

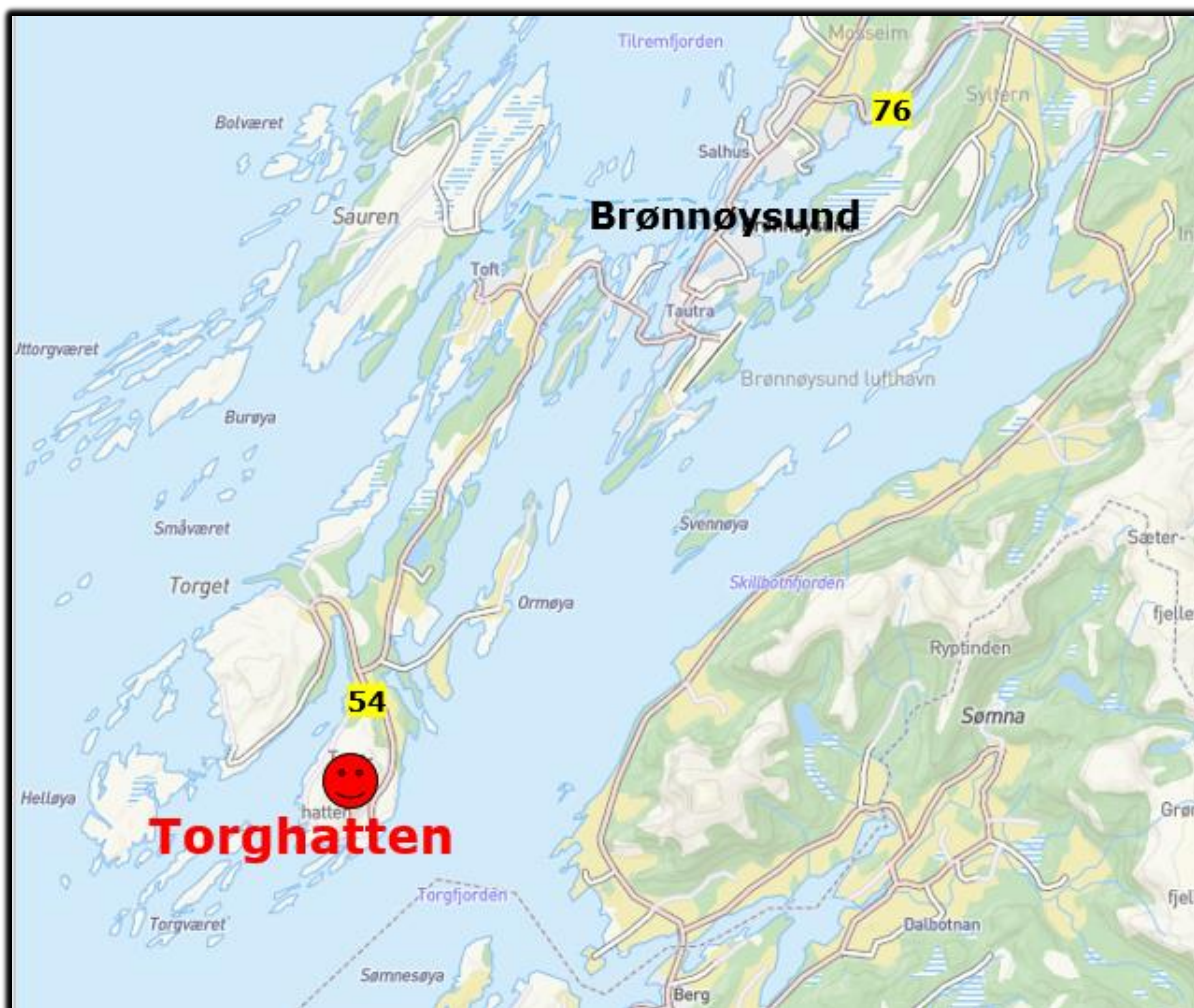


**Statens vegvesen
Turistvegseksjonen**

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

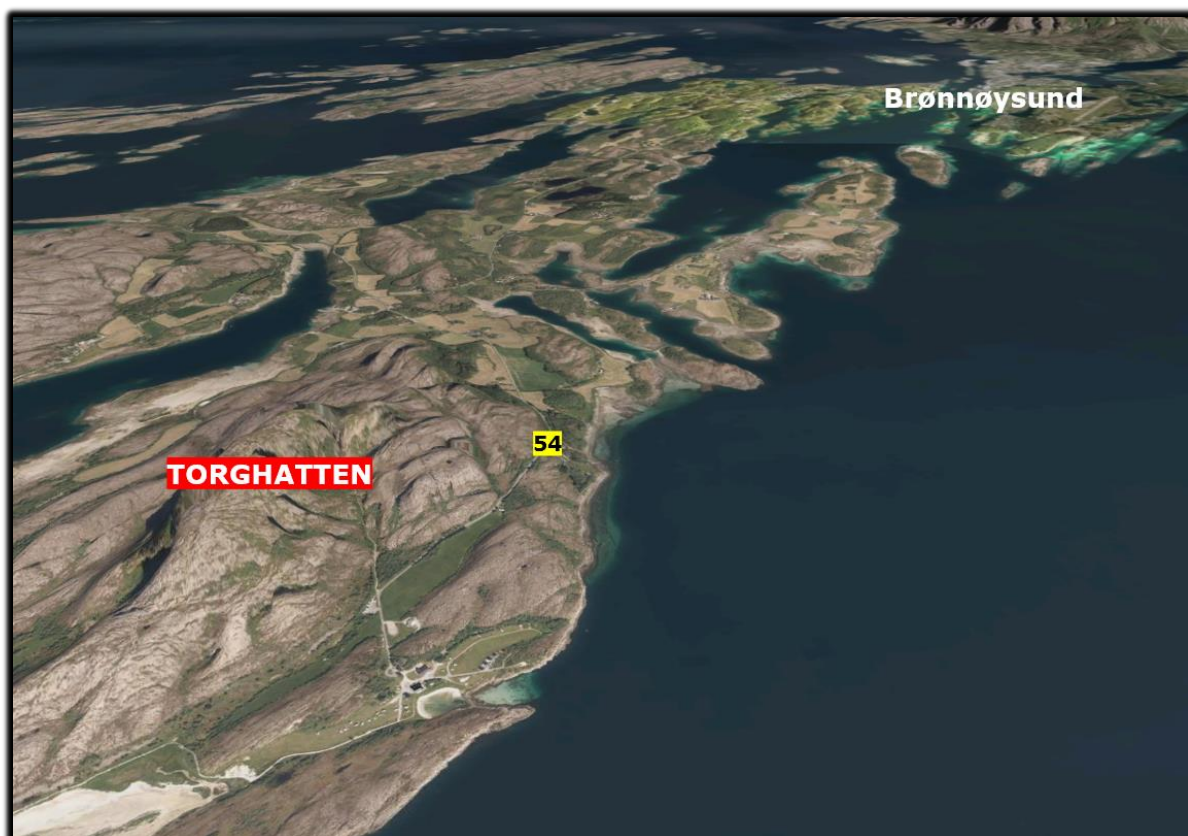
Informasjon ved oppstart av planarbeid





INNHold

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.	PLANPROSESS	9
3.1	Oppstartmøte med Brønnøy kommune	9
3.2	Varsel om oppstart av planarbeidet	9
3.3	Videre behandling av planforslaget	9
4.	HOVEDRAMMER FOR PLANARBEIDET	10
4.1	Nasjonale turistveger	10
4.2	Statlige planretningslinjer	10
