstiden er vurdert ut fra antall besøkende, bredde på fareområdet, og hastighet for gående gjennom fareområdet. Antatt periode er mai-august, da det ellers på året er liten trafikk, og det er advart mot ferdsel i det aktuelle området. Konsekvens ved en skredhendelse er anslått til å være at en person kan omkomme.

Utbedring av stien kan sies å være utbedring av et eksisterende «byggverk», noe som kan ha betydning for valg av sikkerhetsklasse. Statens vegvesen anbefaler, ut fra eksponeringstid og konsekvens, at stien plasseres i sikkerhetsklasse S1, dvs nominell sannsynlighet mindre enn 1/100.

8.3.2.2 Sikkerhetsklasse for serviceområdet og amfi/konsertplass

Ut fra en tilsvarende vurdering av eksponeringstid og konsekvens for disse områdene, anbefales at disse plasseres i sikkerhetsklasse S2, dvs nominell sannsynlighet mindre enn 1/1000.

8.3.2.3 Nominell sannsynlighet for steinsprang

Det er i rapporten gjort sannsynlighetsvurderinger ut fra ulike metoder.

Konklusjonen er at stien tilfredsstillende sikkerhetsklasse S1 under gitte forutsetninger, se punkt 8.4.3. Service-/parkeringsområde tilfredsstillende sikkerhetsklasse S2 uten tiltak, mens amfi/konsertplass ikke tilfredsstillende sikkerhetsklasse S2.

8.3.3 Tiltak sti

Eksisterende sti har en ugunstig trasé med tanke på skredfare, og det har vært flere ulykker med dødsfall som følge av fall under vandringen, men ingen som følge av skred. Aktuelle tiltak vil gi en sikrere sti for vandrere, både med tanke på fall og skred. Nødvendig tiltak anses å være:

1. Stien legges midt i ura på nordsiden
2. Ferdsel frarådes i perioden 1. oktober – 30. april
3. Sikring av en overhengende bergknaus

Videre anbefales følgende tiltak:

4. Hindre at folk stopper under overhengende berg ved åpningene
5. Klarere føringer for hvor man bør bevege seg gjennom hullet
6. Årlig inspeksjon av skredsakkyndig
7. Rensk av enkeltbolker
8. Bergsikring med bolt
9. Utbedring av sti på sørsiden
10. Utbedring av sti ved Petter Dass plass
11. Sikkerhetsveiledning for guider

Tiltakene er nærmere beskrevet i rapporten.

8.3.4 Tiltak service- og parkeringsområde

Det er her ikke nødvendig med tiltak for å sikre området mot skred.

8.3.5 Tiltak amfi/konsertplass

Skredfaren vurderes som større enn for sikkerhetsklasse S2. Kostnader ved sikring anses å være så store, og med usikkert resultat, at det frarådes å etablere amfi/konsertplass.

8.4 Alternativer for attraksjonens framtid

I rapporten er det i den grad det er mulig, forsøkt å holde seg til TEK17. Det vurderes likevel som riktig å belyse alternativene for Torghatten i et større perspektiv.

Det er i prinsippet tre alternativer for attraksjonen:

1. Ingen tiltak gjennomføres:
Dette vil hverken forbedre eller forverre situasjonen.
2. Attraksjonen stenges for ferdsel:
Dette anses som urealistisk, da det ikke er registrert skredrelaterte ulykker i området, og det ikke kan dokumenteres særlig høy skredfrekvens. I tillegg er fri ferdsel en viktig verdi i Norge, lovfestet i allemannsretten.
3. Tiltak gjennomføres:
Nye tiltak vil kunne bedre sikkerheten med tanke på både skred- og fallulykker. Bedre stier vil kunne medføre økning av besøkende, men det vurderes som stort potensiale for at sikkerheten kan forbedres mer ved tiltak, enn risikoen øker ved flere besøkende.

8.5 Konklusjon

Det vurderes at stien tilfredsstillende TEK17 under to forutsetninger:

1. Stien legges midt i ura på nordsiden av hullet
2. Ferdsel frarådes i perioden 1. oktober til 30. april.

I tillegg er anbefalt en del tiltak for å øke sikkerheten, jfr. pkt 8.3.3.

Servicebygg og parkeringsplass ligger i et sikkert område, og det er ikke behov for skredsikringstiltak.

Skredfaren vurderes som for stor for å bygge et amfi/konsertplass.

Det vurderes at den planlagte utviklingen av Torghatten har potensiale til å øke sikkerheten mot skred og fallulykker betydelig, og at sikkerheten vil øke mer enn trafikken.