4.3	Kommuneplanens arealdel	11
4.4	Reguleringsplan	11
4.5	Andre planer i området	11
4.6	Vurdering - forskrift om konsekvensutredning	12
5.	VURDERING AV UTREDNINGSBEHOV	13
5.1	Miljø	13
5.2	Naturressurser	14
5.3	Samfunn	15
5.4	Oppsummering	15



1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Ansvar for planen

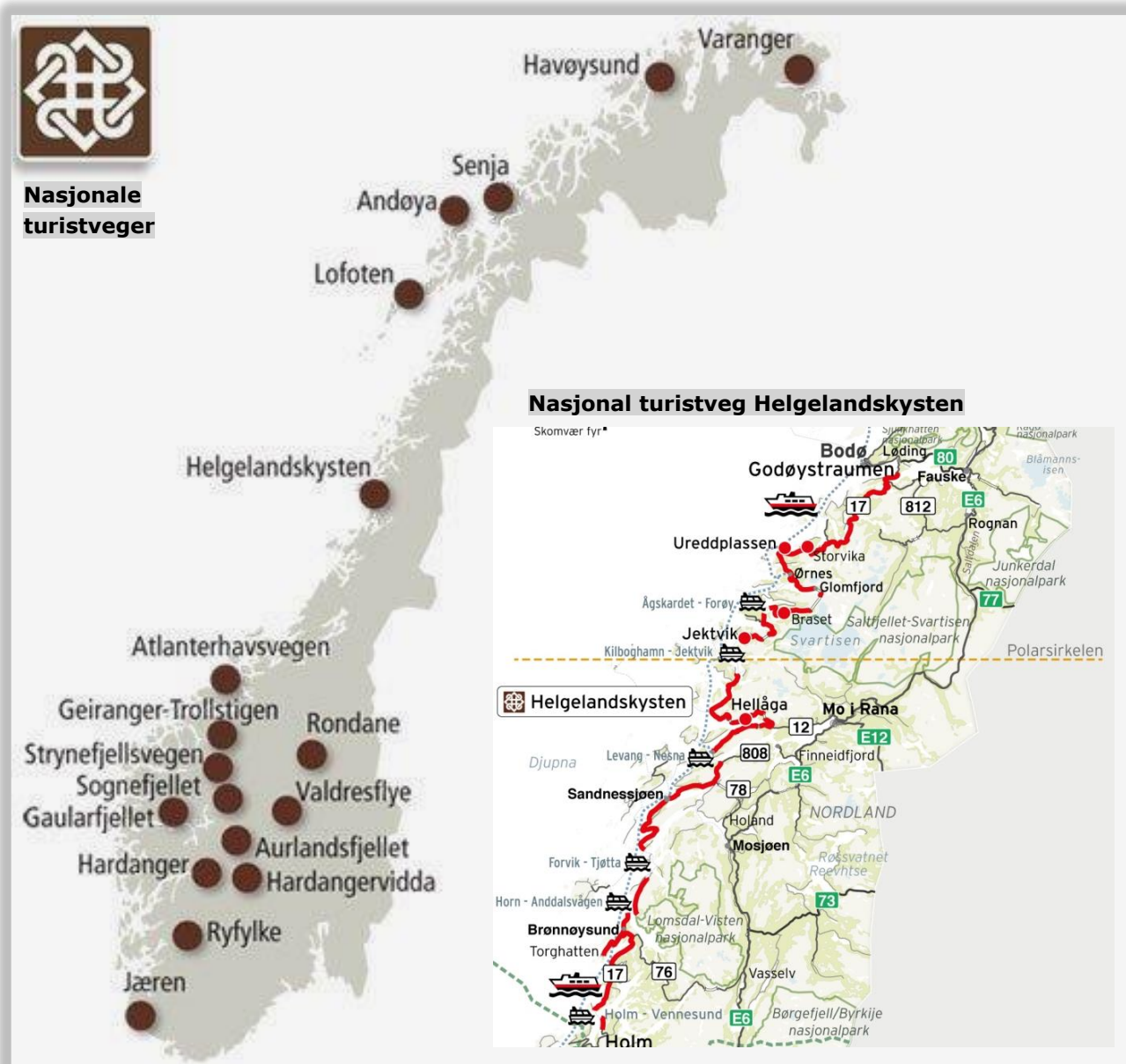
Oppstartvarsel er utarbeidet av Structor Lillehammer AS på vegne av Statens vegvesen, Turistvegseksjonen, i samarbeid med Brønnøy kommune. Kontaktpersoner for planarbeidet er:

- 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@vegvesen.no Telefon 480 27 366
- Structor Lillehammer AS ved Harald Snippen
Mail: harald.snippen@structor.no Telefon 932 43 076

1.2 Nasjonale turistveger

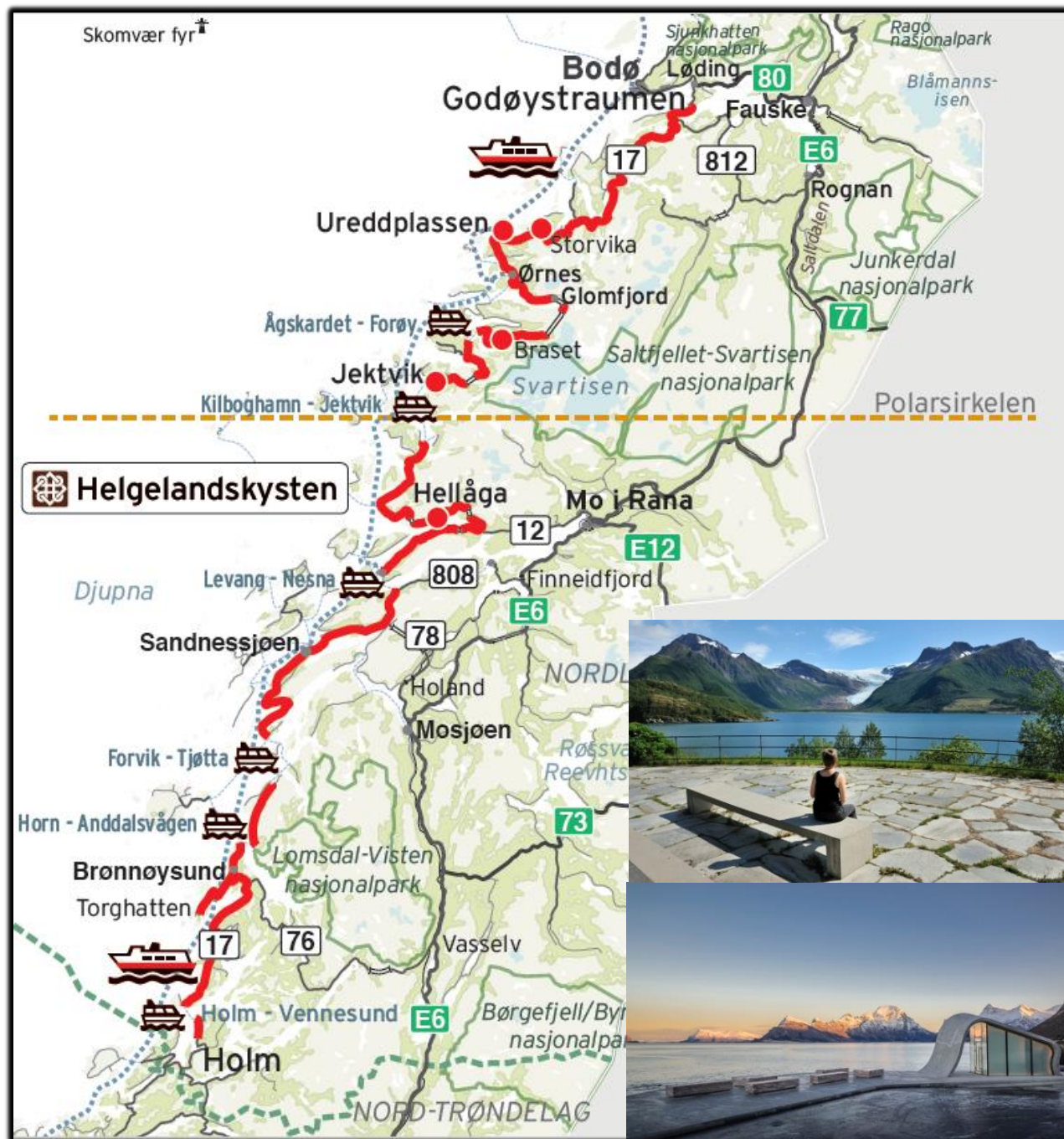
Statens vegvesen utvikler Nasjonale turistveger på oppdrag fra Regjering og Storting. Med nyskapende arkitektur i unik norsk natur skal det lages turistattraksjoner som skal vekke internasjonal og nasjonal interesse hos turister og vegfarende. Målet er å medvirke til styrke næringsliv og bosetting, ikke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

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 (veg 76 og 54). 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.

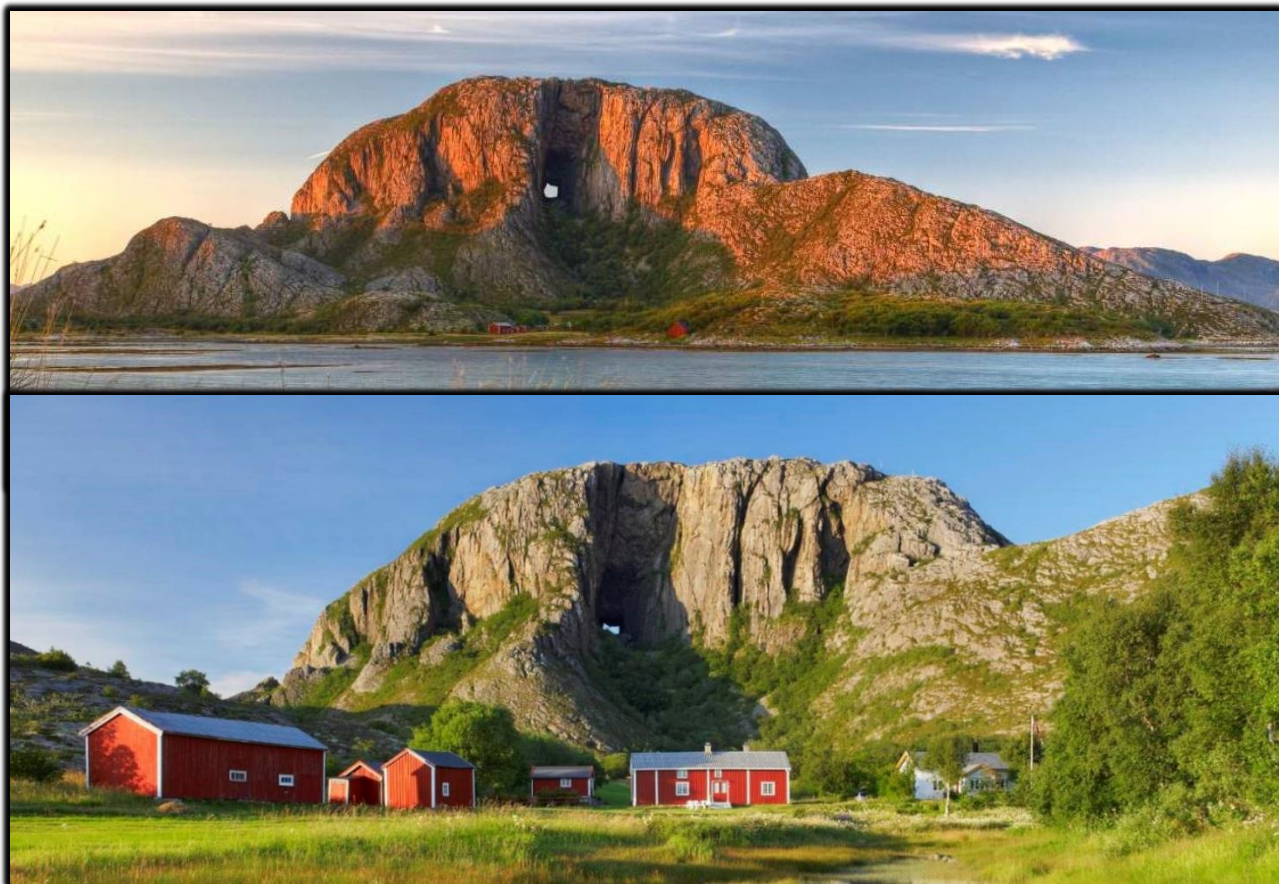


Nasjonal Turistveg Helgelandskysten følger kysten, men endrer karakter underveis fra den lange tinderekken i nord, til fjorder og fjell før naturen blir roligere med skjærgård og øyer ute i havet. De seks fergeturene, og kontrastene reisen byr på, gjør strekningen til en fantastisk opplevelse.

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 langs Kystriksveien. 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, 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 konkurransefortrinn. Gjennom satsingen på nasjonale turistveger har Statens vegvesen som mål å heve kvaliteten på infrastruktur og sørvistilbud ved Torghatten.

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 oppstart av reguleringsplan, et samarbeid mellom Brønnøy kommune og Turistvegseksjonen.



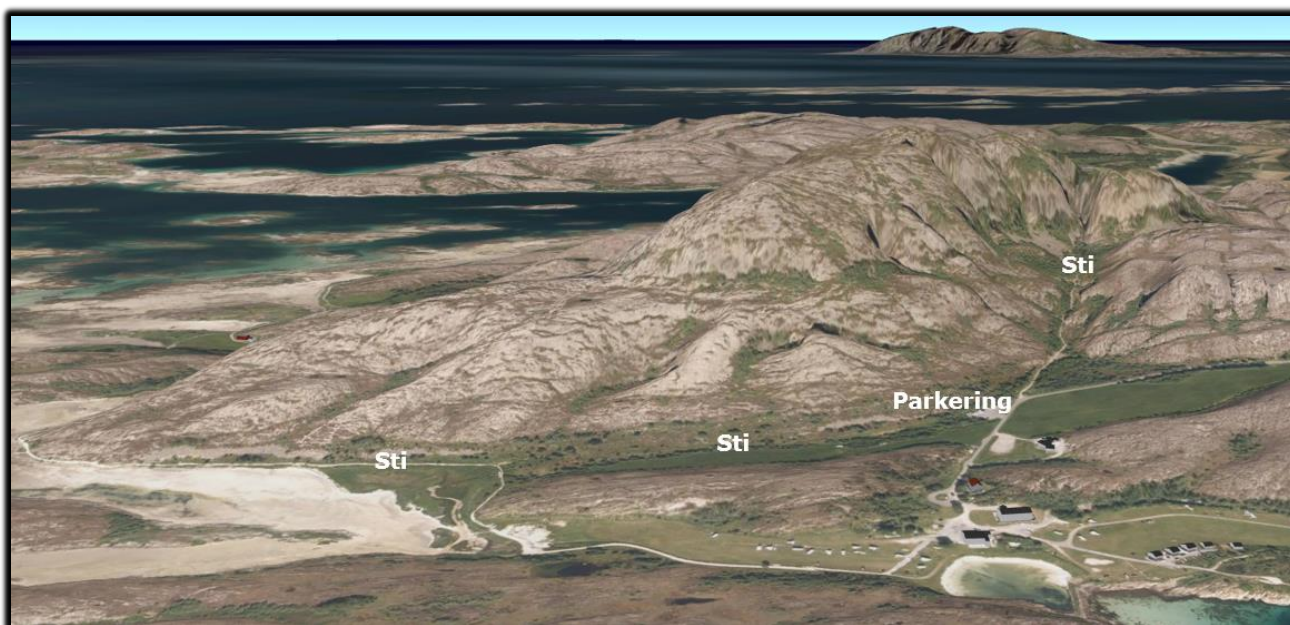
2. PLANOMRÅDE OG AKTUELLE TILTAK

Ny reguleringsplan utarbeides for å legge til rette for en utvikling av Torghattan, som en av de 10 store attraksjonene langs de nasjonale turistvegene. Disse attraksjonene er fyrtårn 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 Torghattan består i dag av en parkeringsplass, en sti opp til og gjennom hullet i Torghattan, utsiktspunkt mot sør i enden av hullet, samt en sti videre sørover fra hullet, rundt Torghattan og tilbake til parkeringsplassen. Dagens trafikksituasjon, med en forholdsvis trang snuplass/rundkjøring i endepunktet for fylkesvegen, vurderes ikke som optimal, i forhold til trafikkbilde og andre aktiviteter i området. Dette er forhold som må vurderes nærmere i den videre planlegging.



Sikring av stien opp til og gjennom hullet, og videre rundt Torghattan 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 iverksette et slikt planarbeid.

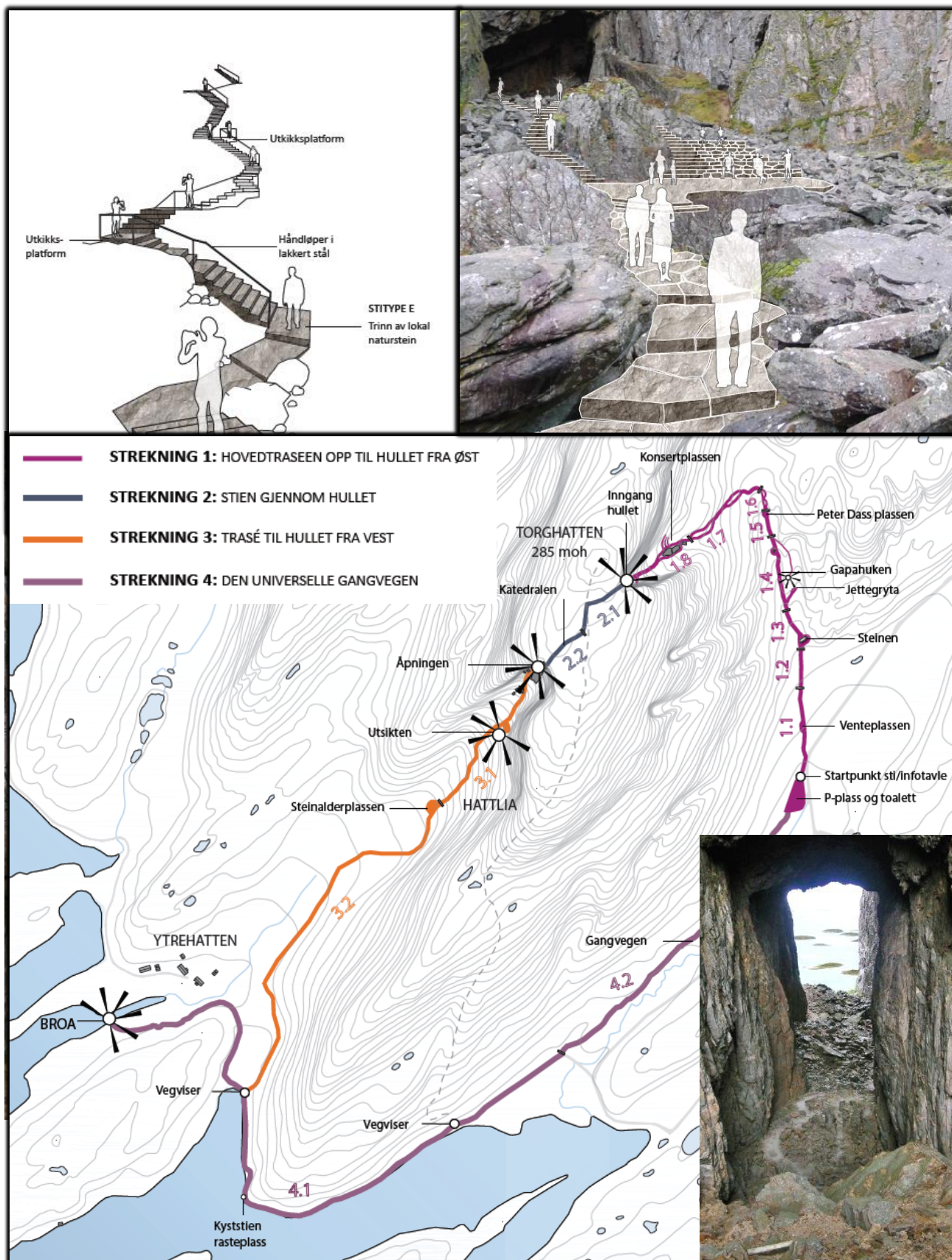
Foreløpig er planområdet avgrenset som vist med rød strek i figuren til høyre.

Dette er noe større enn området som er definert i forslag til kommuneplanens arealdel 2018-2029. Planområdet kan bli noe redusert i den videre prosess.



Landskapsarkitekter Østengen og Bergo AS har utarbeidet et skisseprosjekt for tiltak langs stien til og rundt Torgghatten. Hovedmål med utbedring av stien er bedre bredde, bedre sikkerhet og god landskapstilpasning; attraksjonen må ikke bli forringet som følge av tiltak som gjennomføres.

Stien foreslås utbedret til en bredde på 1,2-2,5m. Dette må tilpasses lokale forhold som sideterreng, stigning, vann tilsig etc. Stien er i skisseprosjektet delt inn i 4 hovedstrekninger, se figuren nedenfor, med lokale variasjoner innenfor delstrekningene. Utforming blir detaljert i det videre planarbeid.



3. PLANPROSESS

3.1 Oppstartmøte med Brønnøy kommune

Det ble holdt oppstartmøte med Brønnøy kommune den 25. oktober 2018. Referat møtet foreligger på kommunens hjemmeside og 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 planar 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 konsekvensutgreiing.

3.2 Varsel om oppstart av planarbeidet

Planarbeidet blir varslet med annonse i Brønnøysunds avis. Grunneiere, naboer, andre interessenter og aktuelle offentlige etater blir varslet direkte ved brev eller mail.

3.3 Videre behandling av planforslaget

Statens vegvesen, Turistvegseksjonen utarbeider forslag til reguleringsplan i samråd med Brønnøy kommune og med hensyn til eventuelle, relevante innspill til planarbeidet.

En normal prosess for en reguleringsplan er:

1. Oppstartvarsel, se forrige punkt. Frist for innspill settes til 4-6 uker.
2. Det må vurderes om det er aktuelt med åpent møte i forbindelse med oppstartvarsel.
3. Utarbeidelse forslag til reguleringsplan basert på ønsker fra Statens vegvesen, Turistvegseksjonen, Brønnøy kommune og mottatte innspill til planarbeidet.
4. Første behandling av reguleringsplanen i Brønnøy kommune, planutvalget, med vedtak om å legge planen ut til offentlig høring.
5. Offentlig ettersyn av planforslaget. Høringsfrist skal være minimum 6 uker.
6. 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.
7. Eventuelle endringer i planen som følge av høringa, utføres i samråd mellom Brønnøy kommune og Statens vegvesen, Turistvegseksjonen.
8. Andre behandling i planutvalget i Brønnøy kommune.
9. Sluttbehandling og vedtak om godkjenning av reguleringsplanen, i kommunestyret.

Videre framdrift vil være avhengig av innspill som kommer, og hva innspillene går på.

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

4. HOVEDRAMMER FOR PLANARBEIDET

4.1 Nasjonale turistveger

Statens vegvesen utvikler Nasjonale turistveger på oppdrag fra Regjering og Storting. Arbeidet er forankra 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 lage en turistattraksjon som skal vekke internasjonal og nasjonal interesse hos turister og vegfarende. Målet er å medvirke til et styrket næringsliv og bosetting, ikke minst i distrikta.

4.2 Statlige planretningslinjer

4.2.1 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 ivare tatt i planlegging av byggeområde, uteareal og transportinfrastruktur. Intensjonen er å legge særlig vekt på å ivareta omsyn 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.

4.2.2 Retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

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

4.2.3 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 i forhold til dette planarbeidet.

4.2.4 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 i forhold til dette planarbeidet.

4.2.5 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 i forhold til dette planarbeidet.

4.2.6 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 lite relevante i forhold til dette planarbeidet.

4.3 Kommuneplanens arealdel

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

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

Brønnøy kommune har siden 2013 arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel.

Utsnitt av **planforslag 2018-2029**, som var ute på høring i 2018, 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 hensynssoner 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 Torgghatten.

Resten av Torgghatten er vist som grønnstruktur (GK).

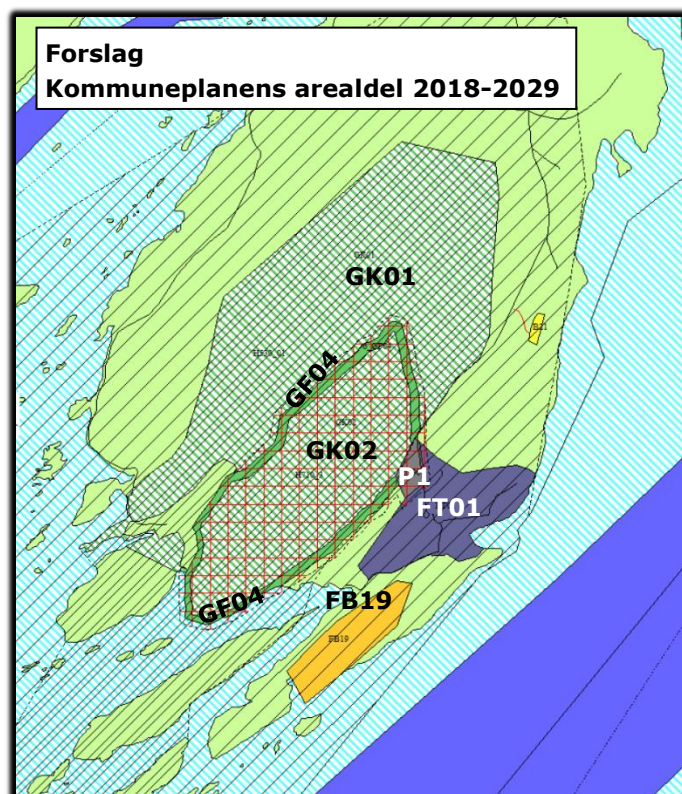
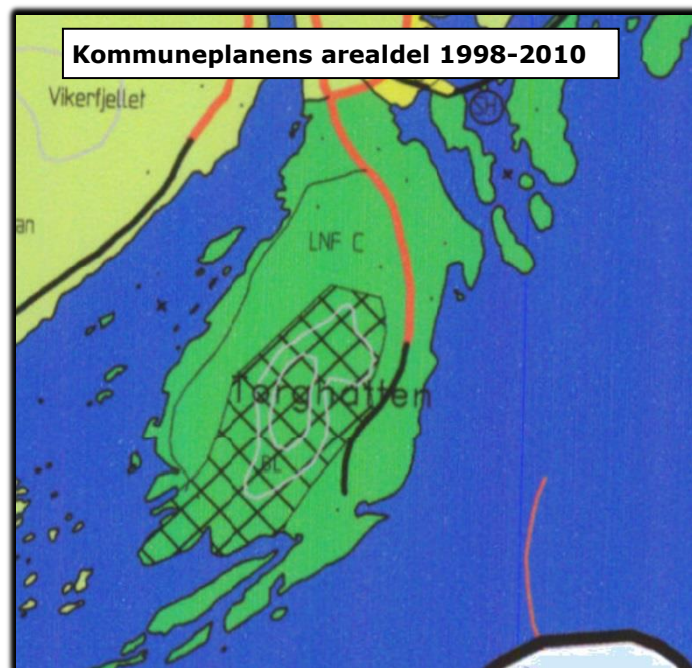
Fylkesmannen og fylkeskommunen har fremmet innsigelse mot det viste fritidsboligområdet (FB19). Utover dette forventes at planen blir vedtatt som vist i forslaget.

4.4 Reguleringsplan

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

4.5 Andre planer i området

Det foreligger ingen andre planer av betydning for dette planarbeidet.



4.6 Vurdering - forskrift om konsekvensutredning

I plan- og bygningslovens §4 står blant annet om planprogram:

§ 4-1. Planprogram

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om planprogram for reguleringsplaner.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

Det foreligger en egen forskrift - *Forskrift om konsekvensutredninger* – som inneholder plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, og presiserer og utfyller disse.

I § 6 er opplistet hvilke tiltak som alltid skal behandles etter forskriften og ha planprogram eller melding:

- a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II
- b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen
- c) tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.

Forskriftens vedlegg I beskriver hvilke tiltak som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning (KU). Reguleringsplan for Torghatten faller ikke inn under disse tiltakene.

Forskriftens vedlegg II angir tiltak som skal ha planprogram/KU, ***hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn***. Reguleringsplan for Torghatten faller ikke inn under disse tiltakene.

Tiltakshaver og Brønnøy kommune har konkludert 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 tiltaket/reguleringsplanen er omtalt og vurdert i kap. 5.

5. VURDERING AV UTREDNINGSBEHOV

Konsekvenser av planforslaget blir vurdert og omtalt i reguleringsplanen. I tillegg inngår ROS-analyse.

I denne fasen anses de mest aktuelle tema å være:

5.1 Miljø

5.1.1 Landskap

Aktuelle tiltak vil ikke medføre større landskapsinngrep og vil ikke endre landskapsbildet i særlig grad, hverken lokalt eller i fjernvirkning. En mer generell utredning om landskapet anses ikke som nødvendig.

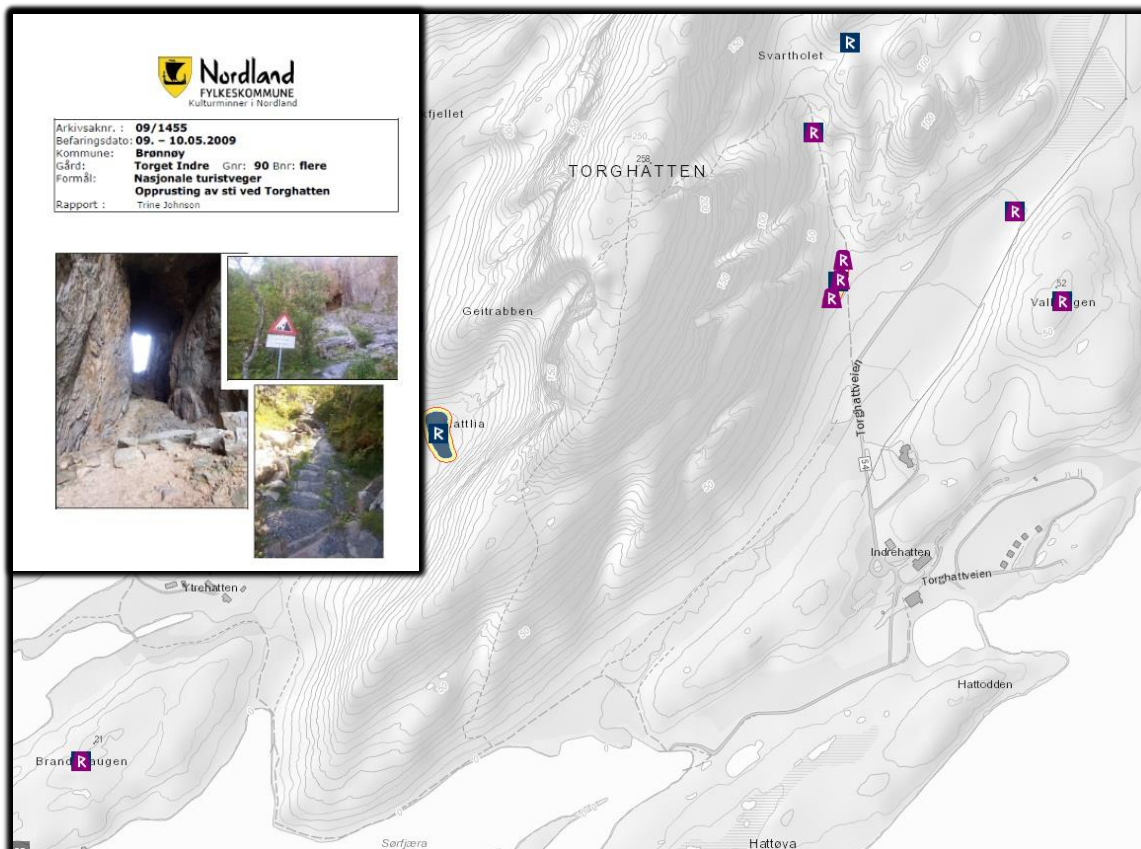
5.1.2 Kulturminne – kulturmiljø

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.

Det forutsettes at aktuelle tiltak, og eventuelle konsekvenser for kulturminner, avklares i dialog med kulturminne-myndighetene.



5.1.3 Naturmangfold

I Artsdatabankens rødliste er det ingen registrerte rødlistearter. Det er ingen uberørte naturområder innen planområdet, og mulighet for funn anses som svært små.

Det anses ikke nødvendig med videre registreringer eller utredninger av dette tema.

5.1.4 Trafikk - Støy

Området er ikke påvirket av støy i spesiell grad, annet enn vegtrafikkstøy fra relativt små trafikkmengder på eksisterende veg. Fremtidig støy vil også være knyttet til vegtrafikkstøy fra adkomstveger og parkeringsplass, med relativt marginale endringer i forhold til dagens situasjon.

Det anses ikke nødvendig med videre støyutredninger av tiltaket.

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

Det anses ikke nødvendig med egne utredninger knyttet til dette tema.

5.1.6 Bekker og håndtering av overvann

I forbindelse med reguleringsplanen og utbedringstiltak langs eksisterende sti, må gjøres vurderinger av avrenning og eventuelle følger for overvannshåndtering i området.

5.2 Naturressurser

5.2.1 Landbruk

Utvidelse av parkeringsplass vil medføre at noe dyrka/dyrkbar jord blir omdisponert. Det må i planbeskrivelsen settes opp oversikt over arealbruken i området.



5.3 Samfunn

5.3.1 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. Videre utredning av dette tema anses ikke nødvendig.

5.3.2 Transport og trafikk

Det er registrert opp til 3.300 besøkende på en dag 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. Videre utredning av dette tema anses ikke nødvendig.

5.3.3 Geologi – sikkerhet for besøkende

SINTEF har på oppdrag fra Brønnøy kommune gjennomført befaringer for å undersøke stabilitetsforholdene i hullet og de bratte fjellsidene utenfor. Det er blant annet påpekt at det kan være rasfare i enkelte områder, og videre at det bør advares mot ferdsel utenfor merkede stier.

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

5.3.4 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.

5.3.5 ROS-analyse

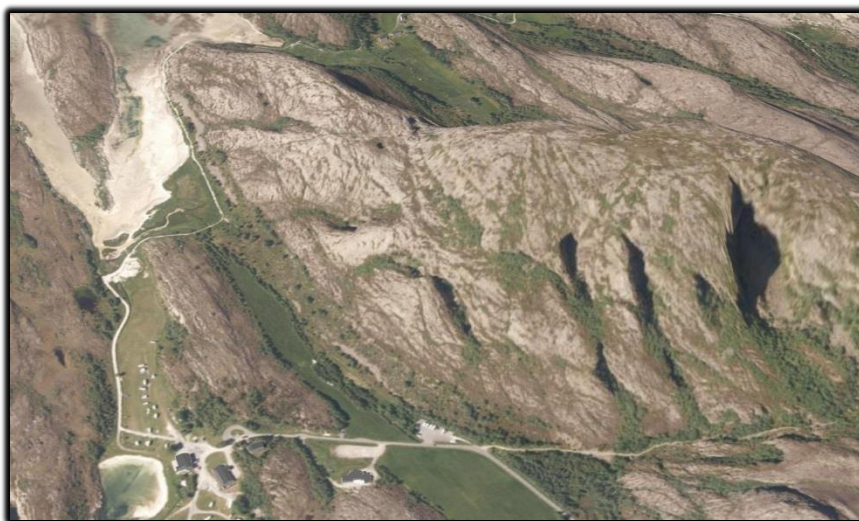
Det skal som del av planarbeidet utarbeides Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter plan- og bygningslovens § 4-3. Denne vil ligge som vedlegg til reguleringsplanen.

5.4 Oppsummering

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.

Kart med planens begrænsning

